

Данилов Антон Валерьевич

ЖЕЛЕЗНОВОДСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ВЕТВЬ И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ КУРОРТНОГО РЕГИОНА КАВКАЗСКИЕ МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье рассмотрены факты строительства в конце XIX века железнодорожного подъездного пути и его эксплуатации в начале XX века. Автором раскрываются технические особенности строительства железнодорожной ветви, подчёркивается уникальность технического решения инженеров Владикавказской железной дороги при проектировании пути. В статье уделено внимание роли курортной ветви в промышленном развитии региона. На основе полученных результатов проведён анализ роли железнодорожного транспорта в развитии курортного региона Кавказские Минеральные Воды в конце XIX - начале XX века.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/5-2/15.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 5 (43): в 3-х ч. Ч. II. С. 59-62. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/5-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

5. Кузяева О. П. Аудиовизуальный текст как средство обучения студентов-лингвистов письменному переводу // Филологические науки. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2014. № 3. Ч. 1. С. 105-107.
6. Куперен Ф. Искусство игры на клавесине. М., 1973. 152 с.
7. Ломов Б. Ф., Сурков Е. Н. Антиципация в структуре деятельности. М., 1980. 135 с.
8. Мальцев С. М. Об уровнях антиципации в музыкальной импровизации // Музыкальная психология и психотерапия: научно-методический журнал для музыкантов, психологов и психотерапевтов. М., 2008. № 3 (6). С. 100-114.
9. Морозов В. П. Искусство резонансного пения. Основы резонансной теории и техники / ИП РАН; МГК им. П. И. Чайковского; Центр «Искусство и наука». М., 2002. 496 с.
10. Педагогика: учебник / под ред. Л. П. Крившенко. М.: ТК «Велби», Изд-во «Проспект», 2005. 432 с.
11. Пиз А. Язык жестов / пер. с англ. Воронеж: НПО «Модэк», 1992. 298 с.
12. Соломахо П. Э. Общая и профессиональная педагогика. М., 2002. 47 с.
13. Станиславский К. С. Работа актёра над собой. М.: Искусство, 1955. Ч. 2. 503 с.
14. Ушинский К. Д. Педагогические сочинения: в 6-ти т. / сост. С. Ф. Егоров. М.: Педагогика, 1989. Т. 4. 528 с.

METHOD OF VISUAL MODELING AS INSTRUMENT FOR INFLUENCING SINGER'S CLOSED PHONATORY APPARATUS

Dal'skaya Valentina Alekseevna, Ph. D. in Pedagogy
Moscow Institute of Modern Arts
vdalskaya@bk.ru

The article considers one of the major problems of vocal pedagogics – the possibility for indirect influence on the closed psychophysical vocal apparatus of the singer. One of operational pedagogical methods for implementing indirect influence is considered to be the author's original method of visual modeling (MVM). Using the popular verbal-audial method – as if? MVM converges verbal model into visual one – sign, transforming it into the most effective instrument securing both indirect influence and the most dynamic response of the singer's muscular system.

Key words and phrases: vocal apparatus; method of visual modeling; indirect influence; kinetic efficiency; vocal-pedagogical transformation of vocal apparatus into singing one.

УДК 94(470.6)

Исторические науки и археология

В статье рассмотрены факты строительства в конце XIX века железнодорожного подъездного пути и его эксплуатации в начале XX века. Автором раскрываются технические особенности строительства железнодорожной ветви, подчёркивается уникальность технического решения инженеров Владикавказской железной дороги при проектировании пути. В статье уделено внимание роли курортной ветви в промышленном развитии региона. На основе полученных результатов проведён анализ роли железнодорожного транспорта в развитии курортного региона Кавказские Минеральные Воды в конце XIX – начале XX века.

Ключевые слова и фразы: Общество Владикавказской железной дороги; минераловодская ветвь; Кавказские Минеральные Воды; Железноводск; железнодорожный подъездной путь; фирма «Трахит».

Данилов Антон Валерьевич

Пятигорский государственный лингвистический университет
danilov_a.88@mail.ru

ЖЕЛЕЗНОВОДСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ВЕТВЬ И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ КУРОРТНОГО РЕГИОНА КАВКАЗСКИЕ МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА[©]

Актуальность рассматриваемой темы связана с низкой разработанностью вопросов по истории железных дорог Северного Кавказа. Исследователи чаще обращают внимание на общие вопросы функционирования казённых и частных железных дорог, рассматривают их роль в социально-экономическом развитии всего региона и страны, не уделяя должного внимания изучению отдельных участков железных дорог. Однако подобное исследование может дать конкретный наглядный пример особенностей функционирования дорог в том или ином регионе, определить их роль в социально-экономическом развитии территории.

Примером такой дороги может служить железнодорожная ветвь. Являясь в конце XIX – начале XX века одной из самых коротких ветвей (около 6500 м), она перевозила на железнодорожный курорт значительное количество пассажиров и вносила весомый вклад в развитие всего курортного региона КМВ. Появление здесь курортных поселений и создание современной транспортной системы отчасти были связаны с методикой лечения больных, принятой в XIX веке. Курортник начинал лечебный курс на одном из курортов, а через одну-две недели переезжал на другой, где принимал ванны и минеральную воду с другим химическим составом. За весь курс лечения он обычно посещал все курортные группы региона Кавказские Минеральные Воды (КМВ): Пятигорск, Ессентуки, Кисловодск и Железноводск.

Железноводск, основанный ещё в первой четверти XIX столетия, до конца века оставался неблагоустроенным. Отчасти это было связано с тем, что он находился в стороне от основных дорог региона КМВ. Помимо этого, отставание от других курортов можно объяснить неразвитой транспортной инфраструктурой и плохим состоянием дорог, затраты на возведение и содержание которых увеличивались из-за пересечённой местности. К тому же, в лесном массиве, по которому проходили дороги на железноводский курорт, в разное время промышляли разбойники, нападавшие на экипажи.

Первые попытки дорожного строительства были предприняты в начале существования Железноводского поселения. В 1823-1825 гг. для транспортного сообщения между Горячими (сейчас г. Пятигорск) и Железными (г. Железноводск) водами была построена колёсная дорога [1, с. 70]. В связи с беспокойной обстановкой в регионе местное начальство два раза в неделю по средам и воскресеньям выделяло военный конвой для сопровождения экипажей с курортниками [6, с. 7]. В 1851 г. было начато строительство колёсной дороги между железноводским курортом и станицей Ессентукской [7, с. 12]. В том же году (по другим данным – в 1849 г.) [6, с. 14] между Пятигорском и Железноводским поселением по существующей почтовой дороге через шотландскую колонию Каррас (сейчас п. Иноземцево) было организовано омнибусное сообщение с расписанием движения экипажей [8, с. 22]. Чёткое расписание и фиксированная цена за проезд позволили снизить транспортную проблему железноводского курорта. Но в полной мере она могла быть решена только со строительством железной дороги.

Железная дорога имела все преимущества перед другими видами транспорта. Путь из Санкт-Петербурга на Кавказ, который на гужевом транспорте занимал до месяца, благодаря железной дороге сократился до одних суток. Особенно это было важно для больных, которые отправлялись на кавказские курорты иногда в тяжёлом физическом состоянии. Состоятельные посетители КМВ были готовы переплачивать за проезд на железнодорожном транспорте. Взамен они требовали комфорта и минимального количества пересадок на разные виды транспорта. Впоследствии оказалось, что проезд по железной дороге стал дешевле любых других видов транспорта и открыл доступ на курорты менее богатым жителям России.

В последней четверти XIX века железная дорога соединила Северный Кавказ с Центральной Россией. В 1875 г. была начата эксплуатация железной дороги от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Общество Ростово-Владикавказской железной дороги (ОРВЖД, позже ОВЖД), которое строило рельсовый путь, на собственные средства проложило колёсное шоссе от ближайшей станции на все курортные группы, в том числе и на Железноводское поселение. К приходу поездов на узловую станцию Минеральные Воды подавались экипажи, которые развозили пассажиров на место лечения. Управление Кавказских Минеральных Вод (УКМВ) неоднократно предлагало построить на месте шоссе железнодорожную ветвь, однако общее собрание ОВЖД считало проект нерентабельным [3, д. 93, л. 2, 3].

В конце 1888 г. была начата переписка между Министерством государственных имуществ и инженерами Л. С. Путткамером и Ф. П. Поповым о строительстве железной дороги между курортными группами КМВ (Пятигорск, Ессентуки, Кисловодск, Железноводск). На каждом курорте предполагалось строительство станций. В немецкой колонии Каррас инженеры предлагали построить остановочный пункт. От полустанции, как её называли сами строители, они обязывались построить и содержать экипажное сообщение с Железноводской курортной группой. Потенциальные концессионеры оставляли за собой право строительства рельсового пути от остановочного пункта Каррас до Железноводска [9, д. 142, л. 1, 4 об., 7, 7 об.]. К этому времени правление ОВЖД пересмотрело планы нового строительства и предложило готовый проект курортной железной дороги до Кисловодска. 15 июня 1891 г. император Александр III утвердил проект минераловодской и железноводской ветвей железной дороги [4, с. 74].

Строительство ветви на Железноводск планировалось после окончания устройства основной дороги от Минеральных Вод до Кисловодска. В 1894 г. последовало первое освидетельствование минераловодской ветви, после чего рабочие, ранее занятые на её строительстве, были переведены на устройство железноводского подъездного пути. Проект был включён в план строительства вместе с принятием изменённого Устава ОВЖД. В феврале 1895 г. ОВЖД отправило 60 экземпляров проекта строительства ветви в Департамент железных дорог [10, д. 16743, л. 3]. 20 марта 1895 г. последовало Высочайшее разрешение на строительство ветви на Железноводск, которая, согласно дополнению к Уставу ОВЖД, получила наименование «Железноводский подъездной путь». Правление ОВЖД просило приступить к устройству подъездного пути осенью 1895 г., чтобы через год открыть движение.

Уникальность проекта, связанная с условиями рельефа горной местности и обусловленная экстремальными показателями уклонов, радиусов кривых, количества каменных труб, мостов, насыпей и выемок, потребовала его доработки. 6 сентября 1895 г. правление ОВЖД отправило в Департамент железных дорог новый исправленный план и профиль железноводского подъездного пути. Не дожидаясь развёрнутого ответа из Департамента, оно начало работы по возведению дороги [Там же, л. 14, 28, 201, 237].

Строителям подъездного пути предстояло апробировать новейшие инженерные разработки. По продольному профилю дороги разница высот между двумя конечными станциями железноводского подъездного пути составляла 73,61 сажень (157 м). Дорога состояла из 18 кривых радиусом 100 саж. (213 м) и одной кривой радиусом 150 саж. (320 м) Только 1,9 версты (2026 м) имели прямые участки, 3,2 версты (3413 м) подъездного пути состояли из кривых. На строительство железноводского подъездного пути было использовано 24200 пудов рельс стоимостью около 36 тыс. рублей, 3965 пудов креплений стоимостью около 9 тысяч рублей. Часть материалов для строительства было передано с других строек. Однако самыми значительными затратами стали земляные работы, возведение мостов и труб, а также строительство здания вокзала [Там же, л. 146, 225, 225 об., 356].

К весне 1896 г. была закончена укладка железнодорожного полотна. На вновь устроенной ветви предполагалось возвести несколько остановочных пунктов: на второй версте с платформой длиной 58 саж. (124 м), на третьей версте длиной 100 саж. (213 м) для разъезда поездов, на пятой версте длиной 50 саж. (107 м) и на станции Железноводск длиной 138 саж. (295 м). Протяжённость возведённого пути составила 6,1 вер. (6508 м), из которых 0,796 вер. (850 м) составляли запасные и разъездные пути [Там же, л. 202, 356].

Когда работы по возведению пути были на завершающем этапе, из Департамента железных дорог пришёл ответ на проект подъездного пути, где указывалось на необходимость дополнительного укрепления рельс. В письме от 18 мая 1896 г. инженерам ОВЖД удалось доказать инспектору строительства, что путь сделан надёжно. Путь был уложен на дубовых шпалах, рельсы укреплены на подкладках с креплением шурупами. Вместо 11 шпал на каждую длину рельсы было уложено 12 шпал, что исключало необходимость дополнительного укрепления. Департамент железных дорог был удовлетворён ответом и в докладе от 11 июня 1896 г. разрешил отказаться от дополнительного усиления рельсового пути. Кроме того, было решено увеличить максимально разрешённую скорость движения до 25 вёрст в час (около 27 км/ч). На завершающем этапе строительства была устроена воздушная телеграфная линия [Там же, л. 309, 344 об.].

Правление ОВЖД планировало организовать временное движение с 16 июня 1896 г., а с 1 мая 1897 г. открыть правильное (то есть, постоянное по утверждённому расписанию) движение [Там же, л. 340, 340 об.]. 1 января 1897 г. по вновь устроенной ветви было открыто правильное движение поездов, что опережало первоначальный график ввода в строй на пять месяцев [5, с. 36]. В конце 1897 г. комиссия под председательством инспектора железных дорог инженера В. Н. Волкова, несмотря на случай крушения поезда в 1896 г., признала путь безопасным для движения. К этому времени ещё не были закончены работы по возведению здания вокзала конечной станции подъездного пути в Железноводске. Это строительство было окончено только в 1899 г.

В 1910 году началась новая страница в истории железнодорожного подъездного пути. 15 июня 1910 г. местный житель В. Ф. Гаккель подал прошение в УКМВ с просьбой открытия каменного карьера на северных склонах горы Бештау. После двухлетнего обсуждения проекта 12 июня 1912 г. Гаккель был объявлен победителем торгов. Тогда встал вопрос транспортировки получаемого камня. В 1913-1914 гг. пятигорская фирма «Трахит» приступила к строительству бремсберга (наземного подъемного устройства для передвижения грузов по рельсовым путям, имеющим большие показатели углов наклона) и канатной дороги со склонов горы. В то же время, УКМВ занималось вопросами строительства второго пути на железнодорожной ветви. Было перестроено путевое развитие станции Железноводск с устройством подъездного пути к месту погрузки камня. В 1914 г. второй путь был открыт, работа карьера началась. Добываемый здесь камень по железной дороге развозился на крупные стройки по всей Терской области.

Железноводский подъездной путь пользовался большой популярностью среди пассажиров. В виду сложности рельефа здесь ходили особые поезда. Два вагона дачного типа подталкивались сзади паровозом до станции Железноводск. В обратном направлении паровоз вместе с вагонами медленно скатывался в сторону станции Бештау. Руководство ОВЖД ежегодно выделяло две тысячи рублей на оплату премии паровозным бригадам, работавшим на железнодорожной ветви [2, с. 161]. Из всех запланированных остановочных пунктов на железнодорожном подъездном пути для пассажиров-туристов была доступна платформа «Развалка». Платформа, расположившаяся на четвёртой версте дороги, была соединена колёсной дорогой с восточной частью Железноводска. Вдоль дороги предполагалось устроить новый дачный посёлок, проект которого так и не был реализован.

Железная дорога на Железноводск успешно функционировала вплоть до 1917 г. В 1920-е годы она частично была разрушена. В годы Великой Отечественной войны для нужд фронта был разобран и больше не восстанавливался второй путь железной дороги. Несмотря на это, вплоть до середины 1990-х годов железная дорога была основным видом междугороднего транспорта города Железноводска. В начале 2000-х годов с рынка транспортных услуг её вытеснил другой вид транспорта – маршрутное такси.

Последние годы проезд в Железноводск по курортной ветви был закрыт. В 2013 г. движение по ней было восстановлено, однако не был в полной мере оценён туристический интерес к этому участку дороги. Железнодорожный путь пролегает по уникальной горной местности бештаугорского лесопарка, здесь расположено несколько объектов туристического сервиса (гостевые дома, рестораны), для нужд которых ветвь также может использоваться. Помимо этого, туристов привлекают хорошо сохранившиеся с XIX века здания вокзалов станций Бештау и Железноводск.

Проектирование и возведение железнодорожной ветви ОВЖД стало кульминацией профессионализма до-революционных инженеров. Опыт по возведению ветви был использован при разработке проекта строительства Перевальной железной дороги через горы Кавказского хребта. На железнодорожной ветви проходили испытания новые паровозы, которые тестировались в горных условиях.

Появление железной дороги на железнодорожном курорте и его соединение с другими поселениями явились катализатором экономического развития КМВ. Крупные стройки конца XIX – начала XX века зачастую не обходились без вложения денежных средств Владикавказской железной дороги (железнодорожные санатории, курзал в Кисловодске). Вдоль железнодорожных путей строились крупные промышленные предприятия (камнедобывающие предприятия на горе Бештау, один из крупнейших на Северном Кавказе известковых заводов и т.п.). Некоторые акционеры ОВЖД организовывали здесь бизнес и скупали земельные участки. Так, бывший агент ОВЖД по отчуждению земель для нужд дороги построил в Пятигорске первоклассный отель «Бристоль». Среди владельцев хуторов в окрестностях Пятигорска и других курортов встречались имена членов правления дороги.

Железная дорога соединила курортные поселения региона дешёвым, быстрым и комфортным видом транспорта. Десятки жителей региона, раньше имевшие только сезонные заработки, получили новые рабочие места. Вокруг станции Железноводск появились комфортабельные особняки. Здесь же построил свои

дачи управляющий Владикавказской железной дорогой И. Д. Иноземцев. Неподалеку от станции были построены новое ванное здание. Вокруг станции начал формироваться новый курортный центр Железноводска. Железная дорога позволила расширить рынок туристических маршрутов на КМВ. Экскурсии из разных курортных поселений КМВ пополнились туристическими объектами Железноводска и окрестностей.

Список литературы

1. **Верховец А. Д.** Садоводство и виноградарство в районе Кавказских Минеральных вод: 1825-1830 гг. Пятигорск: Типолитография А. М. Нагорова, 1911. 101 с.
2. **Владикавказская железная дорога. Смета по эксплуатации, 1914 г.** Б.м., 1914. 353 с.
3. **Государственный архив Ставропольского края (ГАСК).** Ф. 1016. Оп. 1.
4. **Зайцева Е. И.** Дорога на курорты: К 115-летию со дня открытия регулярного движения поездов на участке Минеральные Воды – Кисловодск // Ставропольский хронограф на 2009 год. Ставрополь: Ставропольская краевая научная библиотека, 2009. С. 74-87.
5. **Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно.** СПб.: Типография МПС, 1899. Вып. 2. 660 с.
6. **Коваленко В. И.** Железноводск. Страницы истории. Железноводск: Экономическая газета, 2000. 110 с.
7. **Мартыанов П. К.** Дела и люди века. Отрывки из старой записной книжки, статьи и заметки. СПб.: Типография Р. Р. Голике, 1893. Т. 2. 376 с.
8. **Польский Л. Н.** Летопись Пятигорска. Пятигорск: Типография им. Г. Г. Анджиевского, 1993. 122 с.
9. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 37. Оп. 66.
10. **РГИА.** Ф. 219. Ч. 8. Оп. 1.

**ZHELEZNOVODSK RAILWAY BRANCH AND ITS INFLUENCE ON DEVELOPMENT OF RESORT REGION
“THE CAUCASIAN MINERAL WATERS” AT THE END OF THE XIX – THE BEGINNING OF THE XX CENTURY**

Danilov Anton Valer'evich
Pyatigorsk State Linguistic University
danilov_a.88@mail.ru

In the article the facts of building Zheleznovodsk approach road at the end of the XIX century and its usage at the beginning of the XX century are considered. The author reveals the technical features of building the railway branch, emphasizes the uniqueness of the technical decision of Vladikavkaz railway engineers when designing the road. Special attention is given to the role of the resort branch in the industrial development of the region. On the basis of the research results the role of railway transport in the development of the resort region “The Caucasian Mineral Waters” at the end of the XIX century – the beginning of the XX century is analyzed.

Key words and phrases: Vladikavkaz Railway Community; Mineral Waters branch; “The Caucasian Mineral Waters”; Zheleznovodsk; Zheleznovodsk approach road; firm “Трахит” (Trahit).

УДК 78.07

Искусствоведение

Статья раскрывает содержание традиционного погребального обряда, а также особенности погребальных плачей и поминальных песен абхазов (на материале фольклорных экспедиций в Гудаутском районе). Описывается особенность музыкального наполнения абхазского погребального обряда. Традиционный похоронный обряд, с его музыкальным сопровождением, является одной из вершин национального песенного творчества, показателем талантливости и музыкальности народа. Изучение музыкально-этнографического аспекта и жанрового разнообразия обряда позволяет выявить ряд художественных особенностей традиционного искусства абхазов.

Ключевые слова и фразы: погребальный обряд; похоронно-поминальная обрядность; причитания; плачи; оплакивания; воздушное погребение; вторичное захоронение.

Джения Саида Родиковна

Саратовская государственная консерватория им. Л. В. Собинова
Sasaj234@inbox.ru

**ИСТОРИЧЕСКИЕ КОРНИ ПОГРЕБАЛЬНОГО ОБРЯДА АБХАЗОВ
И ФОРМЫ ЕГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ В СОВРЕМЕННОЙ КУЛЬТУРЕ** ©

На сегодняшний день традиционный погребальный обряд абхазов в музыкальном отношении малоизучен, поэтому всё чаще привлекает внимание отечественных фольклористов. Значительный интерес представляют жанры погребальной песни и погребального плача, исследованию которых посвящена данная работа.