

На правах рукописи



Данилов Антон Валерьевич

**История становления и развития транспортной системы
Кавказских Минеральных Вод
в конце XVIII – первой четверти XX века**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание учёной степени
кандидата исторических наук

Пятигорск - 2015

Диссертационная работа выполнена на кафедре исторических и социально-философских дисциплин, востоковедения и теологии ФГБОУ ВПО «Пятигорский государственный лингвистический университет»

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор кафедры исторических и социально-философских дисциплин, востоковедения и теологии ФГБОУ ВПО «Пятигорский государственный лингвистический университет» (г. Пятигорск)
Клычников Юрий Юрьевич

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой новейшей истории и политики России ФГБОУ ВПО «Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова»
Хубулова Светлана Алексеевна

кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры философии, права и социально-гуманитарных наук ФГБОУ ВПО «Армавирская государственная педагогическая академия»
Пылков Олег Сергеевич

Ведущая организация: ФГАОУ ВПО «Северо-Кавказский федеральный университет» (г. Ставрополь)

Защита состоится «28» мая 2015 г. в 13.00 на заседании совета Д 212.101.03 по историческим наукам ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет» по адресу: 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кубанского государственного университета. Текст диссертации и автореферата также размещены на официальном сайте Кубанского государственного университета <http://www.kubsu.ru>. Электронная версия текста автореферата размещена на сайте Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки РФ <http://vak2.ed.gov.ru>

Автореферат разослан «___» _____ 2015 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета,
кандидат исторических наук, доцент



П.П. Матющенко

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Транспорт играет значительную роль в экономике любой страны и является её составной частью. Развитая экономика требует соответствующей транспортной системы. Роль транспорта в России неизмеримо возрастает из-за большой пространственной протяжённости государства, неравномерного распределения природных ресурсов и населения. Реконструкция существующей инфраструктуры и строительство новых дорог особенно актуально в связи с меняющимися в последнее время внешнеполитическими интересами нашей страны.

Большое внимание обращено развитию транспорта на Северном Кавказе. Для этого государство тратит значительные финансовые средства. В 2014 г. создано Министерство Российской Федерации по делам Северного Кавказа. Основной его целью является разработка государственных программ по развитию Северного Кавказа. В рамках развития туристического кластера происходят качественные изменения в транспортной системе курортного региона Кавказские Минеральные Воды (далее КМВ). Эта территория, представляющая собой агломерацию курортных поселений с населением около 1 млн. человек, является одним из ключевых звеньев в транспортной системе Северного Кавказа. Здесь проходит автомобильная трасса М-29 «Кавказ», соединяющая Россию со странами Закавказья. Транспортно-пересадочный узел Минеральные Воды обслуживает железнодорожный путь «Ростов-на-Дону – Баку».

В последние годы на КМВ реализуются крупные проекты по строительству новых автомобильных дорог. На федеральные средства реконструируются дороги внутри поселений. Однако разработка проектов нового строительства и реконструкция существующей дорожно-транспортной инфраструктуры происходит без учёта опыта прошлых поколений. Современные реформы в транспортной системе приводят к негативным последствиям. С целью оптимизации расходов государство ищет пути их сокращения. Уменьшаются субсидии для регионов, ранее предназначавшиеся для покрытия убытков транспортным перевозчиком. Происходит сокращение количества пригородных электропоездов. Железнодорожный транспорт, ставший за более чем вековую историю основным средством передвижения для большинства жителей и гостей курортов, сейчас находится на грани закрытия.

Переориентация пассажирских и грузовых перевозок на автомобильный транспорт несёт негативные последствия для экологии Пятигорья. Курортный регион КМВ постепенно теряет один из важнейших лечебных факторов – чистый воздух. В свою очередь, это снижает конкурентоспособность местных здравниц. Дорожная сеть, складывавшаяся два столетия для обеспечения потребностей курортов, уже неспособна справиться с большим потоком автомобилей. Узкие улицы курортов не могут вместить весь транспорт. Городские пространства не имеют потенциала для строительства развязок и расширения дорог. Переориентация пассажирских перевозок с общественного электрического и автобусного на частный

автомобильный транспорт малой вместимости приводит к снижению качества предоставляемых услуг. Использование подобных транспортных средств исключает возможность передвижения для маломобильных граждан. Усилия, направленные на создание так называемой «безбарьерной среды», теряют смысл.

В связи со складывающейся в настоящее время внешнеполитической ситуацией курорты КМВ могут стать определённой заменой некоторым иностранным курортам. С началом Первой мировой войны в 1914 г. КМВ сумели принять возросший поток отдыхающих. Сейчас курортные города имеют шанс перенаправить на себя туристические потоки. Опыт прошлого при грамотном реформировании под современные условия поможет это сделать за более короткие сроки. Одним из определяющих факторов в этом вопросе будет играть транспортная система региона.

Объектом диссертационного исследования выступают социально-экономические и политические процессы на КМВ в конце XVIII – первой четверти XX века.

Предметом исследования является специфика становления и развития транспортной системы КМВ с 1774 по 1925 г.

Хронологические рамки работы охватывают период с 1774 по 1925 г. Нижний временной предел связан с подписанием в 1774 г. Кючук-Кайнарджийского мирного договора между Российской и Османской империями. Тогда за Россией было закреплено право владения Кабардой, что создало условия для возникновения на территории Пятигорья русских военных укреплений. В свою очередь, устройство дорог между крепостями и военными постами ознаменовало зарождение транспортной системы в регионе. Верхний временной предел работы связан с утверждением в 1925 г. положения «Об управлении курортами РСФСР общегосударственного значения». Этим документом были определены полномочия и функции местных курортных управлений. Транспортная система региона получила толчок для развития в новых политических и социально-экономических условиях. В ряде случаев автор выходит за обозначенные рамки, чтобы показать предысторию изучаемой проблемы.

Территориальные рамки исследования определяются границами региона КМВ в пределах Ставропольского края, однако полностью с ними не совпадают. При рассмотрении каждого периода территориальные рамки исследования меняются. Изменяется и используемый для названия территории топоним. При исследовании предпосылок возникновения транспортной системы применяется топоним Пятигорье – историческое название местности. После 1803 г., когда на государственном уровне была признана важность курортов, стал использоваться топоним Кавказские Минеральные Воды. При анализе развития транспорта на КМВ в 1803-1830 гг. территориальные рамки исследования были определены в границах казачьих станиц, курортных поселений Пятигорья и дороги между Горячеводском и Георгиевском. Вскоре г. Георгиевск перестал играть какую-

либо роль в транспортной системе КМВ и образовал вместе с соседними поселениями обособленный промышленно-сельскохозяйственный район.

С появлением Ростово-Владикавказской железной дороги (далее РВЖД) и строительством Минераловодского колёсного шоссе территориальные рамки исследования смещаются в сторону новой железнодорожной станции на р. Кума. Колёсная дорога, соединившая курорты, становится «стержнем» для дальнейшего развития транспортной отрасли. На основе этих границ строится всё дальнейшее исследование вплоть до 1925 г.

Степень научной разработанности проблемы. В *дореволюционной историографии* уделялось мало внимания изучению истории КМВ. Тем более, история транспортной отрасли не становилась предметом специальных исследований. Несмотря на это, есть отдельные работы, посвящённые изучению общих вопросов развития дорожно-транспортной инфраструктуры региона и строительства Владикавказской железной дороги (далее ВЖД). Наиболее широко в литературе представлена тема строительства ВЖД. Первые попытки осветить историю железнодорожного транспорта в России и железнодорожного строительства на Кавказе были предприняты в работе А. Радцига и в правительственном ведомственном издании «Наша железнодорожная политика...»¹. Отдельные вопросы функционирования железнодорожного транспорта на КМВ были рассмотрены в исследованиях: «Материалы для описания русско-турецкой войны 1877-1878 гг. на Кавказско-Малоазиатском театре», «Очерк истории развития Кавказских Минеральных Вод» и «Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно»². В работе Ф.А. Щербины впервые рассмотрены изменения в экономике Северного Кавказа, произошедшие после окончания строительства ВЖД. Им были сформулированы экономические перспективы функционирования железнодорожного транспорта на КМВ³.

Советская историография представлена ограниченным количеством обобщающих работ, касающихся развития транспортной системы Северного Кавказа. Среди таких работ необходимо отметить исследования А.М. Соловьёвой и Л.В. Куприяновой⁴. В монографии «Города Северного Кавказа

¹ Наша железнодорожная политика. По документам архива Комитета министров. СПб., 1902. Т. 1-4; Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896.

² Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. СПб., 1899. Вып. 2; Кулибин С. Очерк истории развития Кавказских Минеральных Вод (1717-1895 гг.). СПб., 1896; Материалы для описания русско-турецкой войны 1877-1878 гг. на Кавказско-Малоазиатском театре. СПб., 1904. Т. 1.

³ Щербина Ф.А. Общий очерк экономических и торгово-промышленных условий района Владикавказской железной дороги. Хлебная производитель и торговля. III. Южный район Владикавказской железной дороги и Минераловодская ветвь. СПб., 1894.

⁴ Куприянова Л.В. Города Северного Кавказа во второй половине XIX века. М., 1981; Куприянова Л.В. Развитие капиталистического города на Северном Кавказе и Владикавказская железная дорога 1861-1900 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1972; Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975.

во второй половине XIX века» отражена роль ВЖД в развитии южных городов. Определено значение железной дороги в увеличении товарообмена на КМВ и росте посещаемости курортов. В диссертационных исследованиях и монографиях Ф.Ф. Волошинова, В.В. Журавлёва и Ю.И. Серого рассматривается участие и роль железнодорожных служащих Северного Кавказа в революционных выступлениях в первой четверти XX века⁵. Материалы, посвящённые предыстории формирования транспортной системы КМВ, отражены в работах кавказоведов и археологов А.Н. Дьячкова-Тарасова, П.Г. Акритаса⁶. В этих исследованиях дороги Пятигорья указаны в контексте рассмотрения истории транскавказского шёлкового пути. В литературе *постсоветского периода* предыстория транспортной системы Пятигорья представлена исследованиями кавказоведа и археолога В.А. Кузнецова⁷. В работе О.С. Пылкова «Российская армия в трансформационных процессах на Северном Кавказе» имеются сведения, по которым можно определить роль крепостей в развитии транспортных путей⁸. О значении личности А.П. Ермолова и М.С. Воронцова в благоустройстве курортных территорий (в том числе, и строительстве дорог) можно судить по исследованиям Ю.Ю. Клычникова и С.С. Лазаряна⁹.

Монография Ю.Г. Харина «Исторический опыт развития транспортной инфраструктуры Северного Кавказа на примере Владикавказской железной дороги», базирующаяся на ранее подготовленном диссертационном исследовании, посвящена истории сооружения ВЖД и особенностям развития железнодорожной сети Северного Кавказа в последней четверти XIX – начале XX в.¹⁰ В одном из разделов книги рассматривается вопрос строительства железной дороги на КМВ. Наиболее подробно история Минераловодской и Железноводской ветвей представлена в книгах краеведа

⁵ Волошинов Ф.Ф. Революционная борьба рабочих Главных мастерских Владикавказской железной дороги (1912 - февраль 1918 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 1953; Волошинов Ф.Ф. Революционная борьба рабочих Главных мастерских Владикавказской железной дороги в период подготовки и проведения Великой Октябрьской социалистической революции: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Харьков, 1958; Волошинов В.В. Октябрь и железнодорожный пролетариат. Владикавказ, 1970; Журавлёв В.В. Железные дороги Северного Кавказа в период капитализма: автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1964; Серый Ю.И. Рабочие Владикавказской железной дороги в революции 1905-1907 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 1950.

⁶ Акритас П.Г. Древний торговый путь от Черного моря к Каспийскому по горам Центрального Кавказа // Учёные записки Кабардино-Балкарского НИИ, Нальчик, 1959. Вып. XVI. С. 197-219; Дьячков-Тарасов А.Н. Неизвестный древний торговый путь из Хорезма в Византию через Кавказ // Новый Восток. М., 1930. Кн. 28. С. 148-156.

⁷ Кузнецов В.А. Алано-осетинские этюды. Владикавказ, 1993; Кузнецов В.А. Кавказские Минеральные Воды в древности и средневековье. Историко-археологические очерки. Пятигорск, 2005.

⁸ Пылков О.С. Российская армия в трансформационных процессах на Северном Кавказе (конец XVIII – первая половина XIX вв.). Армавир, 2011.

⁹ Клычников Ю.Ю. Деятельность А.П. Ермолова на Северном Кавказе (1816-1827). Ессентуки, 1999; Лазарян С.С. Воронцовский Кавказ. Исторические очерки. Пятигорск, 2009.

¹⁰ Харин Ю.Г. Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополя: Последняя четверть XIX - начало XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 1998; Харин Ю.Г. Исторический опыт развития транспортной инфраструктуры Северного Кавказа на примере Владикавказской железной дороги (последняя треть XIX – начало XX вв.). Пятигорск, 2003.

В.Б. Гриценко¹¹. Тематику истории транспортной системы Северного Кавказа дополняют исследования Н.А. Асварова, А.Н. Недорубова, И.В. Озерского, С.Ю. Яковлева. В публикациях И.В. Озерского нашли отражение различные аспекты истории главной линии ВЖД¹². История строительства железнодорожных ветвей в разных регионах Юга России подробно описана в публикациях Г.К. Калининой, Д.С. Кидирниязова, А.Д. Липковича, А.В. Луночкина, В.Е. Темлякова, В.Н. Тестова¹³.

Не представляется возможным провести полноценный историографический обзор развития дорожно-транспортной инфраструктуры КМВ в 1890-е гг. Этот вопрос охватывает короткий временной промежуток и, как правило, рассматривается в литературе постсоветского периода в контексте строительства железных дорог. Однако определённый интерес имеют научно-популярные очерки краеведа С.В. Боглачёва¹⁴. В работах достаточно подробно освещены вопросы состояния дорожно-транспортной инфраструктуры КМВ в конце XIX века.

В последнее время исследователи уделяют всё больше внимания различным аспектам истории КМВ: от административного устройства до

¹¹ Гриценко В.Б. Дорога на курорты (Очерки о строительстве и развитии железнодорожной ветви Минеральные Воды - Кисловодск). Минеральные Воды, 1994; Гриценко В.Б. История земли минераловодской. Минеральные Воды, 1998.

¹² Асваров Н.А. История строительства Дагестанского участка Владикавказской железной дороги и его роль в экономическом и социальном развитии Дагестана: Конец XIX-начало XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Махачкала, 1998; Недорубов А.Н. Железные дороги юга России в начале XX века. Государство и частный капитал: автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 2003; Озерский И.В. Влияние железнодорожного строительства на формирование российского социокультурного пространства на Северном Кавказе (1875-1917) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2011. №2. С. 77-80; Озерский И.В. Развитие общественного самосознания служащих Владикавказской железной дороги (конец XIX – начало XX века) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2012. №1. С. 35-37; Озерский И.В. О проектах железнодорожного строительства на Северном Кавказе в 50-60-е гг. XIX века // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2012. №2. С. 113-115; Озерский И.В. Железнодорожное строительство на юге Российской империи в пореформенный период (70-е годы XIX в. - октябрь 1917 г.): особенности и роль в модернизации социокультурного пространства региона: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Майкоп, 2013; Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе конец XIX - начало XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1999.

¹³ Калинина Г.К. Историческая оценка влияния развития железнодорожного транспорта на экономику Северного Кавказа в конце XIX – начале XX века // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. Ростов-на-Дону, 2003. №11. С. 25-28; Кидирниязов Д.С. Роль Владикавказской железной дороги в экономическом развитии Северного Кавказа во второй половине XIX века // Дагестан в составе Российского государства: от Дагестанской области до Республики Дагестан: Материалы республиканской научной конференции, посвященной 150-летию образования Дагестанской области и 90-летию образования Дагестанской АССР. Махачкала, 2011. С. 152-167; Липкович А.Д. Проект века – Владикавказская железная дорога // Вестник Владикавказского научного центра. Владикавказ, 2011. Т. 11. №1. С. 63-66; Луночкин А.В. Владикавказская железная дорога и развитие окрестностей Царицына (конец XIX – начало XX века) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения. Волгоград, 2010. Т. 4. №2. С. 97-104; Темляков В.Е. Акционерное общество «Ейская железная дорога»: история создания, структура, итоги деятельности // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов, 2013. № 10. Ч. II. С. 187-190; Тестов В.Н. Строительство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги в 80-е годы XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов, 2011. № 8. Ч. IV. С. 195-197.

¹⁴ Боглачёв С.В. Архитектура старого Железноводска. Пятигорск, 2010; Боглачёв С.В. Кавказские Минеральные Воды в исторических очерках. Пятигорск, 2012.

истории функционирования благотворительных обществ и процесса становления предпринимательства. История благоустройства курортов, развития дорожно-транспортной инфраструктуры, особенности административного устройства и эволюции городов региона описаны в работах В.С. Яновского и С.В. Белозёрова¹⁵. История социально-экономического и политического развития КМВ не раз становилась объектом диссертационных исследований. Среди подобных работ необходимо отметить исследования В.П. Буцевицкого, М.И. Игнатъевой, Л.Э. Аванесова, В.С. Краснокутского, О.А. Карташевой, Н.Б. Семиной, Д.Л. Чегодаевой, Л.А. Скрипник, С.С. Лазаряна, В.С. Яновского и других¹⁶. Курортному региону значительное место отведено в диссертациях А.В. Барнаш, Э.В. Кемпинского и О.И. Серegiной¹⁷.

История строительства гидротехнических сооружений и оборудования на КМВ, а также особенности возведения трамвайных систем были рассмотрены С.А. Тарховым, Г. Беленьким, Ю.А. Александровым, И. Гаустовым¹⁸. Особый интерес представляет работа историка Э.В. Кемпинского¹⁹. Значительную часть исследования занимают приложения, где опубликованы уникальные архивные документы, касающиеся истории революционного движения в среде железнодорожных служащих КМВ. В

¹⁵ Белозёров В.С. Кавказские Минеральные Воды: эволюция системы городов эколого-курортного региона. М., 1997; Яновский В.С. Курортные города России как объект управления в конце XIX – начале XX века (на материалах Пятигорска и Кисловодска). Кисловодск, 2010.

¹⁶ Аванесов Л.Э. Социально-экономическое развитие Кавказских Минеральных Вод: опыт, проблемы, тенденции. 1995-2004 гг.: Исторический аспект: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2006; Буцевицкий В.П. Становление и развитие курортов Кавказских Минеральных Вод: Вторая половина XVIII - начало XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2005; Игнатъева М.И. История благотворительности на Кавказских Минеральных Водах в XIX - начале XX вв.: содержание и особенности: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2005; Карташева О.А. Историческое развитие поселений и городов Кавказских Минеральных Вод (конец XVIII - начало XX вв.): социокультурные факторы: дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2008; Краснокутский В.С. Курорты Кавказских Минеральных Вод в годы Первой мировой войны: проблемы и особенности развития: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2010; Лазарян С.С. История становления предпринимательства в регионе Кавказских Минеральных Вод, конец XVIII- начало XX века: дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2001; Семина Н.Б. Управление культурными процессами на Кавказских Минеральных Водах в XIX-начале XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2005; Скрипник Л.А. Участие немцев в становлении и развитии курорта на Кавказских Минеральных Водах, 1774-1863 годы: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2001; Чегодаева Д.Л. Роль общественных организаций в развитии курортов Кавказских Минеральных Вод (1863-1917 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2002; Яновский В.С. Влияние государственных и городских органов управления на развитие курортных городов России в конце XIX - начале XX вв.: на материалах Пятигорска и Кисловодска: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2009.

¹⁷ Барнаш А.В. Культура как фактор становления российской государственности на Северном Кавказе в XIX - начале XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2004; Кемпинский Э.В. Интеллигенция Ставропольской губернии и Терской области в конце XIX - начала XX века: дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 1998; Серегина О.И. Курорты Северного Кавказа в военной, экономической и культурной жизни России в конце XVIII - начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2003.

¹⁸ Александров Ю.А. Первые шаги отечественной электроэнергетики. Пятигорск, 1997. Ч. 3; Беленький Г. Единственный в своём роде... // Пантограф. Тула, 2003. Июль. №2. С. 10-13; Гаустов И. Белый уголь. Ставрополь, 1974; Тархов С.А. Пятигорскому трамваю – 100 лет // Вестник ГЭТ России. М., 2003. № 4. С. 31-36; Тархов С.А. Пятигорскому трамваю – 100 лет // Омнибус. СПб., 2003. № 8. С. 6; Тархов С.А. Пятигорскому трамваю – 100 лет // Омнибус. СПб., 2003. №9. С. 6.

¹⁹ Кемпинский Э.В. Пятигорская республика в декабре 1905 года: Исследование и материалы. М., 2006.

постсоветский период появилось несколько диссертаций, отражающих революционные события в различных регионах Северного Кавказа. Среди подобных работ следует отметить диссертационные работы М.Н. Бродниковой, О.Н. Бугаева, Л.А. Карапетяна, В.В. Мельникова²⁰.

Приведённый выше обзор свидетельствует о том, что, несмотря на возрастающий интерес к региональной истории, на сегодняшний момент в кавказоведении отсутствуют научные работы, в которых комплексно рассматриваются вопросы истории транспортной системы КМВ в конце XVIII – первой четверти XX века. Это обстоятельство стало определяющим при формулировке темы исследования, постановке цели и задач.

Цель работы – создать целостную картину формирования и развития транспортной системы КМВ в конце XVIII – первой четверти XX века.

Задачами исследования являются: 1) изучить историю формирования и развития транспортной системы КМВ до 1880-х гг.; 2) рассмотреть особенности строительства железной дороги в регионе в 1875-1897 гг.; 3) исследовать развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Пятигорья в 1890-е гг.; 4) выявить роль электрического транспорта, электротехнических сооружений и оборудования курортов в развитии транспортной системы региона в начале XX века; 5) осветить развитие дорожно-транспортной инфраструктуры курортной местности в начале XX века; 6) рассмотреть и определить направления развития железнодорожного транспорта на КМВ в начале XX века; 7) проанализировать состояние транспортной системы КМВ в условиях социально-политических трансформаций первой четверти XX века; определить роль железнодорожных служащих в революционных выступлениях 1905 и 1917 г.; изучить историю развития транспортной отрасли в переходный период 1917-1925 гг.

Методологические основы исследования и методика. Работа базируется на проблемно-хронологическом принципе. На его основе тема исследования, включающая большой круг вопросов, была расчленена на ряд узких проблем. Каждая проблема была рассмотрена в хронологической последовательности.

Методологическую особенность исследования составили принципы объективности, историзма и системности, которые позволили осуществить комплексный анализ истории транспортной системы КМВ. Объективность умозаключений достигается путём анализа предшествующих работ, разнообразных источников и совмещения методических приёмов, их критики и верификации. Принцип историзма позволил исследовать развитие транспортной системы региона в неразрывном единстве с предшествующими

²⁰ Бродникова М.Н. Формирование и деятельность органов политической полиции России во второй четверти XIX - начале XX вв.: на материалах Ставрополя и Терека: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2008; Бугаев О.Н. Политическая активность населения Ставрополя в начале XX века (1900-1905 гг.): особенности, предпосылки и факторы роста: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Пятигорск, 2007; Карапетян Л.А. Политические партии на Северном Кавказе, конец 90-х гг. XIX в. - февраль 1917 г.: Организация, идеология, тактика: дис. ... д-ра истор. наук. Краснодар, 2001; Мельников В.В. Партия эсеров и «трудовики» на этапе буржуазно-демократической революции 1905-1907 и 1917 гг. в Ставропольской губернии и Терской области: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 1999.

и последующими периодами в истории КМВ. Применение принципа системности способствовало формированию представлений о транспортной системе Пятигорья как обособленной структуре в социально-политической жизни КМВ и вместе с тем важным структурном компоненте транспортной системы Северного Кавказа и России.

В работе используются междисциплинарные, общеисторические, специальные и частные научные методики. Применяются методики периодизации, обуславливающие разделение истории изучаемых явлений и процессов на качественно различающиеся периоды. Элементы сравнительно-исторического метода используются для представления особенностей развития транспорта на КМВ и в других регионах Северного Кавказа.

Источниковая база исследования. Выбор круга источников по теме исследования был обусловлен стремлением наиболее полно и объективно показать историю транспортной системы КМВ.

В Российском государственном историческом архиве в фонде «Горный департамент Министерства торговли и промышленности» (Ф. 37. Оп. 66, 70) были изучены неопубликованные документы, касающиеся землеустройства, эксплуатации и ремонта региональных дорог, устройства лесных дорог, каменоломен и технических средств для транспортировки камня. Вопросы межевания земли под дороги, разбор споров по хозяйственной деятельности и обсуждение проекта строительства гидроэлектростанции на р. Подкумок также нашли отражение в архивных делах Горного департамента (Ф. 37. Оп. 66. Д. 142; Ф. 37. Оп. 70. Дд. 189, 321, 328, 411). В восьмой части фонда 299 «Департамент железных дорог Министерства путей сообщения» были изучены документы о строительстве железнодорожных ветвей в 1880-1890-е гг. (Ф. 219. Ч. 8. Оп. 1. Дд. 16494, 16695, 16743). Именной фонд инженера путей сообщения А.В. Дурново включает черновики путеводаителя по ВЖД, который он планировал издать в начале 1910-х гг. (Ф. 933. Оп. 1. Д. 17). Среди материалов, собранных автором, имеются ценные данные о железнодорожных станциях ВЖД.

В Государственном архиве Ставропольского края (далее ГАСК) были исследованы документы, касающиеся дорожного строительства на КМВ в первой половине XIX века. Среди документов областной Строительной комиссии были обнаружены проекты развития Черкасского почтового тракта, строительства почтовых станций и мостов через реки (Ф. 1. Оп. 1. Д. 22). Остатки архива Управления КМВ (далее УКМВ), хранящиеся в ГАСК, позволили восстановить многие факты благоустройства курортов (Ф. 1016. Оп. 1. Дд. 4, 90, 91, 93, 94; Ф. 1287. Оп. 1. Дд. 61, 64).

Наиболее широко были использованы фонды Центрального государственного архива республики Северная Осетия – Алания (далее ЦГА РСО-А). Фонд 11 «Терское областное правление» (далее ТОП) включает основной объём информации, имеющей отношение к дорожному строительству и благоустройству КМВ (Ф. 11. Оп. 4, 5, 15, 49, 52, 58, 62). История проектов строительства рельсового транспорта в Ессентуках восстановлена по архивным делам переписки ТОП с потенциальными

строителями и станичным правлением (Ф. 11. Оп. 58. Дд. 1290, 1292, 1297; Ф. 11. Оп. 62. Д. 515). Вопросы строительства и эксплуатации Пятигорского трамвая рассмотрены в нескольких архивных фондах (Ф. 11. Оп. 14. Д. 753; Ф. 11. Оп. 62. Дд. 453, 459; Ф. 17. Оп. 1. Дд. 519, 525; Ф. 46. Оп. 1. Д. 16). Благодаря журнальным постановлениям городской думы мы смогли проследить историю благоустройства мостовых и тротуаров Пятигорска (Ф. 11. Оп. 62. Дд. 163, 165, 251, 266, 717, 953; Ф. 17. Оп. 1. Дд. 471, 480, 488; 551). Документы, касающиеся отвода земель под железнодорожное строительство на КМВ, были изучены в фондах 11, 12 и 189 (Ф. 11. Оп. 58. Дд. 117, 220, 1088; Ф. 12. Оп. 7. Д. 453; Ф. 189. Оп. 1. Д. 30). В отдельный раздел фонда 11 выделены дела, касающиеся развития автомобильного транспорта на КМВ в первые годы XX века (Ф. 11. Оп. 62. Дд. 516, 517, 518, 523, 541). В ряде дел присутствуют прошения частных лиц с предложениями строительства в регионе новых транспортных путей и внедрения усовершенствований в транспортные средства (Ф. 11. Оп. 62. Д. 435, 2316).

Были изучены документы, хранящиеся в Пятигорском краеведческом музее (далее ПКМ). В документальном фонде музея богато представлены материалы, посвящённые революционным событиям 1905 г. на КМВ. Здесь собраны копии архивных источников и рукописные материалы сотрудников музея с описанием событий на железнодорожной станции Минеральные Воды (ПКМ НВФ 6102/1, 3058, 3316/4, 7387, 7388, 7389/1).

Были проанализированы опубликованные документы. Среди дореволюционных изданий актов законодательного характера необходимо отметить «Полное собрание законов Российской империи»²¹. Значительное количество материалов содержит многотомное издание «Акты, собранные Кавказской археографической комиссией»²². В 1914 г. в Пятигорске был опубликован сборник документов «Извлечения из действующих законов, а также распоряжений министерств, касающихся Кавказских Минеральных Вод»²³. Неофициальное издание «Городового положения» 1892 г. снабжено ценными комментариями, касающимися законодательства в области благоустройства городских территорий²⁴. Ценные сведения находятся в делопроизводственной документации ВЖД. Ежегодно ОВЖД издавало «Указатель общих приказов Управления Владикавказской железной дороги...»²⁵. Существенный источниковедческий интерес представляют сборники документов, изданные в советский и постсоветский периоды: «Пятигорск в исторических документах» и «Кисловодск в исторических

²¹ Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1908. Отд. 1. Т. XXV.

²² Акты, собранные Кавказской археографической комиссией. Тифлис, 1868. Т. 2; 1869. Т. 3; 1885. Т. 10.

²³ Извлечения из действующих законов, а также распоряжений министерств, касающихся Кавказских Минеральных Вод. Пятигорск, 1914.

²⁴ Городовое положение с законодательными мотивами, разъяснениями и дополнительными узаконениями. Неофициальное издание. СПб., 1892.

²⁵ Указатель общих приказов Управления Владикавказской железной дороги за 1914 год. Б.м., [1915]; Указатель общих приказов Управления Владикавказской железной дороги за 1915 год. Б.м., [1916].

документах»²⁶. Интересные материалы по истории революционного движения на КМВ представлены в сборнике статей и воспоминаний «История революционного движения на Тереке», изданном в Пятигорске в 1924 г.²⁷

Значительные материалы содержатся в опубликованных отчётах и статистических сборниках УКМВ. Здесь публиковалась информация о расходах и доходах Управления, а также подробно описывались все работы, произведённые за счёт казны за отчётный период. Городская управа Пятигорска ежегодно издавала небольшие брошюры, где кроме финансовых вопросов часто присутствовала статистическая информация. В работе были использованы отчёты ВЖД о сооружении железнодорожных ветвей, ежегодные отчёты Правления и сметы по эксплуатации. Издания ВЖД имеют значительный источниковедческий потенциал²⁸.

Ценным источником являются справочные издания и статистические сборники. В работе были использованы сведения из «Указателя дорог Российской империи» (1804 г.), справочника «Вся Донская область и Северный Кавказ на 1909 г.», справочных книг по КМВ: «Путеводитель и справочная книга по Кавказским Минеральным Водам» (1888 г.), «Путеводитель и справочная книга по Кавказским Минеральным Водам» (1896 г.)²⁹. В книгах М.К. Милютина «Путеводитель к Кавказским Минеральным Водам» и «Кавказские Минеральные воды», а также путеводителях В.С. Богословского представлены интересные факты, касающиеся истории отрасли³⁰. Один из путеводителей Г.Г. Москвича полностью посвящён деятельности ВЖД. Большое внимание в этой работе

²⁶ Кисловодск в исторических документах. 1803-1917 гг. Сборник документов. Ставрополь, 1997; Пятигорск в исторических документах. 1803-1917 гг. Ставрополь, 1985.

²⁷ История революционного движения на Тереке: Сборник статей, воспоминаний и материалов. Пятигорск, 1924. №1.

²⁸ Владикавказская железная дорога. Отчёт по сооружению Железноводского подъездного пути. СПб., 1900; Владикавказская железная дорога. Отчёт по сооружению Минераловодской ветви. Владикавказ, 1898; Владикавказская железная дорога. Отчёт по сооружению Ставропольской ветви. СПб., 1900; Владикавказская железная дорога. Отчёт Правления Общества за 1902 год. 28-й отчёт по эксплуатации дороги. СПб., 1903; Владикавказская железная дорога. Смета по эксплуатации за 1914 год. Б.м., б.г.; Владикавказская железная дорога 1914: смета по эксплуатации: приложения к объяснениям сметных предположений по расходам. Ростов-на-Дону, 1915; Владикавказская железная дорога 1916: смета по эксплуатации: приложения к объяснениям сметных предположений по расходам. Ростов-на-Дону, 1917; Отчёт директора КМВ... Пятигорск, 1896, 1897, 1898, 1903, 1907, 1913; Отчёт о деятельности Пятигорской городской управы за 1898 год. Пятигорск, Б.г.; Отчёт по управлению Кавказскими Минеральными Водами за 1864 год. Пятигорск, 1865; Отчёт по управлению Кавказскими Минеральными Водами за 1867 год. Пятигорск, 1868.

²⁹ Вистицкий М.С. Указатель дорог Российской Империи. СПб., 1804; Вся Донская область и Северный Кавказ на 1909 г. Ростов-на-Дону, 1909; Путеводитель и справочная книга по Кавказским Минеральным Водам. СПб., 1888; Святловский В.В. Путеводитель и справочная книга по Кавказским Минеральным Водам. Пятигорск, 1896.

³⁰ Богословский В.С. Пятигорские и с ними смежные Минеральные Воды: сборник исторических, статистических, экономических и врачебных сведений, относящихся к Минеральным водам. СПб., 1883; Милютин М.К. Путеводитель к Кавказским Минеральным Водам (Пятигорск, Железноводск, Эссентуки и Кисловодск). СПб., 1872; Милютин М.К. Кавказские Минеральные воды. М., 1879.

уделено работе курортных железнодорожных ветвей на КМВ³¹. Для описания переходного периода в истории транспортной системы КМВ (1917-1925 г.) были использованы статистические сборники, изданные в 1920-е гг.³²

Периодическая печать, в основном представленная местными изданиями «Пятигорское эхо» и «Кавказские курорты», содержит много информации по истории транспортной системы КМВ³³. В сборниках «Записок Русского бальнеологического общества в Пятигорске» имеются интересные сведения о развитии туристических дорог на КМВ³⁴. Для определения направления дорог в регионе в последней четверти XVIII века была использована карта 1745 г., где отображены главные дороги Северного Кавказа³⁵. Воспоминания И.А. Гильденштедта о поездке на Кавказ послужили основой для описания дорог Пятигорья во второй половине XVIII века³⁶.

Научная новизна диссертации заключается в следующем: 1) Сделан вывод о том, что удачное географическое положение региона в Центральной части Предкавказья определило поступательное развитие транспортной системы Пятигорья на протяжении всей его истории; 2) Определена роль географической среды в развитии транспортной отрасли КМВ. Предгорный характер местности: пересечённый рельеф, предгорно-долинное расположение населённых пунктов, значительный перепад абсолютных высот – всё это предопределило направления транспортных магистралей, сложность и дороговизну в проектировании, строительстве и обслуживании дорог в XIX – начале XX века; 3) Установлено, что территория Пятигорья до вхождения в состав Российской империи не имела собственной транспортной системы. Её появление было обусловлено необходимостью транспортного сообщения между военными укреплениями, которые появились здесь в последней четверти XVIII – начале XX в.; 4) Доказано, что транспортная система КМВ складывалась постепенно в тесной взаимосвязи с развитием курортной и лечебной инфраструктуры. Впервые была произведена периодизация истории отрасли. Выявлены и описаны события, характеризовавшие качественные изменения в системе; 5) Анализ архивных источников и литературы позволил определить значительную роль личности (государственных деятелей и частных лиц) в развитии транспортной системы КМВ в XIX веке. Особенно это было заметно на первых этапах развития отрасли; 6) Установлено, что несмотря на контрреформистский характер «Городового положения» образца 1892 г., УКМВ, городские и станичные администрации после его утверждения предприняли действия к

³¹ Москвич Г.Г. Владикавказская железная дорога. Краткий иллюстрированный практический путеводитель. Пг., 1915.

³² Сивоконь М. Торговля в Терском округе. Пятигорск, 1928; Торговля на Тереке. Пятигорск, 1927. Вып. 1.

³³ Журнал «Кавказские курорты». 1912-1917. Газета «Пятигорское эхо». 1907, 1912.

³⁴ Записки Русского бальнеологического общества в Пятигорске. Пятигорск, 1889-1902, 1905, 1911.

³⁵ Атлас Российский, состоящий из девятнадцати специальных карт... СПб., 1745.

³⁶ Гильденштедт И.А. Путешествие по Кавказу в 1770-1773 гг. - СПб., 2002.

качественным изменениям в управлении транспортной системой региона. Были разработаны и утверждены новые документы, регламентировавшие порядок строительства и содержания курортных улиц; 7) Показано, как появление железной дороги на курортных группах и изобретение способа газирования минеральной воды позволили значительно увеличить экспорт продукции не только по России, но и за её пределы. Сделан вывод о том, что сверхдоходы от реализации природных богатств создали прочную бюджетную основу для УКМВ в конце XIX – начале XX в.; 8) На примере строительства гидротехнических сооружений и оборудования, а также трамвайных систем в Пятигорске и Кисловодске показана высокая эффективность комплексного решения проблем благоустройства курортных территорий и реконструкции дорожно-транспортной инфраструктуры Пятигорья в начале XX века. Определена роль УКМВ в вопросах реализации высокобюджетных инфраструктурных проектов. Установлено, что введение в строй городского рельсового транспорта, ознаменовав начало последнего предреволюционного этапа в истории транспортной системы, привело к структурным изменениям в отрасли; 9) Определён объём государственного участия в реализации проектов по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры КМВ в начале XX века. Изменение ряда законов и подзаконных актов с целью упрощения процедур выделения финансовых средств и использования их курортными местностями благотворно отразилось на скорости исполнения проектов. Выявлены негативные стороны этого процесса, выразившиеся в неэффективном расходовании и воровстве денежных средств; 10) Исследование позволило определить положительные и отрицательные стороны деятельности ВЖД на территории КМВ. Железнодорожная компания, пережив революционные потрясения, продолжила развитие рельсовой сети и упрочила экономические связи между населёнными пунктами региона. Грамотная логистическая политика привела к тому, что в 1910-е гг. курорты КМВ стали одними из самых посещаемых на территории России. Выявлено, что ВЖД сыграла значительную роль в формировании и функционировании госпитальной базы в курортном регионе в годы Первой мировой войны; 11) Переосмыслена роль и масштабы участия железнодорожных служащих КМВ в революционных выступлениях 1905 г. на Северном Кавказе. Образ членов Минераловодской боевой дружины рассмотрен в контексте их участия в организованной преступной группировке и ведении деятельности террористической направленности; 12) Выявлено, что хронологические рамки исследования, обычно используемые для рассмотрения различных аспектов истории Северного Кавказа первой четверти XX века, не применимы при изучении истории транспортной системы КМВ. При анализе событий, происходивших в регионе в 1917-1925 гг., был выделен «переходный период» в истории отрасли; 13) Проанализированы успехи и неудачи советской власти в вопросах восстановления дорожно-транспортной инфраструктуры в первой половине 1920-х гг. Отмечена позитивная практика и проблемы введения хозрасчёта на предприятиях дорожной отрасли. Противоречивость методов и способов

установления правопорядка не позволила однозначно оценить деятельность советской власти в этот период.

На защиту выносятся следующие научные положения диссертации: 1) Территория Пятигорья до вхождения в состав Российской империи не имела собственной транспортной системы. Основой для её формирования стало создание военных укреплений на вновь приобретённых в последней четверти XVIII века территориях. Необходимость связи между военными укреплениями обусловило создание первых дорог. Географическое положение региона в центральной части Предкавказья определило направления развития транспорта на Пятигорье; 2) Становление и развитие транспорта на КМВ имело системный характер. Транспортная система региона уже на начальных этапах развития включала многие элементы (транспорт, дорожная и транспортная инфраструктура, управление и безопасность). Военно-стратегическая необходимость и компактность территории оказали большое значение при формировании региональных центров системы. Появление омнибуса и строительство железной дороги в регионе определило основные тенденции развития отрасли во второй половине XIX века; 3) Железнодорожное строительство на КМВ в 1890-е гг. создало благоприятные условия для развития дорожно-транспортной инфраструктуры КМВ. Значительный приток отдыхающих и сверхдоходы от реализации минеральной воды, продажи курортных билетов и курортных сборов позволили направить средства на благоустройство не только центральных курортных кварталов, но и окраин поселений; 4) Обсуждение проектов и строительство Пятигорского пассажирского и Кисловодского грузового трамвая в первые годы XX века ознаменовало новый период в истории транспорта курортов. Строительство электрического транспорта привело к структурным изменениям в составе транспортной системы Пятигорья; 5) Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры КМВ в начале XX века стало возможным при значительном финансовом участии государства. Контроль над использованием средств вёлся формально, что приводило к неэффективному их расходованию; 6) Развитие железнодорожного транспорта на курортах в начале XX века шло по эволюционному пути. Основные тенденции развития железнодорожной инфраструктуры были связаны с увеличением количества пассажиров. Поэтапная реконструкция Минераловодской и Железноводской ветвей ВЖД в 1905-1912 гг. позволила обеспечить непрерывную работу транспорта. В начале XX века поезда, курсировавшие между курортными группами, стали использоваться в качестве внутрипоселенческого транспорта. С началом Первой мировой войны ВЖД столкнулась с проблемой обслуживания санитарных поездов на фоне возросшего пассажиропотока; 7) Железнодорожные служащие оказали значительное влияние на революционные настроения на КМВ в 1905 г. Рабочие станции Минеральные Воды составляли ядро боевой организации на КМВ. Массовость и эффективность боевой дружины обеспечивали наёмники и сочувствующие из крестьян и местных народностей. Железнодорожный транспорт стал важной

составной частью революционной борьбы после 1917 г. Железнодорожный транспорт активно использовался в переходный период при восстановлении курортного хозяйства КМВ, при распределении беженцев и снабжении продовольствием соседних губерний.

Теоретическая значимость работы состоит в осуществленном комплексном анализе истории транспортной системы КМВ в 1774-1925 гг. с привлечением широкого круга источников. В результате проведенного исследования сформулированы положения с высокой степенью научной достоверности. Содержание работы позволяет расширить круг знаний не только о проблемах развития транспортной системы региона, но и ответить на некоторые вопросы истории благоустройства курортной местности и развития государственных органов управления на КМВ. Материалы диссертации могут помочь в изучении истории отечественной транспортной отрасли.

Практическая значимость работы означает возможность применения полученных результатов исследования в современных условиях. Опыт управления транспортной системой региона, осмысление неудач и успехов в управлении и строительстве позволят избежать ошибок в создании проектов перспективного развития транспорта. Реализация ряда идей, разработанных более ста лет назад, приведёт к развитию логистики региона и, как следствие, к положительным изменениям в экономике. Материалы исследования могут найти применение в процессе преподавания и в просветительской работе, стать основанием для подготовки спецкурса, посвящённого истории транспортной системы КМВ.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Содержание диссертационного исследования соответствует паспорту специальности 07.00.02 – Отечественная история. Область исследования: п. 16 «История российских революций»; п. 21 «История экономического развития России, ее регионов».

Апробация результатов работы. Основные положения диссертации нашли отражение в 17 опубликованных научных работах, из них 3 в журналах из числа изданий, рекомендованных ВАК. Материалы исследования были представлены в виде сообщений и докладов на научных конференциях: «Российская государственность в судьбах народов Северного Кавказа» (г. Пятигорск, 2013-2014 гг.), «III Зерновские чтения» (г. Ессентуки, 2012 г.), «Фелицынские чтения – XVI» (г. Краснодар, 2014 г.), «I музейно-научный семинар памяти краеведов» (г. Пятигорск, 2014 г.). Выводы и результаты исследования обсуждались на заседании кафедры исторических и социально-философских дисциплин, востоковедения и теологии Пятигорского государственного лингвистического университета (г. Пятигорск, 2012, 2014 гг.).

Структура работы. Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих в себя семь параграфов (три параграфа в первой главе, четыре параграфа во второй главе), заключения, списка источников и литературы, списка сокращений.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована суть и актуальность темы, определены объект и предмет исследования, его территориальные и хронологические рамки, степень изученности темы, методологические принципы работы, дана общая характеристика источниковой базы, сформулированы цели и задачи исследования, определены терминология и положения, выносимые на защиту, научная новизна, теоретическая и практическая значимость, охарактеризована апробация положений работы.

Первая глава **«Транспортная система Кавказских Минеральных Вод в XIX веке»** включает три параграфа. В первом параграфе **«Формирование и развитие транспортных коммуникаций на территории Пятигорья до конца 1880-х гг.»** рассматриваются предпосылки формирования транспортной системы в регионе и первые этапы её развития вплоть до конца 1880-х гг. На территории Пятигорья в древности существовало множество дорог. Дорожно-транспортная инфраструктура в это время отсутствовала или имела временный или сезонный характер. Наиболее крупным торговым путём, проходившем через эту территорию, был один из северных участков Великого шёлкового пути (далее ВШП). Ответвления ВШП не имели единой структуры управления, хотя их безопасность на разных участках обеспечивалась местными жителями. Предпосылками к возникновению транспортной системы региона КМВ стало вхождение его в состав Российской империи. Строительство укреплений и крепостей дало толчок к дальнейшему хозяйственному освоению территории. Период с 1774 по 1803 г. можно считать подготовительным. В это время в истории прослеживаются отдельные элементы будущей структуры системы.

Следующий этап развития транспорта начался в 1803 г., когда КМВ были официально признаны лечебной местностью государственной важности. На их обустройство начали выделяться средства. Появились первые поселения, с каждым годом росло количество отдыхающих. Создание Кисловодской кордонной линии, переселение сюда сотен казачьих семей и создание безопасных условий для отдыха и проживания потребовали дальнейшего развития транспорта. Сформировалась структура управления дорожно-транспортной инфраструктурой. Содержание улиц и мостов в Пятигорске было возложено на городскую администрацию. Дороги и сооружения на казачьих землях были под контролем военного ведомства. На казённой земле строительством дорог занималась кавказская администрация. Важным событием в истории транспортной системы КМВ стало открытие первого общественного транспорта в регионе. Для связи с другими регионами было устроено экипажное сообщение, которое действовало по расписанию. Региональные омнибусы также имели расписание, плата за проезд была фиксированной.

До начала строительства Ростово-Владикавказской железной дороги (далее РВЖД) дорожно-транспортная инфраструктура КМВ не претерпела значительных изменений. Всё ограничивалось текущими ремонтными

работами. Неоднозначно оцениваемый историками опыт передачи курортов в частное управление показал свою несостоятельность в вопросах развития транспортной системы. Контрагенты курортов не были нацелены на развитие инфраструктуры.

Открытие железнодорожной станции Минеральные Воды и Минераловодского колёсного шоссе привело к изменениям в экономике региона. Вокруг станции вырос крупный транспортный и промышленный центр. Для увеличивающегося числа отдыхающих не хватало жилья и объектов курортной инфраструктуры. Активизировалось частное строительство на курортах. Впервые за многие годы курорты КМВ стали приносить доход. Было начато обсуждение проектов проведения железной дороги на курортные группы.

Во втором параграфе **«Предпосылки и особенности строительства железной дороги на Кавказских Минеральных Водах в 1875-1897 гг.»** рассматриваются вопросы строительства железной дороги на курортах Пятигорья в последней четверти XIX века, что ознаменовало целый период в истории транспортной системы КМВ. Открытие Минераловодского колёсного шоссе облегчило транспортную доступность курортов. Расходы на его содержание и почтовое сообщение были переложены с курортного бюджета на РВЖД. Поэтому УКМВ не участвовало в развитии транспортной инфраструктуры. Городская администрация Пятигорска, рассчитывавшая на то, что железная дорога пройдет через город, и не получившая этого, взяла на себя инициативу по продвижению новых проектов.

ВЖД, активно применявшая практику строительства подъездных путей к региональным промышленным и экономическим центрам, в начале 1890-х гг. начала реализовывать один из самых дорогих за всю её историю проектов. Компания за короткий срок разработала и представила на рассмотрение свой проект. Его реализация началась ещё до утверждения технической документации.

Железноводский подъездной путь имел уникальные технические особенности. Из-за большого уклона здесь нельзя было эксплуатировать более двух пассажирских вагонов. На каждый километр рельсового пути приходилось по два искусственных сооружения. На протяжении шести километров поезду приходилось делать большое количество поворотов. На строительство Железноводской ветви были потрачены значительные финансовые средства. Разработка проектов и строительство Минераловодской и Железноводской ветвей внесли весомый вклад в развитие техники своего времени. Рельсовые пути КМВ использовались инженерами ВЖД для испытания новых типов паровозов. Для курортных поездов были разработаны новые вагоны дачного типа.

В третьем параграфе **«Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры на курортах в 1890-е гг.»** анализируются два взаимосвязанных элемента транспортной системы КМВ: инфраструктура железной дороги и дорожно-транспортная инфраструктура поселений.

Железнодорожная инфраструктура оказала влияние на все сферы жизни на КМВ. Отдыхающие получили возможность совершать кратковременные поездки по курортным группам. Быстрый и относительно дешёвый железнодорожный транспорт позволил курортникам снимать квартиры в предместьях. Вокруг остановочных пунктов и платформ начали зарождаться новые дачные посёлки и городские кварталы. Станции и платформы стали новыми экономическими и промышленными центрами региона.

Дорожно-транспортная инфраструктура КМВ в конце XIX века находилась не в самом благоприятном техническом состоянии. Многие улицы не имели покрытия, другие давно не ремонтировались. Попытка реконструкции существующих и строительство новых дорог были направлены на соединение улиц поселений с железнодорожными станциями. Городские власти Пятигорска, УКМВ и казаки в первую очередь старались соединить вокзалы с центральными улицами. В 1890-е гг. наиболее успешным в вопросах решения транспортных проблем был Пятигорск. На утверждение в 1892 г. «Городового положения» УКМВ и администрация курортных поселений отреагировали началом разработки постановлений, которые регламентировали порядок строительства и содержания городских улиц и площадей. Наиболее острой оставалась проблема дисциплины конных извозчиков.

Вторая глава **«Транспортная система Кавказских Минеральных Вод в первой четверти XX века»** состоит из четырёх параграфов. Первый параграф называется **«Развитие электрического транспорта и электротехнических устройств и сооружений на Кавказских Минеральных Водах в начале XX века»**. В нём проведён анализ проектов и этапов строительства электрического транспорта в курортном регионе. Появление новых видов городского транспорта ознаменовало начало последнего предреволюционного периода в истории транспортной системы КМВ.

Строительство Белоугольской гидроэлектростанции (далее ГЭС), аккумуляторной, Пятигорской теплоэлектростанции (далее ТЭС) позволило вывести курорты на более высокий уровень сервиса. Гостиницы и первые санатории начали предлагать отдыхающим новые услуги: электрические звонки, освещение, лифты. Врачи начали изучать и применять на практике методы лечения электричеством. Широкое распространение получили электробиографы (кинотеатры). Комплексное решение проблемы освещения улиц позволило улучшить качество жизни и отдыха на КМВ. Снижился уровень преступности в поселениях.

Строительство и эксплуатация гидротехнических и электротехнических сооружений на КМВ было связано с именами ряда известных инженеров – М.Ф. Рытеля, М.А. Шателена и Е.Н. Кутейникова. Благодаря Е.Н. Кутейникову на основе параллельной работы Пятигорской ТЭС и ГЭС «Белый Уголь» была создана первая в мире энергосистема.

Открытие трамвайного движения привело к качественным изменениям в транспортной доступности разных районов Пятигорска. Вдоль трамвайных линий начали возводиться дорогие дачи и гостиницы. Извозчиков потеснил экологически чистый и дешёвый вид транспорта. Услуги трамвая стали доступны для горожан разного достатка. Школьники Пятигорска получили право льготного проезда в общественном транспорте. Благодаря грузовой линии в Кисловодске удалось увеличить экспорт минеральной воды и сократить бой стеклянной посуды.

Успешный опыт Пятигорского и Кисловодского трамваев побудил разных предпринимателей и местное население разрабатывать проекты трамвайных линий и на других курортах. Проекты междугруппного трамвая, трамвая в Ессентуках и Железноводске могли быть реализованы, если бы не были остановлены событиями, произошедшими после 1917 г. Проект Ессентукского трамвая не был реализован из-за противодействия местного казачьего населения.

Второй параграф **«Дорожно-транспортная инфраструктура курортной местности в начале XX века»** посвящён истории последнего предреволюционного периода в истории транспортной системы КМВ. В это время на улицах поселений появились первые автомобили. Были открыты предприятия и учреждения, нацеленные на обслуживание автомобильного транспорта. В дорожном строительстве стал активно использоваться асфальт.

В начале XX века в России получил большую популярность новый вид оздоровления – лечебная ходьба по специально обустроенным тропам. Для этого были разработаны и проложены пешеходные дорожки на всех курортных группах. Для нужд благоустройства курортов специальным законом был утверждён сбор с отдыхающих. Денежные средства, получившие название «рублёвого сбора», поступали на специальные счета каждой курортной группы.

В этот период повсеместно были введены постановления, регулировавшие порядок устройства и содержания мостовых и тротуаров. В техническую терминологию вошли понятия: тип профиля дороги и бордюры. Для мощения дорог стал активно использоваться камень с г. Бештау. Это позволило увеличить объёмы строительства и сократить расходы на ремонт мостовых. Последний период в дореволюционной истории транспортной системы КМВ был связан с появлением оригинальных видов транспорта. На КМВ был построен нарзанопровод. Для промышленных нужд возводились бремсберги (наклонные железные дороги), звучали предложения устройства грузовых канатных дорог.

Третий параграф называется **«Развитие железнодорожного транспорта региона в начале XX века»**. Здесь проведён анализ развития железнодорожной инфраструктуры КМВ в начале XX века. В это время ВЖД обратила пристальное внимание к качеству предоставляемых услуг. Были открыты «Бюро справок», дополнительные кассы по продаже билетов в лечебных парках курортных групп. Были модернизированы поезда. Стали использоваться более мощные и быстроходные паровозы. Для удобства

пассажиров была изменена система оплаты проезда. Были введены билеты, годные для проезда в течение суток. Для увеличения пропускной способности железной дороги был построен второй путь.

Труд и быт железнодорожников стал более безопасным и комфортным. Профессия железнодорожника стала одной из престижных и высокооплачиваемых. Квалифицированные рабочие получали заработную плату в несколько раз выше простого рабочего. Они были обеспечены жильём и обмундированием. Был предусмотрен минимальный социальный пакет в виде обучения детей в образовательных учреждениях ВЖД, пенсии по инвалидности и потери кормильца.

С началом Первой мировой войны ВЖД быстро приспособилась к условиям военного времени. Она несла большие расходы, однако исправно обслуживала воинские и санитарные поезда. Движение обычных поездов не останавливалось. В эти годы пассажиропоток курортных ветвей был максимальным за всю предреволюционную историю дороги.

В четвёртом параграфе **«Транспортная система Кавказских Минеральных Вод в условиях социально-политических трансформаций первой четверти XX века»** были рассмотрены революционные события на КМВ в начале XX века. Среди них были выделены две забастовки железнодорожников в 1905 г. и процесс установления советской власти в регионе. Описание социально-политических трансформаций было органично вписано в хронологические рамки последнего предреволюционного периода в истории транспортной системы КМВ. Отдельно был выделен небольшой переходный период между 1917 и 1925 г.

Анализ событий 1905 г. позволил определить роль служащих Минераловодской железнодорожной ветви в революции 1905 г. В июльской забастовке железнодорожные рабочие сыграли определённую роль. Декабрьское восстание показало, что железнодорожники и примкнувшие к ним добровольцы не были способны оказать полноценное сопротивление власти. Единственное боеспособное вооружённое соединение забастовщиков 1905 г. – Минераловодская боевая революционная дружина, была сформирована из рабочих депо, стекольного завода и добровольцев из городских и сельских жителей губернии. Устраивались нападения на станционные кассы, пакгаузы и жандармские отделения. Результатом двух забастовок стали аресты и тюремные сроки для наиболее активных участников революционных выступлений. Наказания оказались небольшими, некоторые участники были оправданы.

Между 1905 и 1917 г. борьба на КМВ в основном происходила в виде индивидуального террора. Транспортная система КМВ, оправившись от событий 1905 г., продолжила развитие. Революционные выступления не оказали значительного влияния на планы дальнейшего дорожного строительства и их реализацию. Период между 1917 и 1920 г. разительно отличался от первой революции 1905 г. Борьба приобрела ожесточённый характер, где рабочим и железнодорожникам отводилась роль боевой силы. Обострился национальный и казачьи вопросы. Бандитизм, процветавший на

фоне безвластия и голода, негативно отразился на транспортной системе КМВ. Была разрушена прежняя система управления регионом, из-за чего контроль над состоянием транспортной отрасли стал невозможен.

К 1925 г. из региона была вывезена основная часть беженцев. Частично была решена проблема голода и снабжения курортов предметами первой необходимости. Это позволило начать полномасштабное восстановление курортов. Новой власти удалось не только восстановить дорожно-транспортную инфраструктуру, но и начать новое строительство.

В заключении обобщаются результаты работы, вынесенные на защиту, соотносимые с выводами параграфов.

По причине слабой археологической изученности региона нельзя говорить о существовании здесь в древности транспортной системы. Отсутствуют письменные источники, которые могли бы показать структуру системы. Основой для формирования транспортной системы на КМВ стало создание укрепленных военных линий на новых границах России. Необходимость связи между военными укреплениями обусловила появление дорог и инфраструктуры для обеспечения их безопасности. Уникальное географическое расположение КМВ в центральной части Кавказа на пересечении многих транскавказских путей определило ход развития курортного региона и его транспорта. Централизация управления курортами в 1830-е гг. привела к созданию уникального в административно-хозяйственном плане региона. Населенные пункты Пятигорья сформировали сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными производственными, транспортными и культурными коммуникациями.

Строительство РВЖД оказало значительное влияние на развитие курортов КМВ. Вдоль колёсного шоссе, построенного от вновь устроенной железнодорожной станции Минеральные Воды до Кисловодска, оформилась «Кавминводская ось развития», которая определила территориальную структуру расселения и хозяйства региона на последующие десятилетия. Строительство в 1890-е гг. Минераловодской и Железноводской ветвей ВЖД привело к увеличению числа отдыхающих. Инженерные разработки и реализация проектов внесли весомый вклад в развитие инженерного дела на транспорте и в строительстве гражданских сооружений. Опыт железнодорожного строительства на КМВ был использован на других стройках, а также при разработке проекта Перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет. Увеличение числа пассажиров, направлявшихся на курорты КМВ, подтолкнуло частные и казённые железные дороги Российской империи начать работу по унификации технических характеристик железнодорожных путей для передвижения по ним беспересадочных поездов.

Дорожно-транспортная инфраструктура Пятигорья в 1890-е гг. находилась в неудовлетворительном состоянии. Только с открытием железнодорожного сообщения местные власти начали реконструкцию улиц. Были благоустроены дороги к станциям, вокруг вокзалов сформировались новые экономические центры поселений. Популярность гужевого транспорта

– единственного в конце XIX века общественного транспорта на курортах, привела к росту числа извозчиков. Антисанитарное состояние извозчицких бирж, пьянство, хулиганские выходки извозчиков и завышенная плата за проезд стали серьёзной проблемой для полицейских, городской управы и УКМВ. Несмотря на это, наметились положительные тенденции, связанные с разработкой официальных документов, регламентирующих строительство мостовых и тротуаров.

В рамках исследования была разработана периодизация истории транспортной системы КМВ. История развития транспорта была поделена на четыре периода: подготовительный (1774 – 1803 гг.) – вхождение территории Пятигорья в состав Российской империи и государственное признание КМВ; первый (1803 – 1849 гг.) – формирование транспортной системы региона и появление общественного транспорта; второй (1850 – 1875 гг.) – дальнейшее развитие транспортных коммуникаций курортной местности и строительство железной дороги; третий (1876 – 1899 гг.) – увеличение посещаемости курортов, начало реконструкции дорожно-транспортной инфраструктуры и строительство железной дороги на курорты КМВ. Вновь созданная периодизация позволяет лучше понять этапы развития транспортной системы КМВ, иллюстрирует особенность развития этой курортной местности.

Строительство Пятигорского пассажирского и Кисловодского грузового трамвая в начале XX века было обусловлено объективной необходимостью развития транспортной инфраструктуры КМВ. Это ознаменовало начало нового периода в истории транспортной системы региона. Кисловодский трамвай являлся единственным в истории трамвайных систем Российской империи примером использования городского электрического транспорта только для грузовых нужд. Электротехнические сооружения, построенные на Пятигорье в начале XX века для обслуживания трамвайных хозяйств, внесли значительный вклад в благоустройство курортов и повышение уровня жизни и сервиса для отдыхающих.

КМВ в начале XX века попали под особую опеку государства. Для развития курортных местностей были изданы специальные законы, ряд существующих законодательных актов были видоизменены. Значительно увеличились денежные вливания в инфраструктуру региона, что позволило направить финансы на реконструкцию улиц. В 1900-1917 гг. были достигнуты определённые успехи в реконструкции дорожно-транспортной инфраструктуры. Значительно увеличилась площадь дорожного покрытия улиц и площадей. Была проведена нивелировка улиц и обновлены планы поселений.

Развитие железнодорожного транспорта на КМВ в начале XX века шло по эволюционному пути. Была возведена необходимая транспортная инфраструктура, решались проблемы водоснабжения железной дороги. Была расширена станция Минеральные Воды. На крупных остановочных пунктах к 1905 г. появились пути для разъездов поездов, а к 1912 г. на всём протяжении был устроен второй путь. Это позволило увеличить пропускную

способность дороги в несколько раз. Железная дорога стала самым популярным видом межпоселенческого транспорта на КМВ.

Развитие железнодорожного транспорта на рубеже XIX-XX вв. привело к формированию рабочего класса. Железнодорожные служащие оказали значительное влияние на революционные события на КМВ в 1905 г. Ведомые приезжими агитаторами они сумели сформировать действующую боевую силу. Однако Минераловодская боевая дружина не смогла оказать сколько-нибудь серьёзного влияния на события за пределами КМВ из-за своей малочисленности и большого числа «колеблющихся». Массовость обеспечили наёмные боевики из представителей крестьянства и народов Кавказа. Последствиями революционных выступлений стало улучшение быта и труда железнодорожников. На крупных станциях были открыты школы и больницы.

Труд железнодорожников был востребован в годы Гражданской войны. Железнодорожный транспорт активно использовался для эвакуации советских учреждений на Пятигорье, а также при наступлении и отступлении Деникинской армии.

К 1925 г. можно отнести окончание переходного периода в истории транспортной системы КМВ. К этому времени были преодолены первостепенные проблемы новой власти, подавлены последние очаги бандитизма в регионе и была выправлена ситуация в экономике, что позволило заняться вопросами благоустройства и восстановления дорожно-транспортной инфраструктуры.

История транспортной отрасли Пятигорья в первой четверти XX века была разделена на два периода: период расцвета (1900-1917 гг.) – от строительства трамваев в Кисловодске и Пятигорске до революционных выступлений 1917 г.; переходный (1917-1925 гг.) от начала борьбы за власть до планомерного восстановления курортной инфраструктуры. Пришлось отказаться от общепринятой периодизации событий региональной истории. Стало известно, что коренные изменения в транспортной отрасли региона произошли после окончательного установления советской власти в 1920 г. Перестройка управления дорожно-транспортной инфраструктурой курортов к новым реалиям была завершена в 1925 г.

По теме диссертации опубликованы следующие работы автора общим объёмом 7,3 п.л.

В ведущих журналах, рекомендованных ВАК РФ:

1. Данилов, А.В. Проекты строительства трамвая в Ессентуках в начале XX века / А.В. Данилов // Вестник Костромского государственного университета имени Н.А. Некрасова. - Кострома: Изд-во КСУ им. Н.А. Некрасова, 2014. - Т. 20. - №4. - С. 69-71. (0,3 п.л.)
2. Данилов, А.В. Железноводская железнодорожная ветвь и её влияние на развитие курортного региона Кавказские Минеральные Воды в конце XIX – начале XX века / А.В. Данилов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. - Тамбов: Грамота, 2014. - № 5. - Ч. 2. - С. 59-62. (0,4 п.л.)
3. Данилов, А.В. Периодизация истории транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в последней четверти XVIII - XIX веке / А.В. Данилов // Вестник Пятигорского государственного лингвистического университета. – Пятигорск: Изд-во ПГЛУ, 2014. - №2. - С. 227-231. (0,6 п.л.)

В иных изданиях:

4. Данилов, А.В. Пешеходные дорожки КГО на горе Бештау // Научные труды №33 (Часть I) «Окно в науку» / А.В. Данилов. - Пятигорск: Пятигорский государственный технологический университет, 2010. - С. 13-15. (0,1 п.л.)
5. Данилов, А.В. История транспорта посёлка Иноземцево (XIX – начало XX в.) // Из истории поселка Иноземцево / А.В. Данилов. - Пятигорск: Северо-Кавказский федеральный университет, 2012. - С. 32-41. (0,5 п.л.)
6. Данилов, А.В. Развитие транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в 1860-1900-е годы / А.В. Данилов // Российский Кавказ: исторический альманах. - Пятигорск: Пятигорский государственный лингвистический университет, 2012. - Вып. 1. - С. 25-28. (0,2 п.л.)
7. Данилов, А.В. Грузовой транспорт начала XX века товарищества «Трахит» // III Зерновские чтения: сборник материалов межрегиональной научно-практической конференции / А.В. Данилов. - Ессентуки: Северо-Кавказский федеральный университет в г. Пятигорске, 2013. - С. 61-70. (0,3 п.л.)
8. Данилов, А.В. История транспорта посёлка Иноземцево в XIX – начале XX в. / А.В. Данилов // Российская государственность в судьбах народов Северного Кавказа – V. Материалы региональной научно-практической конференции. - Пятигорск: Пятигорский государственный лингвистический университет, 2013. - С. 80-86. (0,5 п.л.)
9. Данилов, А.В. Транспортная система Кавказских Минеральных Вод в 60-80-е годы XIX века / А.В. Данилов // Российская государственность в судьбах народов Кавказа – VI. Материалы региональной научно-практической конференции. Пятигорск, 22-23 ноября 2013 г. - Пятигорск: Пятигорский государственный лингвистический университет, 2014. - С. 126-131. (0,6 п.л.)

10. Данилов, А.В. Строительство Железноводского подъездного пути Общества Владикавказской железной дороги в конце XIX века / А.В. Данилов // Молодая наука – 2013: материалы региональной межвузовской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных. Ч. XVIII. - Пятигорск: Пятигорский государственный лингвистический университет, 2014. - С. 123-126. (0,3 п.л.)
11. Данилов, А.В. Эссентукская узкоколейная железная дорога / А.В. Данилов. - Эссентуки: Изд-во «Северо-Кавказский федеральный университет», 2013. - 24 с. - (История транспорта. Выпуск 1). (0,4 п.л.)
12. Данилов, А.В. Роль казачьего населения станицы Эссентукской в развитии транспортной системы поселения в XIX – начале XX века / А.В. Данилов // «Фелицынские чтения (XVI)»: Северный Кавказ: пространство диалога. Межконфессиональные и межэтнические отношения в прошлом и настоящем: материалы региональной северокавказской научно-практической конференции. – Краснодар: Традиция, 2014. – С. 228-235. (0,5 п.л.)
13. Данилов, А.В. Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры КМВ в 1890-е гг. / А.В. Данилов // I музейно-научный семинар памяти краеведов. – Ставрополь, 2014. [в печати] (0,2 п.л.)
14. Данилов, А.В. Изменения в транспортной системе КМВ в 1917-1925-е гг. / А.В. Данилов // Российская государственность в судьбах народов Кавказа – VII. Материалы региональной научно-практической конференции. – Пятигорск: Пятигорский государственный лингвистический университет, 2014. – С. 64-68. (0,5 п.л.)
15. Данилов, А.В. Дорожно-транспортная инфраструктура Кавказских Минеральных Вод в 1900-1910 гг. / А.В. Данилов // Из истории транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в начале XX века. – Эссентуки: Изд-во ПФ СКФУ, 2014. – С. 4-24. - (История транспорта. Выпуск 2). (0,9 п.л.)
16. Данилов, А.В. Развитие автомобильного транспорта на Кавказских Минеральных Водах в 1910-е гг. / А.В. Данилов // Из истории транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в начале XX века. – Эссентуки: Изд-во ПФ СКФУ, 2014. – С. 24-29. - (История транспорта. Выпуск 2). (0,2 п.л.)
17. Данилов, А.В. Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Кавказских Минеральных Вод в 1910-е годы / А.В. Данилов // Из истории транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в начале XX века. – Эссентуки: Изд-во ПФ СКФУ, 2014. – С. 29-47. - (История транспорта. Выпуск 2). (0,8 п.л.)

Автореферат

Данилов Антон Валерьевич

**ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ КАВКАЗСКИХ МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД
В КОНЦЕ XVIII – ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XX ВЕКА**

Формат 60x90/16. Печать офсетная.
Бумага книжно-журнальная. Усл. печ. л. 1,5. Тираж 150 экз.