

СТАЛЬНЫЕ ПУТИ

ДОНБАССА

Крымская война (1853-1856 гг.) показала всю отсталость России. Требовались надежные пути сообщений — железные дороги. Развитие капитализма, начавшееся после отмены крепостного права, интересы внутренней и внешней торговли послужили толчком к ускорению железнодорожного строительства. В 1865 году группа предпринимателей обратилась к русскому правительству с ходатайством о даровании им концессии на сооружение Азовской железной дороги от Курска до Таганрога через Харьков и Донбасс. При рассмотрении этого предложения правительство приняло решение о продлении

этой трассы до Ростова. Открытие дороги сулило большие прибыли предпринимателям.

1 марта 1868 года советник С. С. Поляков, отеснив других конкурентов, получил от правительства решение на создание акционерного общества. Ему была выдана на 85 лет концессия на строительство Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. Открытие движения намечалось на 1 августа 1869 года. Железную дорогу правительство разрешило построить однопутную. Земляное полотно, опоры мостов и трубы предложено было возвести под двухпутную колею с расче

том в будущем уложить второй путь.

Потянулись на стройку люди. Одни шли сюда по своей воле, в надежде заработать на кусок хлеба, другие — под конвоем. Из тюрем на трассу будущей дороги этапным порядком было доставлено несколько арестантских рот.

5 мая 1868 года строительство началось одновременно по всей линии. Работали на стройке от зари до зари. Основными орудиями производства были тачки и лопатки. Строительством Донецкого участка дороги руководил инженер П. Н. Горлов. Стрелки, крестовины, мосты, поворотные круги, средства связи и рельсы со скреплениями были заказаны за границей. На паровозах и вагонах в основном так же стояли марки иностранных заводов. Наши отечественные заводы поставили часть рельсов, чугунные трубы, оборудование для водоснабжения.

В декабре 1868 года началась укладка рельсов. 23 декабря 1869 (5 января 1870 года) в торжественной обстановке с молебнами и оркестрами состоялось открытие движения на участке Харьков-Славянск-Таганрог. Построенная за короткий срок (20 месяцев) Курско-Харьковско-Азовская дорога была довольно крупной по масштабам того времени.

На протяжении всего пути строители возвели железнодо-

рожное полотно и различные инженерные сооружения, десять мостов через реки, было построено 37 депо, в том числе на станции Успенской. К участку Харьковский-Таганрог относились станции: Успенская, Матвеев Курган, Покровская и другие. На каждой из них были построены однотипные пассажирские здания, сохранившиеся до настоящего времени.

Капризная зима с небольшими морозами и обильными снегопадами порой препятствовала движению поездов. Иногда подвижной состав оставался под снегом на несколько дней, и тогда железная дорога терпела колоссальные убытки. Для защиты путей от снега применялись лишь переносные защитные деревянные пути, ко должного результата они не давали. В 1877 году батальон Н. К. Сердинский предложил высадить лесопосадку для защиты железной дороги от снежных заносов.

В 1898 году началась укладка второго пути на правлении Горловка-Таганрог общей протяженностью 156 верст.

Е. ДЕГТЯРЕВА,
заведующая райархивом.