

Владикавказская железная дорога (ЭСБЕ)

Источник: https://ru.wikisource.org/wiki/ЭСБЕ/Владикавказская_железная_дорога

Сохранено в архиве decolonial.is: 29.08.2026 · файлов в оригинале: 1

Владикавказская жел. дор. соединяет Ростов-на-Дону с Владикавказом и имеет, кроме того, ветвь от станции Тихорецкой до Новороссийской, на берегу Черного моря. Вся длина дороги — 906 верст, в том числе главная линия 652 вер., ветвь 254 вер. В 1891 г. общество Владикавказской ж. д. получило концессию еще на две линии: 1) от станции Минеральные воды через Железноводск до Кисловодска и 2) от станции Беслан (последняя перед Владикавказом) по долине Сунжи до города Петровска, на берегу Каспийского моря. Срок концессии со 2-го июля 1872 года по 2-е июля 1956 г. Главная линия открыта 2-го июля 1875 г., а участки: Тихорецкая — Екатеринодар — 15-го июля 1887 г., Е. — Новороссийск — 25-го июня 1888 г. Акционерный капитал — 8642858 р. кред.; облигационный капитал — 55301308 р., в том числе 23605450 р. метал. Ссуда, высочайше разрешенная 19-го апреля 1888 г., — 1028000 р.; долг по гарантии капиталов — 36067739 р. Подвижной состав: паровозов 176, вагонов 8830.

Доход за 1890 г. || 8283416 руб. в тыс. Расход || 5304443 руб. в тыс. Чистый доход || 2978973 руб. в тыс. Число пассажиров || 1064517 чел. в тыс. Количество грузов || 60319247 пуд. в тыс. Количество пудов верст || 21749047 в тыс. Количество поездов верст || 3427031 в тыс.

Владикавказская ж. д. прошла по краю очень плодородному, но еще малонаселенному. Благодаря ей стали быстро распахиваться плодородные степи, и в край двинулась масса переселенцев; теперь непаханные пространства остались лишь близ станции Тихорецкой. В урожайные годы большое количество хлеба, особенно пшеницы, стали свозить к Ростову, для которого эта железная дорога стала важнее, чем линии, ранее соединявшие его с Харьковом и Воронежем. К Ростову свозилось также значительное количество льняного семени, которое отлично родится на целине. Владикавказ и соседние станции дали большое количество кукурузы, любимого хлеба кавказских горцев. Открытие Новороссийской ветви имело большое влияние на торговое движение железной дороги. Пока она была открыта только до Екатеринодара, она увеличила количество хлеба, направлявшегося к Ростову, и количество табака, для которого окрестности Екатеринодара очень благоприятны. С окончанием Новороссийской ветви все большее количество хлебных грузов и масляничных семян стало направляться на Новороссийск, минуя Ростов. Причина этого явления ясна: Новороссийская бухта глубока и никогда не замерзает, между тем как Азовские порты и устья Дона замерзают на 4—5 месяцев, и большие суда должны останавливаться очень далеко от берега вследствие мелководья. Главная линия В. ж. д. в небольшом расстоянии за Тихорецкою станцией в первый раз переходит через Кубань близ станции Кавказской и станицы того же имени. Эта станция благодаря своему положению у берега Кубани дает значительные грузы, и местное пассажирское движение отсюда становится довольно значительным. Большое значение для дороги имеет и ст. Армавир (см. это сл.), значительный торговый центр для Кубанской и части Терской области, откуда идет оживленный почтовый и торговый тракт на Лабинскую ст. и г. Майкоп. Другой значительный пункт — ст. Невинномысская, где дорога опять переходит на правый берег Кубани и откуда идут оживленные тракты на север — в г. Ставрополь и на юг — в Баталпашинск и станицу Отрадную. Станция Минеральные воды очень оживлена в летнее время, так как отсюда идет дорога на знаменитые группы кавказских минеральных вод.

Между этой станцией и Владикавказом наиболее значительное движение имеет ст. Прохладная, откуда идет тракт вдоль Сунжи и Терека на Моздок и Кизляр. Наконец, со станции Дарг-Кох идет тракт на Алагир, откуда построена колесная дорога через высокий Мамиссонский перевал в Кутаис (Военно-осетинская дорога).

По Новороссийской ветви особенно значительное движение происходит между этим городом и Екатеринодаром. Самая оживленная станция между Екатеринодаром и Новороссийском — Крымская, в окрестностях которой развилось возделывание турецкого табака.

Перевозка важнейших грузов, в тысячах пудов:

|| Средн. за

1888—89 гг. || 1890 г. пшеница || 23267 || 21585 другие хлеба || 7869 || 13176 мука и крупа || 380 || 868 масличные семена || 8167 || 3978 табак || 505 || 597 лес || 3304 || 3406 нефтяные грузы || 788 || 1760 всех грузов || 63120 || 60351

За 1890 год наибольшее торговое движение по отправке товаров имели следующие станции:

Ростов (вместе с грузами, переданными с других ж. д.) || 9662 тыс. пуд. Тихорецкая || 4540 тыс. пуд. Екатеринодар || 4837 тыс. пуд. Ильская || 2120 тыс. пуд. Малороссийская || 2835 тыс. пуд. Кавказская || 4890 тыс. пуд. Армавир || 3840 тыс. пуд. Курсавка || 2175 тыс. пуд. Незлобная || 3409 тыс. пуд.

В Новороссийск по ж. д. прибыло грузов тыс. пуд. в 1889 г. — 21494, в 1890 г. — 33722. С открытием Петровской ветви В. ж. д. не только увеличится количество хлебных грузов, но В. ж. д. приобретет значение транзитной между Каспийским и Черным морями.

Категория:ЭСБЕ:Железные дороги