

Нахичевань-на-Дону | Н.А. Василевич
и железнодорожный вопрос
во второй половине XIX – начале XX вв.

Железнодорожное строительство на Юге России было обусловлено военно-стратегической и экономической необходимостью и уходит своими корнями в самое начало 1860-х гг. Поражение Российской империи в Крымской войне 1853–1856 гг. выявило критическую неподготовленность страны к ведению военных действий в условиях, когда исход сражений зависел от бесперебойной, своевременной доставки войск, боеприпасов и провианта к театрам военных действий. Выполнение же последнего условия не было возможно при почти полном отсутствии транспортной инфраструктуры.

Во второй половине XIX столетия Юг России, включая Екатеринославскую губернию, Область войска Донского, Кубань и Северный Кавказ, переживал настоящий железнодорожный бум. Первая железнодорожная магистраль на территории Области войска Донского в мае 1861 г. связала угольные шахты станицы Грушевской со станицей Аксайской. Однако линия эта имела исключительно торгово-экономическое значение, не будучи предназначенной для пассажирского сообщения. В 1863 г. было создано акционерное общество Курско-Харьковско-Азовской железной дороги, движение по которой было открыто в 1869 г.

16 августа 1869 г. из разрешенной к постройке Воронежско-Грушевской линии и бывшей Грушевской железной дороги с участком от Аксая до Ростова-на-Дону (1871 г.) образовалась Воронежско-Ростовская железная дорога. 15 сентября 1873 г. от слияния Козлово-Воронежской и Воронежско-Ростовской железных дорог образовалась Козлово-Воронежско-Ростовская железная дорога. В 1893 г. создано акционерное общество Юго-Восточных железных дорог, объединившее Козлово-Воронежско-Ростовскую и Орлово-Грязи-Царицынскую железные дороги.

2 июля 1875 г. введена в эксплуатацию железная дорога от Ростова-на-Дону до Владикавказа, притянувшая Северный Кавказ, что имело в первую очередь важное военно-стратегическое значение.

Таким образом, к середине 1870-х гг. на юге страны развернулась достаточно развитая железнодорожная сеть, охватившая хлеботорговые районы Российской империи. Как следует из представленной выше хронологии развития железнодорожной инфраструктуры, все упомянутые магистрали включали в себя Ростов-на-Дону как крупный торгово-экономический центр.

Ближайшему соседу Ростова, городу Нахичевани-на-Дону на железнодорожной карте также было отведено заметное место. Основная магистраль Воронежско-Ростовской железной дороги в пределах Ростова-на-Дону и Нахичевани-на-Дону, строительство которой началось в 1867 г., пролегла по берегу реки Дон. Об открытии этого участка линии на территории Нахичевани-на-Дону подробных сведений не сохранилось. Однако последствия появления железной дороги на берегу Дона в пределах Нахичевани были неоднозначными. Так, согласно сведениям одного из немногих документов, относящихся к этому периоду существования указанного участка железной дороги, постоянное паровозное движение по набережной затруднило деятельность торговцев нахичеванской пристани. 6 августа 1872 г. Ростовское отделение Коммерческого Совета обращалось к екатеринославскому губернскому правлению по этому вопросу. Управляющий Министерства путей сообщения на этот счет сообщал: «...впредь до изыскания мер к устройству отводных путей или особой товарной станции вне городов Ростова и Нахичевана... представляется справедливым ограничить паровозное движение по нахичеванской набережной, но в той мере, насколько это возможно без стеснения деятельности железной дороги, так как воспреещение дневного движения может крайне затруднить эту деятельность и произвести застой на дороге грузов, столь вредный вообще для торговли»¹. Впоследствии по распоряжению Министерства путей сообщения железная дорога обязывалась определить часы, в которые приостанавливалось бы паровозное движение, а также не устанавливать вагоны напротив магазинов для свободного сообщения их с судами.

В марте 1872 г. Общество Воронежско-Ростовской железной дороги инициировало составление плана местности, отчуждённой у города Нахичевани-на-Дону под построенную на берегу р. Дон линию, с целью дальнейшего приобретения земли в собственность Общества: от границы Ростова-на-Дону и станции Гниловской до границы Нахичевани и станции Александровской в тех местах, где границы эти подходят к берегу. При выполнении работ землемером Житовским, командированным Обществом дороги, должны были также присутствовать поверенные от Нахичеванской городской управы, гласные городской думы Егор Хатранов и Лукьян Попов, а также собственники земельных участков, по которым пролегла линия дороги. Однако, не дождавшись ответа управы, в своем отношении в городскую управу от 21 сентября 1872 г. Житовский уведомлял, что вынужден приступить к работам 23 сентября самостоятельно. Известно, что в ноябре 1872 г. нахичеванский городской голова обращался в екатеринославское губернское правление с просьбой сообщить о результатах размежевания

¹ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 2. Л. 21.

и пояснить, почему землемер Житовский произвел его без присутствия представителей Нахичевани-на-Дону².

В начале 1870-х гг. городское управление Ростова-на-Дону инициирует в высших правительственных учреждениях постройку новой, обходной соединительной ветви Воронежско-Ростовской железной дороги, которая должна была бы объединиться с линией Ростово-Владикавказской железной дороги.

Переписка по вопросам отчуждения нахичеванской земли под обходную ветвь ВРЖД между екатеринославским губернским правлением и нахичеванской управой была начата еще в апреле 1872 г. Тогда городская дума Нахичевани-на-Дону должна была представить крепостной акт на отчуждаемые земли Обществу ВРЖД. Однако нахичеванский городской голова просил отложить подписание акта до введения в городе нового Городового Положения, поскольку от Нахичевана не был также выбран поверенный. Не получив указанный акт и через год, агент по отчуждению имуществ Общества Воронежско-Ростовской железной дороги И. Юношев в своем отношении в городскую управу Нахичевани 10 ноября 1873 г. упомянул так называемый городской приговор от 21 июня 1867 г., «в котором городское общество настоятельно выражало желание, чтобы линия железной дороги прошла берегом реки Дона, а это обстоятельство выполнено со стороны Правления железной дороги»³.

В апреле 1873 г. были проведены необходимые изыскания на проведение ветви. Вопрос о месте проведения линии в 1873 г. горячо обсуждался и в Нахичеванской городской Думе. Так, в докладе нахичеванского городского головы Е.Г. Ходжаева 19 ноября 1873 г. упоминались способы осуществления этого проекта: 1) от границы Нахичевана и земли Войска Донского через самый город мимо Успенской, Св. Николая и Св. Георгия церквей и 2) степью, обходя Нахичеван и Ростов.

Выступая в городской думе по вопросу выбора места для проведения означенной линии, нахичеванский городской голова отстаивал интересы города, рассуждая, что первый способ более выгоден концессионерам строительства линии и что именно эта же цель была преследуема Ростовом-на-Дону. По мнению Ходжаева Е.Г., «проведение этой соединительной ветви тем или другим путем для нас имеет чрезвычайно важное значение, а потому следовало бы и нам заблаговременно принимать надлежащие меры, дабы интересы нашего общества не приносить в жертву выгодам города Ростова»⁴. Городской голова выступал против строительства линии по территории города, считая, что это приведет к разорению до трехсот домов виднейших граждан (предположительно, имеются в виду представители купечества),

² ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 13. Л. 11–11 об.

³ Там же. Д. 61. Л. 7–7 об.

⁴ Там же. Д. 51. Л. 3.

как следствие – возрастанию уровня бедности. Указывал Ходжаев Е.Г. и на возможное значительное ухудшение экономики города: «...сношение с берегом и так уже стесненное существующей ныне линией, проведением новой ветви окончательно затруднится и обстоятельство это нанесет последний удар той незначительной деятельности, которая еще существует в городе. Постройка наплавных мостов, на которые общество наше тратит десятки тысяч, при таких условиях не достигнет желанной цели»⁵.

Ввиду возможных негативных последствий проведения линии сквозь жилые кварталы города, городской голова предлагал ходатайствовать в Министерстве путей сообщения о проведении линии степью, «оставляя влево города Нахичеван и Ростов»⁶.

Возвращаясь к вопросу проведения обводной ветви Воронежско-Ростовской железной дороги в мае 1874 г., Городская Управа Нахичевани-на-Дону в своём заключении от 13 мая 1874 г. признавала «безусловно необходимым устройство обводной линии от станции Владикавказской железной дороги, минуя Нахичеван, до соединения с Козлово-Воронежско-Ростовской дороги у станции Александровской» и соглашалась безвозмездно уступить Обществу дороги свободные городские земли, необходимые под полосу дороги и под станцию в обмен на выполнение Обществом ВРЖД следующих условий⁷:

- 1) сохранить все постройки, расположенные на набережной Нахичевани-на-Дону, вопреки требованию Общества «ныне же снести все деревянные временные амбары, расположенные близко к путям по набережной городов Ростова и Нахичевана»;
- 2) «все товары и грузы, идущие по Воронежской дороге, должны направляться прямо на Нахичевань, минуя обводную линию, по нашей набережной и здесь выгружаться; равным образом и товары, предназначенные к отправке от нашей набережной, нагружаться на месте и отправляться по железным дорогам»;
- 3) сохранить плату за провоз этих товаров и грузов от раздельной станции до Нахичеванской по тарифу, существующему по всей линии Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги» [абзац подчеркнут грифельным карандашом];
- 4) товары и грузы, идущие с Владикавказской и Азовской железных дорог, направлять по обводной линии на раздельную станцию в Александровской станице и затем беспрепятственно доставлять на нахичеванскую станцию.
- 5) устроить для пассажиров особую станцию у Нахичевана, вблизи компанейского хутора;

⁵ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 51. Л. 3–4.

⁶ Там же. Л. 4.

⁷ Там же. Л. 6–7.

б) к заключению городская управа Нахичевани-на-Дону также присовокупила ходатайство владельцев салотопных заводов, Гавриила Михайловича Трапезонцева и других, от 8 мая 1874 г. о проведении линии вдали от построек, «крытых по большей части соломенной крышей и состоящих из деревянного материала, где на заводах находится притом, почти постоянно, сложенный для продажи удобовоспламеняющийся товар наш: сало и овечья шерсть», с целью уберечь их имущество от возможного пожара⁸. Согласно резолюции на документе, Городская Дума Нахичевани-на-Дону утвердила это заключение по всем пунктам и приняла решение безвозмездно уступить свободные городские земли под обводную линию железной дороги и на станцию⁹.

18 мая 1874 г. в Нахичеванскую городскую Управу поступило заявление Гласного Нахичеванской думы, купца Сергея Лазаревича Налбандова, в котором он также делился своими соображениями относительно преимуществ строительства обводной ветви железной дороги по степи: «...с проведением товарного поезда по берегу город, по моему мнению, должен лишиться совершенно тех очевидных весьма значительных выгод, как в увеличении своих доходов, так и в отношении развития его торговой деятельности, которые являются с проведением товарного поезда степью за городом...» В числе аргументов в пользу этого направления строительства гласный приводил следующее:

- 1) возможность устройства балаганов, амбаров для хранения и просушки привозимых товаров вдоль линии, «между тем как по берегу все товары будут отправляться в Ростов, где находится станция и торговые конторы, не принеся городу Нахичевану и жителям его никакой пользы»;
- 2) возможность доставки товаров, привозимых сельскими жителями на подводах в Нахичеван, к тем же амбарам, а не в Ростов, по береговой дороге;
- 3) «самые крестьяне, привозящие этот товар, будут производить свои насущные покупки в Нахичеване, доставя тем и оживленность мелочной торговле нашим жителям»;
- 4) «доставка каменного угля с берега в город в настоящее время обходится у нас по 2 к. с., между тем как доставка из степи в город по ровному месту обойдется не свыше 1 к. с.»¹⁰

В доказательство положительного исхода проведения дороги степью С.Л. Налбандов предлагал городу по 2 тыс. руб. в год за предоставление ему городом права пользования местностью сроком на 10 лет, «для устройства балаганов и прочих складов»¹¹.

⁸ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 51. Л. 5–5 об.

⁹ Там же. Л. 7 об.

¹⁰ Там же. Л. 8–8 об.

¹¹ Там же. Л. 8 об.

23 июня 1874 г. проект обходной линии для соединения Козлово-Воронежско-Ростовской дороги со станцией Ростово-Владикавказской железной дороги, минуя города Нахичевань и Ростов, был утвержден технически-инспекторским комитетом Управления железных дорог Министерства путей сообщения с указанием: «до пункта пересечения линией р. Темерника и между прочим с тем, чтобы Правление Общества Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги, при проведении означенной линии мимо салотопильных заводов, отделило бы оную настолько от этих заводов, чтобы при движении поездов означенный завод был вполне обеспечен от пожара»¹².

26 января 1875 г. инженер А. Керсновский (?) сообщал: «Имею честь известить Нахичеванскую Городскую Думу, что мною приступлено к работам по сооружению обходной ветви вокруг гг. Ростова и Нахичевани, в части линии, проходящей по земле, принадлежащей городу Нахичевани»¹³. Сам же инженер проживал в Ростове-на-Дону на Казанской улице, в доме Горбунова, о чем также сообщил в уведомлении.

О предполагаемом сроке открытия движения по новой ветви агент по отчуждению земель Общества КВРЖД 19 июня 1875 г. сообщал в Нахичеванскую городскую Управу: «Желание городов Ростова и Нахичевани относительно устройства обходной линии в настоящее время осуществляется и в конце нынешнего года будет открыто движение, так что по береговой дороге будут лишь проходить грузы, адресованные на пристань, все же остальные, а равно и пассажирские поезда будут следовать по новой линии»¹⁴.

Агент И. Юношев упоминал и количество земли, отчуждаемой в пользу КВРЖД у Нахичевани-на-Дону (26 дес. 2175 саж.), а также просил разрешить городской Управе Нахичевани выдать крепостной акт на отходящую землю согласно плану¹⁵. Однако в резолюции Городской Думы к докладу Управы, последовавшему после отношения агента И. Юношева, указывалось, чтобы «вопрос [о количестве отчуждаемой земли] оставить открытым и поручить гласным Н. С. Морозову, Г. М. Трапезонцеву и Х. К. Сагирову осмотреть отходящий под обходную линию участок городской земли»¹⁶.

Члены городской управы совместно с М. Шапошников после осмотра участка нахичеванской земли посчитали возможным «уменьшить просимое количество на одну десятину 2175 кв. саж., т.е. отвести сказанной железной дороге 25 десятин»¹⁷. Командированные же по этому поручению гласные

¹² ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 51. Л. 9–9 об.

¹³ Там же. Л. 14.

¹⁴ Там же. Л. 21–21 об.

¹⁵ Там же. Л. 21 об.

¹⁶ Там же. Л. 23.

¹⁷ Там же. Л. 24.

Нахичеванской городской думы Х.К. Сагиров, Н.С. Морозов и Г.М. Трапезонцев произвели осмотр участка, пригласив агента по отчуждению земель под обходную линию КВРЖД Н.Н. Добровольского и городского архитектора В.В. Сазонова, и в сентябре 1875 г. докладывали думе, что полоса отчуждения может быть уменьшена в некоторых местах в совокупности на 2 дес. 1694 кв. саж. «...остальная затем земля в количестве 24 дес. 481 кв. саж., занятая полотном, резервами, кавальерами, будками и станцией, должна быть отчуждаема Обществу КВРЖД под упомянутую обходную линию»¹⁸.

Н.Н. Добровольский представлял доводы в пользу означенного в плане количества земли, отчуждаемой под нужды дороги, ссылаясь на необходимость устройства запасных путей и технических построек различного назначения, помимо существующей инфраструктуры. Кроме того, согласно справке Н.Н. Добровольского, «необходимость подобной полосы земли, обозначенной на плане, утверждена г. Инспектором дороги, что сделано в силу Высочайше утвержденных правил 6 мая 1872 г., продолженных на 1875 год, на основании Высочайше утвержденного 16 декабря 1874 года положения комитета министров»¹⁹.

Однако по окончании строительства обходной ветви КВРЖД нахичеванское общество столкнулось с затруднениями при пересечении линии дороги. Член Управы М.Е. Шапошников в своём заявлении в городскую Управу 21 февраля 1876 г. сообщал: «Общество КВРЖД, проведя ободную линию дороги через Нахичеванский выгон, не распорядилось оставить проезда из Нахичевана в потребном числе, а сделало по всей линии от Александровской межи до Ростовской границы только один проезд, для соединения Нахичевана с хуторами, сенокосной и пахотной землями, между тем, следовало бы сделать непременно три прохода: 1) у будки, где и теперь есть проход. 2) у станции и 3) у Ростовской межи, и притом проезды эти должны быть мощены, в уровень с полотном дороги и шириною не меньше восьми сажень, а не такие, как существующие теперь, представляющие то неудобство, что в ширину только четыре сажени, а подъезды гораздо ниже самого полотна дороги, через что переход скотины и проезд делаются затруднительными»²⁰.

В связи с этим 28 мая 1876 г. Нахичеванская городская управа просила агента КВРЖД Н.Н. Добровольского ходатайствовать перед Правлением Общества КВРЖД о проведении необходимых работ²¹.

Станция «Нахичевань» Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги относилась к 3-му классу станций российских железных дорог. В ноябре 1876 г.

¹⁸ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 51. Л. 25–25 об.

¹⁹ Там же. Л. 31–31 об.

²⁰ Там же. Л. 20.

²¹ Там же. Л. 19–19 об.

и повторно, вследствие обнаруженных неточностей, в апреле 1877 г. членом Нахичеванской городской управы Х. Бахчисарайцевым и гласными думы Н. Морозовым, М. Поповым и Г. Трепезонцевым были произведены осмотр и измерение местности, отведенной для станции, в результате чего в городской думе было представлено ее подробное описание: «...местность, где находятся станция, жилые дома, казармы и до конца товарной платформы уже обнесенная огорожею... Станционная площадь имеет длины 300 саж., считая от ворот станционных со стороны раздельной станции до ворот к стороне ростовской станции, ширина же площади на протяжении 170 саж. 30 саж., где собственно заключается двор станционный со всеми службами, а на остальные 130 саженой длины имеется ширина 8 саженой». По итогу измерений комиссия пришла к выводу, что «найденное нами пространство площади удовлетворило по настоящее время и может удовлетворить и впредь без ущерба для службы Нахичеванской станции», хотя и указывала на несоответствие утвержденным 15 сентября 1873 г. правилам § 2 технических условий, где 400-саженное пространство определено не для станций 3-го класса, а гораздо меньше²².

Переписка нахичеванского городского управления с Обществом КВРЖД на протяжении 1870–1880-х годов касалась не только вопросов сооружения линий дороги, но и городского благоустройства. В это время в Нахичевани назрела потребность замощения улиц, в том числе замощению подлежала дорога, связывавшая станцию Нахичевань с городом, а также с пристанью на берегу р. Дон. Желая сократить предполагаемые расходы, в сентябре 1882 г. нахичеванское городское управление ходатайствовало перед Обществом КВРЖД о бесплатной доставке камня, перевозимого по КВРЖД из ст. Грушевской в Нахичевань, указывая на возрастающее значение станции «Нахичевань», на вредящие торговле неудобства, связанные с отсутствием мощеной дороги между городом и станцией, а также на выгодность мощения таковой для самой железнодорожной магистрали. По мнению нахичеванского городского головы, предполагаемую мощеную дорогу следовало провести от железнодорожной станции к 13-й линии города длиной 910 саженой (1,94 км)²³. Согласно сведениям городской управы, согласие Общества КВРЖД на бесплатную доставку камня было получено²⁴.

В 1872 г., с утверждением концессии Общества Ростово-Владикавказской железной дороги начинается строительство путей и мостов новой магистрали. И хотя фактически линия Ростово-Владикавказской железной дороги пролегла от Ростова-на-Дону, не затрагивая Нахичевани, небольшой участок линии пересёк нахичеванскую землю на левом берегу р. Дон.

²² ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 51. Л. 11–11 об.

²³ Там же. Д. 154. Л. 102–103.

²⁴ Там же. Д. 532. Л. 114.

Переписка между нахичеванском городским управлением и агентом по отчуждению имуществ Общества Ростово-Владикавказской железной дороги Бароном Гельтом была начала в ноябре 1872 г. Через полгода, в июле 1873 г., после неоднократных измерений участка Барон Гельт сообщал о необходимости отчуждения пространства городской земли Нахичевани на левом берегу площадью 1202 кв. саж. под строительство постоянного утвержденного моста через Дон с отводными крыльями у береговых устоев, пересекающего границу владений г. Нахичевани и Гниловской станицы²⁵. Также агент интересовался, на каких условиях городское общество согласно уступить пространство²⁶.

Городской Управой была наведена справка о доходах за участки лесной пристани на левой стороне р. Дона, в числе которых состояла и отчуждаемая местность: «с 1865 по 1869 г. участки эти отдаваемы были в содержание по 8 и 12 р., с 1870 г. и до открытия новой Думы, по 20 р. за сажень». Вследствие расчетов Городская Управа «пришла в соглашение с агентом об уступке означенного пространства Обществу Ростово-Владикавказской железной дороги за 2500 руб., каковую сумму признала выгодной для города»²⁷.

Работы по устройству Донского моста, согласно сведениям агента, были начаты 5 октября 1873 г. в районе нахичеванских биржевых мест на левом берегу р. Дон²⁸.

Соглашение между Нахичеванской городской управой и агентом об уступке отчуждаемой земли за означенную сумму было утверждено Директором Строителем Общества Ростово-Владикавказской железной дороги. Согласно резолюции на докладе, Нахичеванская городская дума уполномочила члена управы М.П. Карabetова для совершения купчей крепости на отчуждаемый Общество Ростово-Владикавказской железной дороги участок²⁹. Однако процесс заключения крепостного акта затянулся, и к августу 1874 г. документ так и не был подписан. Городская Управа вновь приглашала агента, Барону Гельта в Управу для заключения акта 14 августа 1874 г.³⁰

После осмотра участка в феврале 1875 г. членом управы М. Г. Шапошниковым, 18 марта 1875 г., в ходе заседания Нахичеванская городская Управа постановила: просить нотариуса Таганрогского окружного суда Х.П. Степаносьяна выдать агенту по отчуждению имуществ Общества Ростово-Владикавказской железной дороги надлежащую данную (купчую

²⁵ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 61. Л. 8.

²⁶ Там же. Л. 8–8 об.

²⁷ Там же. Л. 12.

²⁸ Там же. Л. 5.

²⁹ Там же. Л. 8.

³⁰ Там же. Л. 21.

крепость) на отходящий под линию дороги участок городской земли на левом берегу Дона³¹. В отношении к нотариусу нахичеванским городским головой был приложен план отчуждаемого участка за подписью Главного агента по отчуждению имуществ Общества Ростово-Владикавказской железной дороги коллежского советника Б. Гельта³².

В 1885 г. в военном министерстве обсуждался вопрос об устройстве военной станции в Ростове-на-Дону в связи с необходимостью усиления здесь воинского движения. В связи с этим военный министр приказал предложить Правлению Общества КВРЖД, по соглашению с управлениями всех сходящихся в г. Ростове железных дорог и местным заведующим передвижением войск, выработать подробный проект на устройство общей военной и товарной станции³³. По мнению военного министра, «относительно же выбора места для упомянутой станции, по тем сведениям, какие имеются в военном министерстве, трудно указать другое – как у ст. Новая Нахичевань, но если бы, в зависимости от удобств для торговли г. Ростова, потребовалось избрать иное место для центральной станции, то и против этого со стороны военного ведомства не встретится никаких препятствий»³⁴.

Отдельным пунктом отношения Департамента железных дорог в инспекцию Московско-Ростово-Тамбовской линии железных дорог № 3374 от 23 апреля 1885 г. значилось: «при выборе местности под устройство центральной станции, ввиду несомненно более важного торгового значения г. Ростова сравнительно с г. Нахичевань, обращено было особое внимание на то, чтобы расположение означенной станции отвечало интересам торговли г. Ростова в той мере, насколько это представляется выполнимым по местным условиям»³⁵.

Департамент железных дорог, по поручению Военного министерства, инициировал создание Комиссии для решения вопроса о проектируемой в Ростове-на-Дону центральной военной и товарной станции, в связи с возникшей потребностью воинского движения. К участию в комиссии по устройству в г. Ростове-на-Дону центральной военной и товарной станции инспекцией Московско-Ростово-Тамбовской линии железных дорог 10 июня 1885 г. был приглашен и нахичеванский городской голова³⁶. Заседание комиссии состоялось 24 июня 1885 г.

³¹ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 61. Л. 22, 25–26.

³² Там же. Л. 28–29.

³³ Там же. Д. 383. Л. 9.

³⁴ Там же. Копия предложения Департамента железных дорог от 23 апреля 1885 г. № 3374.

³⁵ Там же. Л. 9 об.

³⁶ Там же. Л. 11.

Несомненно, постройка станции 1-го класса была очень привлекательной для городского управления Нахичевани-на-Дону. Нахичеванский городской голова Г.К. Салтыков в своём личном отношении от 6 июля 1885 г. военному министру ратовал за устройство близ Нахичевани-на-Дону указанной станции: «Вопрос о центральной товарной станции – вопрос самостоятельный, возбужденный несколько лет назад Ростовским городским управлением для удобства местной торговли... Указание на местность около станции Новая Нахичевань для проектируемой военной станции вполне отвечает действительности и я позволю себе высказать, что нет другого удобного места для этой цели³⁷. Для большей убедительности городской голова приводил описание предполагаемой для новой станции местности между городом Нахичевань-на-Дону и станцией «Новая Нахичевань», указывая на ровность рельефа и благоприятные «гигиенические условия» в плане пожарной безопасности. Кроме того, добавлял Г. Салтыков, этой площади хватило бы для дальнейшего расширения станции³⁸.

Эти же соображения нахичеванского городского головы нашли отражение в его докладе в Нахичеванскую городскую Думу от 11 января 1886 г., где он также добавил, что землю под строительство новой станции Обществу КВРЖД город согласился бы отвести безвозмездно³⁹.

Спустя более чем три года, в апреле 1889 г. в Нахичеванской городской думе представителями управы во главе с городским головой М.И. Балабановым снова поднимался этот вопрос. В докладе городской управы приведены аргументы в пользу устройства в Нахичевани-на-Дону первоклассного товарного вокзала: «При громадном движении по линии КВРЖД товарного вообще и хлебных грузов в особенности, отсутствие на конечном ее пункте, имеющем важное торгово-промышленное значение, товарного вокзала представляет весьма существенные затруднения и неудобства для местной торговли. Насколько велико движение товаров у нас, может показать деятельность нашей станции железной дороги. В прошлом 1888 г. на станции этой получено с линии 1 000 000 пудов хлеба, 1 000 000 п. антрацита и десятки тысяч пудов разного рода другого товара... В отношении хлебной торговли отсутствие вокзала имеет еще то существенное неудобство, что увеличивает накладные расходы и таким образом влияет на ценность доставленного к нам по воронежской дороге хлеба... <...> рынок наш (хлебная площадь), с многочисленными своими амбарами, расположен в такой местности, что неминуемо свяжется с проектируемым вокзалом посредством подвозного пути»⁴⁰.

³⁷ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 383. Л. 6.

³⁸ Там же. Л. 6–6 об.

³⁹ Там же. Л. 7–7 об.

⁴⁰ Там же. Л. 1–3.

По итогам обсуждения вопроса об устройстве в Нахичевани-на-Дону первоклассного товарного вокзала городская управа пришла к выводу о необходимости вновь обратиться к управлению КВРЖД с предложением безвозмездно уступить Обществу КВРЖД на площади между городом и станцией «Новая Нахичевань» достаточное количество земли под сооружения вокзала и пути. Кроме того, нахичеванское городское управление со своей стороны готово было бы проектируемый вокзал снабдить бесплатно донской водой из городского водопровода, а также провести подвозной путь к амбарам на хлебной площади в случае, если вокзал будет выстроен вблизи площади, либо же в случае устройства этого пути средствами Общества дороги отвести нужное количество земли под эту цель также безвозмездно⁴¹.

Согласно резолюции Городской думы Нахичевани-на-Дону доклад был принят. Однако дальнейший исход дела остался неизвестным.

Что касается набережной Нахичевани-на-Дону, по которой пролегла основная линия Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги, то до сегодняшнего дня о ней почти не сохранилось сведений. Известно, что 12 апреля 1891 г. Нахичеванской городской управой был подписан контракт с инженером путей сообщения и «временно-нахичеванским» купцом I гильдии Александром Николаевичем Ковалевым на сооружение в Нахичевани-на-Дону набережной на сумму 213 696,96 руб. По контракту А.Н. Ковалев обязывался произвести следующие работы:

- 1) Устройство каменной набережной по чертежу Л. № XIII, на протяжении 507 погонных саженей (1 080 м), от 13-й линии г. Нахичевана к границе земли г. Ростова-на-Дону;
- 2) Деревянный помост на сваях, до трехсот сорока четырех погонных саженей
- 3) Забивку отбойных свай до ста одной штуки
- 4) Установку причальных тумб до сорока четырех штук
- 5) Установку причальных колец до 20 штук
- 6) Землечерпательные работы до 1 732 кубических саженей.
- 7) Устройство мостовой из формованного осколка позади набережной до 2 028 кв. саж.
- 8) Один спуск к реке⁴².

Все работы по устройству набережной Ковалев А.Н. обязывался окончить и сдать городу не позже четырех лет со дня заключения контракта⁴³. На сегодня не удалось обнаружить сведения о результате работ, однако

⁴¹ ГАРО. Ф. 91. Оп. 1. Д. 383. Л. 4–4 об.

⁴² Там же. Д. 532. Л. 12.

⁴³ Там же. Л. 13–14.

известно, что вопрос об устройстве нахичеванской набережной поднимался в 1909 г.⁴⁴ и обсуждался на заседании ростовской городской управы в феврале 1910 г.⁴⁵ в присутствии представителей Общества Юго-Восточных железных дорог и гласных Нахичеванской городской думы. Многие участники выступали за рассмотрение ростовской и нахичеванской набережных как единого целого.

К концу XIX в. в связи с расширением железнодорожной сети и соответственно – штата служащих, для Владикавказской железной дороги назрела необходимость строительства нового здания Управления дороги. Для этой цели был выбран участок в г. Нахичевани-на-Дону рядом с площадью, отделяющей его от Ростова-на-Дону, который представлял собой целый квартал, ограниченный с севера и юга Соборной и Георгиевской улицами, а с востока и запада – двумя проездами: вдоль Александровского сада, и вдоль ограды Георгиевской церкви.⁴⁶

В октябре 1909 г. Министерство внутренних дел утвердило постановление № 257 Нахичеванской городской думы об уступке земли для дома Управления ВлкЖД. В соответствии с этим 10 октября [1909 г.] вышла резолюция Управляющего главному юрисконсульту: «Прошу поручить П.И. Оболонскому закончить дело с покупкой земли для зданий Управления» с подписью Кригер-Войновского.⁴⁷

К постройке дома приступили в конце июля 1911 г. В конце октября 1912 г. всё здание вчерне было закончено и застеклено. Отделка всех помещений была завершена к концу октября 1913 г.

Водоснабжение здания производилось из городского Нахичеванского водопровода, для чего от уличной городской магистрали проведена к дому Управления водопроводная линия диаметром 3 дюйма. От этой линии до ввода ее в здание сделаны ответвления к дворовым водоразборным кранам, для полива дворов, скверов и прилегающих улиц⁴⁸.

Дворовая канализация уложена из гончарных труб диаметром 6 дюймов, со смотровыми и промывными колодцами для прочистки и промывки сети на случай её засорения. Дворовая канализация присоединена к общим водостокам г. Ростова, для чего по земле г. Нахичевани, не имеющей городской канализации, уложена на протяжении 150 саж. уличная магистраль из

⁴⁴ Отношение председателя Исполнительной комиссии по сооружению набережной реки Дон нахичеванскому городскому голове. О соединении Нахичеванской и Ростовской набережных. 1909 г. ГАРО. URL: <https://clck.ru/JEC8x> (ссылка укорочена).

⁴⁵ Журналы заседаний Ростовской на Дону Городской Управы, 5–6 февраля 1910 г. РОМК КП 23408.

⁴⁶ Постройка дома Управления дороги. Ростов н/Д, 1915 г. С. 5.

⁴⁷ Ф. 26. Управление Владикавказской железной дороги. Оп. 1. Д. 233. Л. 7.

⁴⁸ Постройка дома Управления дороги. Ростов н/Д. 1915 г. С. 27.

гончарных труб диаметром 7 дюймов, со смотровыми колодцами, расположенными на расстоянии 20 саж.

Таким образом, здание Управления Владикавказской железной дороги послужило одним из первых связующих звеньев в цепи будущей единой сети городских коммуникаций Ростова-на-Дону и Нахичевани-на-Дону.

Подводя итоги, отметим, что в последней трети XIX в. город Нахичевань-на-Дону продолжал оставаться крупным торгово-экономическим центром на Юге России. Станция «Новая Нахичевань» выполняла роль важного транзитного пункта «магистрали металла и хлеба», как в то время стали именовать сеть Юго-Восточных железных дорог. Однако проведение железной дороги не способствовало при этом удержанию пальмы первенства по темпам экономического роста в соревновании с Ростовом-на-Дону, которая со временем и перешла к ближайшему соседу, в том числе благодаря устройству в городе в 1875 г. главного вокзала, связавшего сразу Курско-Харьково-Азовскую, Козлово-Воронежско-Ростовскую и Ростово-Владикавказскую железные дороги.