

Сборник «Туапсинка: история и современность».

Уважаемые читатели, наверное, вам, известно, что важнейшей исторической достопримечательностью Успенского района является бывшая Армавир - Туапсинская железная дорога. История строительства этой железной дороги очень интересна, она начинается ещё с дореволюционных времен.

Исходя из принципов архитектурной задумки, времени постройки, и ввода в эксплуатацию, Армавир - Туапсинскую железную дорогу можно разделить на два участка - Западный и Восточный. Именно Восточный участок этой уже бывшей железной дороги находится в нашем Успенском районе. насыпь от железнодорожного полотна, тянется вдоль Ставропольской возвышенности и визуально чётко прослеживается, начиная с Запада – от станции Убеженской до станции Николаевской и далее на Восток – в направлении города Ставрополь.

В последние годы среди любителей краеведения возрос интерес к этому уникальному архитектурному сооружению и поэтому МБУК «МЦБ» решила обобщить имеющиеся в нашем распоряжении материалы в отдельный сборник.

Сборник «Туапсинка: история и современность», выпущенный Межпоселенческой Центральной библиотекой, включает в себя материалы известных сайтов о Туапсинской железной дороге. В сборнике широко представлена история Туапсинки в документах и фотографиях. Здесь можно найти краткую информацию об истории строительства дороги, карту с обозначением станций, увидеть копию купона облигации Армавир - Туапсинской железной дороги, а также получить краткую информацию о подвижном составе, и некоторых событиях гражданской войны, о бронепоездах, курсировавших на этой железной дороге в 20-е годы. Так, например станция «Николаевская» считалась одной из основных станций дороги. На ней паровозы заправлялись водой. Армавир-Туапсинская железная дорога была одной из последних железных дорог России, где сохранялась паровая тяга.

В сборнике читатель найдет большое количество авторских фотографий с изображением сохранившихся фундаментов станций, водонапорной башни, мостов и водопропускных колодцев. Фотографии были сделаны летом 2010 года, во время путешествия библиотечных работников по насыпи Туапсинской железной дороги. Они наглядно свидетельствуют об уникальности, красоте и неповторимости, а также о прочности и необыкновенной стойкости всех этих железнодорожных сооружений, несмотря на их преклонный – вековой возраст.

До сих пор поражают путешественников своей монументальностью и величиим такие сохранившиеся памятники архитектуры Армавир -Туапсинской железной дороги, как: Николаевский мост, мост в окрестностях хутора Весёлого (Державненский мост), водонапорная башня в станции Николаевской, мост через реку Уруп, множественные бетонные мосты и колодцы. Эти уникальные сооружения расположены на территории Успенского района и требуют от нас, ныне живущих бережного отношения к себе.

Жителям Успенского района, должна быть интересна история Туапсинской железной дороги, нам следует гордиться причастностью к её истории, следует гордиться ее сохранившимися уникальными памятниками архитектуры.

Сборник «Туапсинка: история и современность» лишь малая частичка имеющейся на сегодняшний день всей информации о железной дороге «Ставрополь-Армавир-Туапсе».

Межпоселенческая Центральная библиотека обращается к жителям Успенского района с просьбой обратить внимание на свои семейные архивы, благодаря которым можно будет дополнить уже имеющиеся у нас сведения о Туапсинке. Бесспорно, есть семьи в станицах Убеженской и Николаевской, в селах Успенском и Маламино, а также и в других населённых пунктах, чьи деды и прадеды были причастны к истории строительства или эксплуатации Армавир - Туапсинской железной дороги, может даже работали в годы революции на станциях «Убеженская», «Николаевская», «Державная». Возможно, хранятся у кого-то записанные со слов прародителей сведения или истории, либо какие-то ценные бумаги или акции, связанные с этой дорогой. Мы будем приветствовать любую информацию на эту тему.

Туапсинка является историей Краснодарского края, историей Успенского района, и мы должны знать историю своей малой Родины.

Памятники архитектуры Армавир-Туапсинской железной дороги, расположенные на территории Успенского района.



Мост в окрестностях станицы Николаевской.
Фото 2010 г.



Мост в окрестностях хутора Весёлого.
Фото 2010 г.



Водонапорная башня в станице Николаевской
Фото 2010 г.



Водонапорная башня
в станице Николаевской.
Фото 2010 г.

Башня была выполнена из монолитного железобетона целиком, включая емкость для воды, в ярко выраженном западноевропейском стиле позднего ренессанса – со стрельчатыми окнами, со стенами под каменную кладку, с лепными украшениями.



Вход в водонапорную башню.
Фото 2010 г.



Внутри водонапорной башни.
Очень хорошо сохранилась штукатурка.
Фото 2010 г.



Сохранившийся фундамент грузовой платформы
станции «Николаевская».

Фото 2010 г.



Фото 2010 г.

Рисунок на штукатурке фундамента совпадает с рисунком на штукатурке водонапорной башни. Видимо, башня и фундамент были выдержаны в одном архитектурном стиле.



Геодезический столб
в окрестностях хутора Державного.
Фото 2010 г.



Табличка на геодезическом столбе.

Фото 2010 г.

Основные даты строительства Армавир-Туапсинской железной дороги.

(информация из страниц сборника).

Конец XIX - начало XX веков - время бурного экономического подъёма в России. Особенно ощутим он был на окраинах империи, где интенсивно осваивались богатые земли Сибири, Дальнего Востока и **Кавказа**. Рост экономики и населения на этих землях требовали новых транспортных путей, прежде всего железнодорожных.

Идея строительства железной дороги по берегу Чёрного моря в Закавказье начала обсуждаться ещё в конце **1870-х годов**. В **1897-1898 годах** инженер **Р. К. Фон-Гартман** провел здесь первые изыскания и составил проект. По его мнению, экономически наиболее приемлемой выглядела трасса Екатеринодар-Туапсе-Сухум-станция Новосенаки Закавказской дороги. Созванное **21 февраля 1900 года** по инициативе Николая II Особое совещание передало разработку маршрута и строительство в ведение АО Владикавказской дороги с рекомендацией охватить железнодорожным сообщением, кроме побережья от Туапсе до Сухума, хотя бы часть зерновых районов Кубани, а также проложить ветвь к Майкопу.

В **1907 году** инициативу по созданию Акционерного Общества Армавир-Туапсинской железной дороги взял на себя инженер **Н. Н. Перцов**, через год уступивший свои права брату, также инженеру **Петру Николаевичу Перцову** (1857-1937). В начале XX века Перцовы работали на Транссибе, строили туннели легендарной Кругобайкалки. Среди строителей и акционеров АО АТЖД были известные промышленники и общественные деятели.

17 мая 1908 года император утвердил Устав АО АТЖД, согласно которому Акционерное Общество должно было построить железную дорогу от Армавира до Туапсе с ответвлением в Майкоп, а также туапсинский торговый порт. Маршрут основной ветви намечался через станицы Курганная, Белореченская, Хадыженская, Навагинская и Гойтхский перевал.

Уставный капитал АО АТЖД формировался российскими и иностранными банками. Выпущенные позднее акции сосредоточились большей частью в руках купцов, казачества и крестьянства Ставропольской и Кубанской губерний, благодаря чему "Туапсинка" прослыла "народной железной дорогой".

Официально образованное **30 апреля 1909 года** АО АТЖД сразу приступило к строительству.

31 августа 1910 года открылось временное движение от Армавира до Курганной,
6 декабря - до Белореченской, **12 декабря** - до Майкопа,
в 1914-м году - до Туапсе.

На трассе было сооружено **6 туннелей**, мостовые переходы через реки Лаба, Белая, Пшеха, Ганжа, Елисавета, Индюшка и Туапсе. Реку Пшиш дорога пересекала пять раз. На маршруте от Хадыженской до Туапсе она прошла вдоль построенного еще в конце XIX веке Майкопско-Туапсинского шоссе.

В марте 1911 года в Петербурге состоялось заседание комиссии о новых железных дорогах, на которой и утвердили продолжение дороги на восток. С этого дня начинает существовать **Восточный участок.**

В 1911 году Общество начинает проектные изыскания в Ставропольской губернии, откликаясь на нужды обделенных транспортом ставропольцев.



Мост за станцией Николаевской.
Фото 2010 г.

Восточный участок начинается в Армавире и через Ставрополь идёт на Дивное. Проектированием этого участка занимались инженеры **А. И. Верблюнер, Александр Лаш и Иосиф Годзевич**, поэтому архитектура железнодорожных станций отлична от Западного участка.

Запланированные участки и дата ввода их в строй.

- Армавир - Белореченская - **1909-1910;**
- Белореченская - Туапсе - **1910-1914;**
- Армавир - Ставрополь - **1913-1916;**
- Курганная - Лабинская - **1915-1917;**
- Ставрополь - Петровское село - **1915-1916;**
- Петровское село - Винодельное - **1916;**
- Винодельное-Дивное;
- Петровское село - Благодарный - **1928-1930.**

Официально в постоянную эксплуатацию Армавир-Туапсинскую железную дорогу сдали **15 февраля 1915 года.**