

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ HISTORICAL SCIENCES

Оригинальная статья / Original paper

<https://doi.org/10.47370/2078-1024-2025-17-1-11-28>
УДК 625.1.004(09)(470.6)



Руководители эксплуатационного управления Армавир-Туапсинской железной дороги (личностный фактор в истории)

Г.Н. Бычков ✉

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Армавирский государственный педагогический университет»,
г. Армавир, Российская Федерация
✉ grishaarm@yandex.ru*

Аннотация. Введение. Рассматриваемая в статье проблематика является малоизученным аспектом эксплуатационного периода истории акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги. Исследователи и краеведы, изучающие развитие железнодорожного сообщения на территории Северного Кавказа в начале XX века, в своих работах не акцентировали внимание на лицах, руководивших одной из важнейших магистралей региона, которая связывала Черноморское побережье с общероссийской железнодорожной сетью. Это, в свою очередь, не позволяет целостно оценивать и анализировать события прошлого и наглядно демонстрирует актуальность настоящего исследования.

Целью работы являются реконструкция событий, связанных с изменениями в руководящем составе эксплуатационного управления Армавир-Туапсинской железной дороги с 1914 по 1920 год, и восстановление профессиональных биографий инженеров, возглавлявших его. Данные хронологические рамки обусловлены учреждением должности управляющего дорогой в 1914 году и национализацией транспортного предприятия в 1920 году, повлекшей за собой ликвидацию его как юридического лица вследствие трансформации общегосударственного устройства России.

Объект и методы исследования. При написании статьи применялись принципы историзма и объективности. В работе были задействованы подходы систематизации и обобщения, а также проблемно-хронологический и *ретроспективный* методы. Источниковой базой для исследования послужили неопубликованные документы, хранящиеся в федеральных, региональных и муниципальных архивах Российской Федерации.

Результаты и обсуждения. Помимо ввода в научный оборот профессиональных биографий инженеров путей сообщения и хронологии изменений в руководящем составе эксплуатацион-

© Бычков Г.Н., 2025

ного управления Армавир-Туапсинской железной дороги, является анализ роли и характеристики личного вклада при организации железнодорожных грузопассажирских перевозок на данной магистрали.

Ключевые слова: Армавир, Армавир-Туапсинская железная дорога, эксплуатация железных дорог, профессиональные биографии, Иван Васильевич Нерода, Николай Митрофанович Булгаков, Владимир Александрович Сокович, Николай Николаевич Кашкин

Для цитирования: Бычков Г.Н. Руководители эксплуатационного управления Армавир-Туапсинской железной дороги (личный фактор в истории). *Вестник Майкопского государственного технологического университета*. 2025;17 (1):11–28. <https://doi.org/10.47370/2078-1024-2025-17-1-11-28>

Heads of the Operational Department of the Armavir-Tuapse Railway (a personal factor in the History)

G.N. Bychkov ✉

Armavir State Pedagogical University, Armavir, the Russian Federation

✉ grishaarm@yandex.ru

Abstract. Relevance. The issues considered in the article are a poorly studied aspect of the operational period of the history of the Armavir-Tuapse Railway Joint-Stock Company. Researchers and local historians studying the development of railway communication in the North Caucasus at the beginning of the 20th century did not focus on the people who managed one of the most important regional highways that connected the Black Sea coast with the all-Russian railway network. This, in turn, does not allow us to comprehensively evaluate and analyze the events of the past and clearly demonstrates the relevance of this research.

The goal of the research is to reconstruct the events associated with changes in the management of the operational department of the Armavir-Tuapse Railway from 1914 to 1920, and to restore the professional biographies of the engineers who headed it. This chronological framework is determined by the establishment of the position of the road manager in 1914 and the nationalization of the transport enterprise in 1920, which entailed its liquidation as a legal entity due to the transformation of the general state structure of Russia.

The principles of historicism and objectivity have become the **methodological basis** of the research. The approaches of systematization and generalization, as well as problem-chronological and retrospective methods have been used. Unpublished documents stored in the federal, regional and municipal archives of the Russian Federation have been chosen as a source base for the research.

The result of the research. Apart from introducing professional biographies of railway engineers and the chronology of changes in the management of the operational management of the Armavir-Tuapse railway, the role and characteristics of the personal contribution to the organization of railway freight and passenger transportation on this highway have been analyzed.

Keywords: Armavir, Armavir-Tuapsin railway, railway operation, professional biographies, Ivan Vasilyevich Neroda, Nikolai Mitrofanovich Bulgakov, Vladimir Aleksandrovich Sokovich, Nikolai Nikolaevich Kashkin

For citation: Bychkov G.N. Heads of the Operational Department of the Armavir-Tuapse Railway (a personal factor in the History). *Vestnik Majkopskogo gosudarstvennogo tehnologičeskogo universiteta*. 2025;17 (1):11–28. <https://doi.org/10.47370/2078-1024-2025-17-1-11-28>

Введение. Железнодорожное сообщение в транспортной системе России всегда играло ключевую роль. Оно обеспечивает целостность и обороноспособность государства и тем самым способствует национальной безопасности. Вместе с этим железнодорожные коммуникации стимулируют отраслевую специализацию районов и формируют единое хозяйственно-экономическое пространство.

В то же время необходимо отметить, что слаженность и оперативность работы служб любой магистрали во многом зависят от профессиональных и личных качеств руководителя эксплуатационного управления. Именно поэтому при изучении истории Армавир-Туапсинской железной дороги (далее АТЖД) одной из центральных составляющих, которую нельзя игнорировать, стал личностный фактор. Он находится в числе ключевых аспектов, без учета которого невозможно произвести полноценное и объективное исследование.

Первые труды, посвященные АТЖД, появились в 60-е годы XX века. В них авторы освещают ряд важных вопросов, связанных с созданием транспортного предприятия, анализируют роль капитала, уделяют внимание быту простых рабочих, но никаких сведений о руководителях эксплуатационного управления не приводят.

В 2008 году выходит в свет книга Г.М. Овсянникова «История железных дорог на Кубани». В ней отдельный параграф отводится АТЖД, в котором без каких-либо подробностей упоминаются фамилии управляющих дорогой. Спустя семь лет, в 2015 году, была издана монография В.Т. Сидоренко, озаглавленная как «История и судьба Туапсинки. 100 лет Армавир-Туапсинской железной дороге». В этом труде также без какой-либо детальной информации и дополнительных пояснений представлены только имена лиц, возглавлявших эксплуатационное управление. Несмотря на некоторые недочеты и ошибки в хронологии, книги

Г.М. Овсянникова и В.Т. Сидоренко имеют большое значение в процессе популяризации знаний об истории АТЖД.

В 2018 и 2019 годах выходят в свет работы А.В. Забелина «Армавир-Туапсинская железная дорога – след в истории» и С.И. Ермичевой «Туапсинка... Сквозь, время и пространство». В них исследователи даже не упоминают о лицах, которые руководили грузопассажирскими перевозками на магистрали.

Таким образом, из вышесказанного следует, что проблематика, рассматриваемая в статье, до настоящего времени затрагивалась фрагментарно. Это свидетельствует о ее актуальности.

Объект и методы исследования. Объектом исследования являются руководители эксплуатационного управления АТЖД в досоветский период и их профессиональные биографии. Методологической основой для публикации стали принципы историзма и объективности. При написании статьи применялись подходы систематизации и обобщения, а также проблемно-хронологический и ретроспективный методы. Источниковой базой послужили неопубликованные документы Российского государственного исторического архива, Российского государственного архива экономики, Государственного архива Российской Федерации, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга, Центрального государственного архива Санкт-Петербурга, Государственного архива Краснодарского края, Архивного отдела администрации Армавира и издания региональной периодической печати.

Строительство Армавир-Туапсинской железной дороги началось осенью 1909 года [1, л. 206]. Ж/д линия должна была связать территории Закубанья, остро страдающие от бездорожья, с Черноморским побережьем и дать выход товарному зерну на мировой рынок через сооружаемый коммерческий порт в Туапсе, а также

простимулировать развитие лесной промышленности нагорной полосы Кубанской области и Черноморской губернии. Важно подчеркнуть, что при определении маршрута железнодорожной линии Армавир – Туапсе учитывалось множество факторов, затрагивающих широкий круг интересов населенных пунктов Закубанья.

В соответствии с уставом акционерного общества сооружение АТЖД должно было закончиться через два с половиной года после утверждения всей сметной документации министерством путей сообщения (далее МПС) и министерством финансов. Однако различные факторы (холерная эпидемия 1910 года, сложный рельеф горной местности, неудачный выбор подрядчика по пробивке туннелей) повлияли на сроки реализации этого проекта.

Укладка рельсового полотна на всем протяжении линии Армавир – Белореченская – Туапсе завершилась лишь 5 февраля 1914 года [2, с. 141]. Срок отставания от первоначально намеченного плана составил примерно два года. Вследствие этого произошел закономерный перерасход средств относительно утвержденных проектом смет. Для покрытия образовавшегося финансового дефицита правление АТЖД стремилось как можно быстрее открыть коммерческие перевозки, направленные в Туапсинский порт.

По расчетам инженеров строительного управления, передача в эксплуатацию железнодорожной линии Армавир – Туапсе с ветвями к Майкопу и станции Лабинской могла состояться 1 июня 1914 года.

В преддверии этого совет директоров акционерного общества озабочился поиском подходящей кандидатуры на пост управляющего дорогой, и 26 марта 1914 года на эту должность был приглашен опытный инженер путей сообщения Иван Васильевич Нерода [3, л. 1–2].

В его служебные обязанности входило руководство всеми службами, подраз-

делениями и отделами АТЖД. Вместе с тем он нес ответственность за развитие железнодорожной инфраструктуры, ее исправное состояние, а также обеспечивал организацию мер к снижению эксплуатационных издержек. Важно подчеркнуть, что кандидата на данную должность в обязательном порядке утверждало МПС, а все решения управляющего подлежали ревизии со стороны правления.

На общем собрании акционеров АТЖД, прошедшем 1 апреля 1914 года в Санкт-Петербурге, было окончательно определено, что Главное эксплуатационное управление дороги будет располагаться в Армавире [4]. В этом же месяце для него арендуется на Привокзальной улице дом армавирского купца Б.М. Каспарова [5], где управление размещалось вплоть до ликвидации акционерного общества в 1920 году.

Также в апреле 1914 года состоялось временное открытие пассажирского движения по маршруту: Армавир – Туапсе, осуществлявшееся со 2 по 15 апреля [6]. Прежде всего, оно преследовало цель проверить слаженность работы вновь сформированных служб горного участка дороги, а также привлечь внимание общественности к появлению возможности с комфортом добираться до Черноморского побережья. В процессе этих перевозок были выявлены организационные проблемы, которые требовали скорейшего их устранения.

1 мая 1914 года И.В. Нерода приступил к исполнению своих обязанностей [7, л. 3]. Перед ним стояла непростая задача – сформировать штаты сотрудников и реорганизовать структуру управления. Прежде всего, он усилил надзор на линии, для чего часть функций отдела контроля и сборов, расположенного в Санкт-Петербурге, была передана службе эксплуатации в Армавир. Это упростило взаимосвязь всех подразделений дороги, ускорило отчетность, повысило скорость и качество принимаемых решений.

1 июля 1914 года на всем протяжении железнодорожной линии от Армавира до Туапсе открылось временное коммерческое движение [8, с. 514]. Однако надежды правления и акционеров на получение высоких доходов от грузопотока в Туапсинский порт не оправдались вследствие начавшейся Первой мировой войны. В связи с введенным военным положением передача полномочий по управлению дорогой от главного инженера Григория Григорьевича Шахбудагова Ивану Васильевичу была отложена.

1 октября 1914 года И.В. Нерода принял под свое руководство равнинный участок дороги от Армавира до Белореченской с ветвями к Майкопу и Лабинской [9]. Остальную часть железнодорожной линии предполагалось передать ему под управление в ноябре, но в силу различных обстоятельств военного времени это состоялось только 15 февраля 1915 года, одновременно с вводом в эксплуатацию всей магистрали [10, с. 159].

В декабре 1915 года инициативная группа держателей акций АТЖД выразила недоверие правлению, обвиняя отдельных его директоров (Г.Н. Викторова, В.П. Савицкого, А.А. Тарасова) в финансовых злоупотреблениях при сооружении портовых устройств в Туапсе. В результате полугодового разбирательства весь его руководящий состав ушел в отставку. 2 мая 1916 года были проведены выборы и И.В. Нероду избрали одним из директоров [11, л. 43 об.]. Вследствие этого он покидает свой пост и переезжает из Армавира в Петроград. С 24 мая 1916 года обязанности управляющего дорогой возлагаются на начальника службы пути Николая Митрофановича Булгакова.

В ноябре 1916 года Н.М. Булгаков выразил желание занять вакантную должность управляющего АТЖД. В связи с этим правление общества обратилось в МПС с ходатайством об утверждении Николая Митрофановича в данной должности [12, л. 82–83]. Но в министерстве

сочли невозможным такое назначение. В официальном ответе указывалось, что Булгаков не имеет достаточной квалификации и опыта [13, л. 125]. Однако существовало и другое возможное основание для отказа, а именно – участие Николая Митрофановича в железнодорожной забастовке в декабре 1905 года [14, л. 110].

Вследствие такой резолюции правление общества было вынуждено начать поиск подходящей кандидатуры. В процессе решения этой крайне важной задачи вакансия предлагалась начальнику службы эксплуатации Владикавказской железной дороги Антону Игнатьевичу Дунину-Слепцу [15, л. 75–75 об.] и управляющему Токмакской железной дорогой Леониду Владимировичу Пржецлавскому [16, л. 78–78 об.], но они, ссылаясь на различные обстоятельства, отказались. После этих неудачных переговоров директор правления АТЖД Иосиф Егорович Саруханов рекомендовал на данный пост опытного инженера путей сообщения Николая Карловича Гарфа [17, л. 82], а Владимир Васильевич Немчинов, Иван Александрович Маймулин и Григорий Григорьевич Шахбудагов – Рудольфа Фридриховича Лоренца, являющегося заместителем и первым помощником руководителя строительного управления АТЖД. Также рассматривалась кандидатура Николая Николаевича Кашкина [18, л. 83–83 об.], но все они по различным критериям не соответствовали требованиям, предъявляемым к данной должности. В первых числах февраля 1917 года председатель правления АТЖД Виктор Федорович Давыдов провел личные переговоры с Владимиром Александровичем Соковичем, в результате которых последний дал согласие занять пост управляющего [19, л. 85–85 об.].

8 апреля 1917 года В.А. Сокович приступил к исполнению своих обязанностей [20]. Первым делом он провел встречи со всеми крупными контрагентами и представителями общественных

организаций, расположенных вблизи железнодорожной линии [21, л. 92–93]. После этого выработал план мероприятий, направленных на повышение качества и рентабельности работы дороги, который без отлагательств начал реализовываться. Но революционные события октября 1917 года и начавшиеся повсеместные беспорядки в начале 1918 года, перешедшие в Гражданскую войну, не позволяют нам оценить результаты достигнутых преобразований.

Сложная ситуация обстоит и с документальным подтверждением причин, в связи с которыми он передал исполнение своих обязанностей Н.М. Булгакову. Согласно одним архивным документам, 3 мая 1918 года Владимир Александрович ушел в длительный отпуск по состоянию здоровья [22, л. 255], а по другим – 5 мая его отстраняет от работы Комитет служащих [23, л. 130]. Несмотря на расхождения в этих сведениях, В.А. Сокович числился в штате АТЖД до 1 октября 1918 года, когда был освобожден от должности решением правления [24, л. 190].

Необходимо отметить, что на протяжении всей своей службы в обществе Владимир Александрович выступал как защитник интересов вверенного ему предприятия и его работников. Он придерживался своих слов, сказанных на общем собрании служащих дороги в апреле 1917 года: «Взаимное доверие в работе, товарищеское отношение к службе в связи с постоянным уважением человеческой личности является также одним из главнейших успехов дела, которому мы все одинаково, хотя бы в различных степенях, обязались служить» [25]. Это не пустые слова. Они подтверждены множеством распоряжений В.А. Соковича, в которых он по-отечески заботится о снабжении работников дороги всем самым необходимым и в то же время строго и беспристрастно расследует их служебные злоупотребления и преступления.

С первых чисел мая и до конца августа 1918 года обязанности управляющего исполнял его первый заместитель Н.М. Булгаков [26, л. 255]. С 29 августа по 5 октября – начальник службы тяги Белореченского участка А.П. Чернушенко [27, л. 10], а с 5 октября по 1 декабря – поочередно инженеры А.А. Кирпичников [28, л. 27] и Н.М. Булгаков. Частая смена руководителей была связана с военными действиями, которые нарушали связь между подразделениями дороги на различных ее участках.

1 декабря 1918 года пост управляющего АТЖД занимает Николай Николаевич Кашкин, до этого возглавлявший Ведомство путей сообщения при Кубанском краевом правительстве [29, л. 29, 31].

Период его работы в обществе можно считать одним из сложнейших для всех эксплуатационных служб. Перманентная нехватка строительных материалов и топлива для восстановления разрушений от военных действий 1918 года, а также текущего ремонта усугублялась кадровым голодом и регулярными вооруженными нападениями на служащих дороги. Дополнительную нагрузку на все структуры общества оказало решение, принятое на Особом совещании при Главнокомандующем Вооруженными силами Юга России. В соответствии с ним 15 марта 1919 года недостроенная Черноморская железная дорога от Туапсе до Сочи была передана во временную эксплуатацию АТЖД [30, л. 9].

Таким образом, с полной уверенностью можно утверждать, что служба Николая Николаевича на посту управляющего дорогой началась и проходила в самый сложный период существования акционерного общества до его ликвидации в 1920 году.

Ниже приводятся краткие профессиональные биографии инженеров путей сообщения, руководивших эксплуатационным управлением АТЖД до установления советской власти в регионе.

Иван Васильевич Нерода (1858–1917)

Родился 25 мая 1858 года в Черниговской губернии (рис.1) [31, л. 13]. Среднее образование он получил в гимназии Чернигова [32, л. 14–15]. В 1877 году И.В. Нерода поступил в Институт путей сообщения императора Александра I (далее ИИПС) в Санкт-Петербурге и в 1883 году его окончил (табл. 1) [33, с. 202].



Рис. 1. Иван Васильевич Нерода (1858–1917)

(Из сборника «Известия собрания инженеров путей сообщения» № 5 за 1917 год)

Fig. 1. Ivan Vasilyevich Neroda (1858–1917)

(From the collection «Proceedings of the Assembly of Railway Engineers» No. 5, 1917)

Таблица 1. Профессиональная деятельность И.В. Нероды

Table 1. Professional activity of I.V. Neroda

Место службы	Должность, чин и награды
15.05.1884–01.02.1891 гг. Тамбово-Саратовская ж. д.	15.05.1884 г. – инженер в распоряжении начальника дороги; 15.05.1884 г. – коллежский секретарь; 18.07.1887 г. – штатный инженер IX класса; 10.09.1887 г. – титулярный советник; 29.03.1890 г. – штатный инженер VIII класса, заведующий технической частью службы движения [34, л. 2–5 об.]; 25.09.1890 г. – коллежский асессор [35, л. 10 об.].
01.02.1891–26.07.1892 гг. Козлово-Саратовская ж. д.	01.02.1891 г. – заместитель начальника службы движения, заведующий технической частью.
26.07.1892–01.04.1903 гг. Рязанско-Уральская ж. д. [36, л. 5 об.]	В архивных документах информации о занимаемых должностях не обнаружено.
01.04.1903–17.01.1904 гг. Николаево-Харьковская ж. д.	01.04.1903 г. – надворный советник; 01.04.1903 г. – штатный инженер VII разряда, помощник начальника службы движения [37, л. 47].
17.01.1904–02.08.1908 гг. Либаво-Роменская ж. д.	17.01.1904 г. – руководитель службы движения; 15.07.1906 г. – коллежский советник.
02.08.1908–01.05.1914 гг. Риго-Орловская ж. д.	02.08.1908 г. – начальник службы движения; 31.12.1908 г. – статский советник; 10.06.1909 г. – третий заместитель начальника дороги; 18.04.1910 г. – награжден орденом Станислава II степени; 18.10.1913 г. – второй заместитель начальника дороги; 11.04.1914 г. – награжден орденом Святой Анны II степени.

Окончание таблицы 1.

Место службы	Должность, чин и награды
01.05.1914–21.01.1917 гг. Армавир-Туапсинская ж. д.	01.05.1914 г. – управляющий дорогой; 12.02.1915 г. – награжден светло-бронзовой медалью на ленте ордена Белого Орла для ношения на груди за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 года [38, л. 1–4]; 02.05.1916 г. – директор правления [39, л. 36–37].
05.1916–21.01.1917 гг. Токмакская ж. д.	Член правления и кандидат на должность директора [40, с. 106]

В течение 1916 года И.В. Нерода неоднократно временно исполнял обязанности председателя правления общества АТЖД, и в то же время он много болел. 10 января 1917 года Иван Васильевич по рекомендации врача отправился на лечение из Петрограда в Кисловодск [41, л. 3], где 21 января

скоропостижно скончался [42, с. 106].

23 января в здании Управления дороги была проведена заупокойная панихида [43], а на следующий день в Кисловодск выехала депутация от АТЖД для отдания почестей и присутствия при отправке тела усопшего на родину в Чернигов для захоронения [44].

Николай Митрофанович Булгаков (1880–?)

Родился 10 февраля 1880 года в городе Ливны Орловской губернии [45, л. 9]. Сведений о том, где он получил начальное и среднее образование, обнаружить не удалось. В 1903 году Н.М. Булгаков окончил ИИПС со званием инженера путей сообщения и правом на чин коллежского секретаря при поступлении на государственную службу (табл. 2) [46, с. 152].

Таблица 2. Профессиональная деятельность Н.М. Булгакова

Table 2. Professional activity of N.M. Bulgakov

Место службы	Должность, чин и награды
30.11.1903–15.01.1915 гг. Московско-Ярославско-Архангельская ж. д. (Северная ж. д.)	30.11.1903 г. – штатный инженер IX класса, помощник начальника участка; 30.11.1903 г. – коллежский секретарь; 01.11.1906 г. – штатный инженер VIII класса, начальник участка службы пути; 16.09.1907 г. – титулярный советник; 02.11.1909 г. – коллежский асессор; 19.07.1913 г. – штатный инженер VII класса, начальник отделения службы пути [47, л. 135–137].
15.01.1915–15.01.1919 гг. Армавир-Туапсинская ж. д.	15.01.1915 г. – начальник службы пути [48, л. 327]; 22.03.1915 г. – награжден орденом Святого Станислава II степени; 16.04.1915 г. – первый заместитель управляющего дорогой; 26.10.1915 г. – надворный советник; 29.03.1917 г. – первый помощник управляющего [49, л. 139–140]
19.01.19–не установлено Отдел путей сообщения Великого Войска Донского	19.01.1919 г. – старший инспектор по постройке узкоколейной железной дороги Мальчевская–Вешенская [50, с. 17].

Сведений о дальнейшей судьбе и профессиональной деятельности инженера Николая Митрофановича Булгакова обнаружить не удалось.

Владимир Александрович Сокович (1874–1953)

Родился 1 июня 1874 года в городе Кременчуге Полтавской губернии [51, л. 275–276]. Начальное образование получал на дому, а с 1886 года учился во Второй городской гимназии Киева (рис. 2). По ее окончании поступил в Киевский университет Святого Владимира на физико-математический факультет, но после первого курса перевелся в ИИПС Александра I в Санкт-Петербурге [52, л. 913].



Рис. 2. Владимир Александрович Сокович (1874–1953)
(Из собрания Федерального государственного бюджетного учреждения культуры
«Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации»)

Fig. 2. Vladimir Aleksandrovich Sokovich (1874–1953)
(From the collection of the Central Museum of Railway Transport of the Russian Federation)

В 1902 году Владимир Александрович окончил вуз со званием инженера путей сообщения и правом на чин коллежского секретаря при поступлении на государственную службу (табл. 3) [53, л. 4].

Таблица 3. Профессиональная деятельность В.А. Соковича

Table 3. Professional activity of V.A. Sokovich

Место службы	Должность, чин и награды
01.11.1902–11.08.1903 гг. Харьково-Николаевская ж. д.	01.11.1902 г. – штатный инженер IX класса в техническом отделе службы пути; 01.11.1902 г. – коллежский секретарь.
11.08.1903–21.09.1903 гг. МПС	11.08.1903 г. – штатный инженер управления железных дорог.
21.09.1903–06.10.1904 гг. Московско-Киево- Воронежская ж. д.	В архивных документах информации о занимаемых должностях не обнаружено.
06.10.1904–22.08.1906 гг. Екатерининская ж. д.	06.10.1904 г. – ревизор службы движения.
22.08.1906–27.10.1906 гг. МПС	22.08.1906 г. – штатный инженер управления железных дорог.

Окончание таблицы 3.

Место службы	Должность, чин и награды
27.10.1906–08.08.1907 гг. Козловский комитет	27.10.1906 г. – управляющий делами по распределению перевозочных средств массовых грузов на казенных железных дорогах; 16.12.1906 г. – титулярный советник; 26.01.1907 г. – заместитель председателя Козловского комитета по распределению перевозочных средств массовых грузов на казенных железных дорогах.
08.08.1907–30.10.1910 гг. Петроградский комитет	08.08.1907 г. – инженер VIII класса, заместитель председателя по распределению перевозочных средств массовых грузов на казенных железных дорогах; 10.07.1909 г. – коллежский асессор [54, л. 1–3].
30.10.1910–06.11.1912 гг. Николаевская ж. д.	30.10.1910 г. – штатный инженер VII класса, помощник начальника службы движения; 21.01.1912 г. – первый заместитель начальника службы движения.
06.11.1912–08.04.1917 гг. Екатерининская ж. д.	06.11.1912 г. – штатный инженер VI класса, начальник службы движения; 14.04.1913 г. – надворный советник; 17.07.1913 г. – пятый заместитель начальника дороги, начальник службы движения; 04.03.1914 г. – третий заместитель начальника дороги, начальник службы движения; 26.05.1915 г. – награжден орденом Святой Анны III степени за труды по мобилизации 1914 года; 26.10.1915 г. – коллежский советник; 28.05.1916 г. – награжден орденом Святого Станислава II степени за работу в условиях военного времени.
08.04.1917–01.10.1918 гг. Армавир-Туапсинская ж. д.	08.04.1917 г. – инженер V класса, управляющий дорогой [55, л. 2-6]
01.06.1918–01.10.1918 гг. Армавирский комиссариат	01.06.1918 г. – член строительной комиссии по электрификации р. Кубани
01.10.1918–15.09.1919 гг. Отдел путей сообщения Великого Войска Донского	01.10.1918 г. – старший инспектор при управляющем [56, л. 5–5 об.]; 09.11.1918 г. – управляющий Донской сетью Юго-Восточных железных дорог [57, с. 2].
17.12.1919–01.03.1920 гг. Служба по мобилизации	17.12.1919 г. – инспектор эксплуатации [58, л. 5 об.].
01.03.1920–24.09.1920 гг. Екатерининский Совет народного хозяйства Кубанской области	01.03.1920 г. – заведующий транспортным отделом, начальник управления по ликвидации обществ АТЖД и Черноморско-Кубанской железной дороги [59, л. 1].
18.04.1920–01.05.1922 гг. Кубанский политехнический институт	18.04.1920 г. – член совета инженерно-строительного факультета; 13.08.1920 г. – преподаватель курса «Техническая эксплуатация железных дорог» [60, л. 23]; 08.04.1921 г. – присвоено научное звание профессора [61, л. 39].
24.09.1920 – не установлено Владикавказская ж. д.	24.09.1920 г. – инженер технического отдела при управлении [62, л. 25].
01.10.1921–01.05.1922 гг. Государственная общеплановая комиссия (Госплан)	01.10.1921 г. – инженер-консультант транспортной секции [63, л. 3].
06.09.1922–не установлено Николаевская ж. д. (с 1923 г. – Октябрьская ж. д.)	06.09.1922 г. – старший инспектор управления; 01.09.1923 г. – инженер в управлении [64, л. 5 об.].

Дальнейшая профессиональная деятельность Владимира Александровича была связана в основном с наукой и образованием. Свои первые шаги в этой области он начал делать с 1906 года, когда стал читать лекции на железнодорожных курсах М.В. Побединского в Санкт-Петербурге. В 1920 году Сокович разработал собственную программу для подготовки кадров в Кубанском политехническом институте, где преподавал и стал профессором.

В 1923 году Владимир Александрович был назначен деканом факультета эксплуатации Московского института инженеров путей сообщения [65, л. 38В].

Одновременно с этим он помогал укреплять работу технических вузов страны в Тбилиси, Ленинграде, Москве.

Его научные труды помогли подготовить не одно поколение высококвалифицированных работников транспортной отрасли. Выдающиеся заслуги В.А. Соковича в области науки и образования были высоко оценены правительством: он награжден орденом Ленина, удостоен Сталинской премии, отмечен знаком «Почетный железнодорожник» и «Ударник Сталинского Призыва» [66, с. 14–15]. В 1953 году Владимир Александрович ушел из жизни и был похоронен в Москве.

Николай Николаевич Кашкин (1868–1934)

Родился 1 февраля 1868 года в Москве (рис.3) [67, л. 10]. Из архивных документов и других источников выяснить, где Николай Николаевич получил начальное и среднее образование, автору статьи не удалось. Известно, что он окончил полный курс юридических наук в Императорском Московском университете с дипломом второй степени и приказом старшего председателя Московской судебной палаты 2 июня 1893 года был определен младшим кандидатом на судебные должности при Судебной палате.

11 декабря 1893 года на правах вольноопределяющегося I разряда поступил на службу канониром в III артиллерийскую бригаду. 15 сентября 1894 года выдержал все необходимые экзамены и 17 сентября был уволен в запас в звании прапорщика полевой артиллерии.

В 1897 году Н.Н. Кашкин поступил в Императорское Московское инженерное училище и в 1902 году окончил его в звании инженера-строителя [69, л. 1 об.]. 23 февраля 1903 года он начал свою карьеру в качестве инженера в МПС (табл. 4).



Рис. 3. Николай Николаевич Кашкин (1868–1934) (из открытых источников сети Интернет)

Fig. 3. Nikolay Nikolaevich Kashkin (1868–1934) (from the open webs)

Таблица 4. Профессиональная деятельность Н.Н. Кашкина**Table 4. Professional activity of N.N. Kashkin**

Место службы	Должность, чин и награды
02.06.1893–04.10.1894 гг. Московская судебная палата	02.06.1893 г. – младший кандидат в судебные должности; 12.10.1893 г. – губернский секретарь.
04.10.1894–04.03.1895 гг. Московский окружной суд	04.10.1894 г. – временный помощник секретаря II стола уголовного отделения.
04.03.1895–22.05.1896 гг. Московская судебная палата	04.03.1895 г. – временно исполняющий обязанности помощника секретаря; 01.06.1895 г. – коллежский секретарь.
22.05.1896–14.10.1897 гг. Иркутская судебная палата	22.05.1896 г. – секретарь прокурора; 21.02.1897 г. – заместитель прокурора Иркутского окружного суда; 14.10.1897 г. – подает прошение об увольнении со службы [68, л. 153–155 об.].
23.02.1903–01.05.1910 гг. Московско-Ярославско- Архангельская ж. д.	23.02.1903 г. – штатный инженер IX класса, помощник начальника участка; 23.02.1904 г. – инженер VIII класса, начальник участка; 04.10.1904 г. – титулярный советник; 22.04.1907 г. – награжден орденом Святого Станислава III степени; 16.09.1907 г. – коллежский асессор [70, л. 155–157].
01.05.1910–01.07.1911 гг. МПС	01.05.1910 г. – инженер-строитель в экспедиции по обследованию условий колонизации районов Амурской железной дороги [71, л. 156–157].
01.07.1911–25.09.1914 гг. Ейская ж. д.	01.07.1911 г. – штатный инженер VII класса, исполняющий обязанности управляющего дорогой; 10.10.1911 г. – надворный советник; 25.05.1912 г. – награжден орденом Святой Анны III степени; 15.07.1912 г. – штатный инженер VI класса, управляющий дорогой; 01.09.1913 г. – на основании приказа МПС от 21.12.1913 г. присвоено звание инженера путей сообщения; 06.04.1914 г. – коллежский советник [72, л. 157–160].
25.09.1914–13.03.1915 гг. Юго-Западный фронт, отдел военных путей сообщений	25.09.1914 г. – начальник II участка железнодорожной линии Люблин – Разводов; 12.02.1915 г. – награжден светло-бронзовой медалью на ленте ордена Белого Орла для ношения на груди за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 года; 13.03.1915 г. – приказом начальника военных путей сообщений Юго-Западного фронта исключен из списков прикомандированных по болезни [73, л. 145, 159–160].
04.04.1915–25.07.1918 гг. Ейская ж. д.	04.04.1915 г. – управляющий дорогой [74, л. 318 об.].
25.07.1918–01.01.19 гг. Кубанское краевое правительство	25.07.1918 г. – управляющий Ведомством путей сообщения Кубанского края [75, с. 320]; 24.12.1918 г. – подал прошение об отставке с 01.01.1919 г. [76, л. 47]
01.12.18–15.08.1920 гг. Армавир-Туапсинская ж. д.	01.12.1918 г. – управляющий дорогой [77, л. 21].

В марте 1920 года на территории Северного Кавказа устанавливается советская власть. Железные дороги региона национализируются, в том числе и АТЖД. В апреле Н.Н. Кашкина арестовывают [78, л. 15]. Скорее всего, причиной послужила служба в Кубанском краевом правительстве в 1918 году. Однако после непродолжительных следственных мероприятий его освобождают, и до 15 августа 1920 года он участвует в передаче отчетной документации общества в управление новой объединенной Владикавказской железной дороги. После этого Николай Николаевич поступает на службу в Кавказский железнодорожный лесной комитет начальником транспортного отдела, где работает до 1 апреля 1921 года [79, л. 49].

Осенью 1920 года он подает заявление и документы на оптацию гражданства Литовской Республики [80, л. 6, 16]. В январе 1921 года его командируют в Народный комиссариат путей сообщения (далее НКПС) в Москву. Однако до места вызова Николай Николаевич добирается только 22 апреля. Вследствие такой задержки его арестовывают и обвиняют в трудовом дезертирстве [81, л. 36]. Но после дачи объяснений освобождают и 6 мая определяют на работу инженером в Эксплуатационное управление НКПС, а 1 августа 1921 года переводят в технический отдел Центральной библиотеки НКПС [82, л. 48].

Сведений о дальнейшей профессиональной деятельности Николая Николаевича обнаружено не было. Однако в личном деле Н.Н. Кашкина, хранящемся в Российском государственном историческом архиве, имеется справка для назначения пенсии из НКПС, датированная 27 апреля 1932 года, указывающая на его службу. Это позволяет сделать вывод о том, что он не иммигрировал в Литву, а остался в Советской России. В завершении необходимо указать, что сведения о смерти в 1934 году Николая Николаевича

взяты из открытых источников интернет-сети, и автору не удалось их подтвердить документально.

Заключение. Таким образом, в результате настоящего исследования была реконструирована хронология изменений в высшем руководящем составе эксплуатационного управления АТЖД. Это является важным шагом к более глубокому пониманию не только истории данной магистрали, но и роли отдельных личностей на функционирование транспортного предприятия в целом. Несмотря на наличие ряда монографий, рассматривающих строительство и работу железнодорожной линии, соединившую центральные районы страны с Черноморским побережьем, вопрос о роли и вкладе ее руководителей оставался неосвещенным. Настоящее исследование служит попыткой восполнить этот пробел.

Вместе с тем нужно признать, что автору статьи не удалось выяснить всех обстоятельств, связанных с отстранением от работы В. А. Соковича в мае 1918 года, вследствие которого он был вынужден оставить службу в обществе АТЖД. Также не получилось в полной мере восстановить профессиональную биографию Н. М. Булгакова, который длительное время исполнял обязанности управляющего дорогой. Несмотря на это, представленные материалы являются надежной основой для профессионального анализа роли личностного фактора в истории эксплуатации железнодорожных коммуникаций АТЖД в досоветский период. Вместе с тем информация публикации будет полезна для работников музеев при подготовке тематических мероприятий и проведении экскурсий.

В заключение автор статьи считает необходимым подчеркнуть, что объективное и полное изучение истории развития транспортных коммуникаций невозможно без учета личностного фактора, являющегося центральной составляющей прошлого, которую нельзя игнорировать.

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

CONFLICT OF INTERESTS

The author declares no conflict of interests

ЛИТЕРАТУРА

1. Архивный отдел администрации г. Армавира (далее – АОАА) Ф. 51. Оп. 2. Д. 36
2. Ктиторов С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839–1918 гг. Армавир: Скорина, 2002. 384 с.
3. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 191.
4. Газета «Отклики Кавказа». 1914, 6 апр.
5. Газета «Отклики Кавказа». 1914, 25 апр.
6. Газета «Отклики Кавказа». 1914, 28 марта.
7. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 191.
8. Россия. Главный штаб: Циркуляры Главного штаба 1914, № 1-257. [Б. м.]: [б. и.], 1914. 692 с.
9. Газета «Отклики Кавказа». 1914, 1 окт.
10. Россия. Государственный контроль: Всеподданнейший отчет Государственного контролера (1865–1916). Петроград: Гос. типография, 1916. 239 с.
11. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 268.
12. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 232.
13. Российский государственный исторический архив (далее РГИА) Ф. 229. Оп. 18. Д. 916.
14. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 916.
15. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 261.
16. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 261.
17. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 261.
18. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 261.
19. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 261.
20. Газета «Отклики Кавказа». 1917, 20 апр.
21. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 288.
22. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 3163.
23. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 268.
24. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 112.
25. Газета «Отклики Кавказа». 1917, 20 апр.
26. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 3163.
27. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 337.
28. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 337.
29. Государственный архив Краснодарского края (далее – ГАКК). Ф.Р-12. Оп. 1. Д. 30.
30. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 316.
31. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 1294.
32. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 1294.
33. Список окончивших курс в институте инженеров путей сообщения императора Александра I за сто лет 1810–1910. СПб.: [б. и.], 1910. 225 с.
34. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 1293.
35. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 1294.
36. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 1293.
37. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 1293.
38. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 1292.
39. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 266.

40. Известия Собрания инженеров путей сообщения 1917, № 5 / отв. ред. Д.Ю. Кареев. Петроград: [б. и.], 1917. С. 105-136.
41. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 283.
42. Известия Собрания инженеров путей сообщения 1917, № 5 / отв. ред. Д.Ю. Кареев. Петроград: [б. и.], 1917. С. 105-136.
43. Газета «Отклики Кавказа». 1917, 24 янв.
44. Газета «Отклики Кавказа». 1917, 25 янв.
45. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 916.
46. Список окончивших курс в институте инженеров путей сообщения императора Александра I за сто лет 1810–1910. СПб.: [б. и.], 1910. 225 с.
47. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 916.
48. АОАА Ф. 51. Оп. 2. Д. 186.
49. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 916.
50. Вестник путей сообщения и промышленности 1919, № 13-4 / отв. ред. А.В. Половцов, Л.А. Лурье. Ростов н/Д: Типография Товарищества С.С. Сивожелезов и К, 1919. 54 с.
51. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 3163.
52. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга Ф. 381. Оп. 1. Д. 584.
53. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга Ф. 2881. Оп. 28. Д. 1444.
54. РГИА Ф. 229. Оп. 22. Д. 192.
55. РГИА Ф. 229. Оп. 19. Д. 3163.
56. ГАКК Ф.Р-229. Оп. 1. Д. 535.
57. Вестник путей сообщения и промышленности 1919, № 11-2 / отв. ред. А.В. Половцов, Л.А. Лурье. Ростов н/Д: Типография Товарищества С.С. Сивожелезов и К, 1919. 51 с.
58. ГАКК Ф.Р-229. Оп. 1. Д. 535.
59. ГАКК Ф.Р-143. Оп. 6. Д. 2602.
60. ГАКК Ф.Р-229. Оп. 1. Д. 535.
61. ГАКК Ф.Р-229. Оп. 1. Д. 535.
62. ГАКК Ф.Р-229. Оп. 1. Д. 535.
63. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 2. Д. 179.
64. РГАЭ Ф. 1884. Оп. 34. Д. 3341.
65. Государственный архив Российской Федерации Ф.А-385. Оп. 18. Д. 3209.
66. Романов И.З. Владимир Александрович Сокович (к 75-летию со дня рождения) // Проблемы повышения эффективности работы транспорта: сборник статей. М.: 2-я тип. изд-ва Академии наук СССР, 1949. С. 13-15.
67. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
68. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
69. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
70. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
71. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
72. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
73. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
74. РГИА Ф. 229. Оп. 18. Д. 3778.
75. Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства 1917–1920: сборник документов в 4-х томах Т. 4. / под ред. А.А. Зайцева. Краснодар: Библиотека Кубанского края, 2008. 394 с.
76. ГАКК Ф.Р-12. Оп. 1. Д. 31.
77. АОАА Ф.51. Оп. 1. Д. 232.
78. РГАЭ Ф. 1884. Оп. 23. Д. 748.
79. РГАЭ Ф. 1884. Оп. 23. Д. 748.
80. РГАЭ Ф. 1884. Оп. 23. Д. 748.
81. РГАЭ Ф. 1884. Оп. 23. Д. 748.
82. РГАЭ Ф. 1884. Оп. 23. Д. 748.

REFERENCES

1. The Archival department of the Armavir city administration (hereinafter referred to as ADAA) F. 51. Op. 2. D. 36
2. Ktitorov S.N. History of Armavir (pre-Soviet period: 1839–1918). / S.N. Ktitorov. Armavir: Skorina Publishing House, 2002. 384 p.
3. ADAA F.51. Op. 2. D. 191.
4. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1914. April 6.
5. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1914. April 25.
6. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1914. March 28.
7. ADAA F.51. Op. 2. D. 191.
8. Russia. General Staff: Circulars of the General Staff 1914, No. 1-257. [B. m.]: [b. i.], 1914. 692 p.
9. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1914. October 1.
10. Russia. State Control: The Most Faithful Report of the State Inspector of 1865–1916. Petrograd: State Printing House, 1916. 239 p.
11. ADAA F. 51. Op. 2. D. 268.
12. ADAA F. 51. Op. 2. D. 232.
13. The Russian State Historical Archives (hereinafter RSHA) F. 229. Op. 18. D. 916.
14. RSHA F. 229. Op. 18. D. 916.
15. ADAA F. 51. Op. 2. D. 261.
16. ADAA F. 51. Op. 2. D. 261.
17. ADAA F. 51. Op. 2. D. 261.
18. ADAA F. 51. Op. 2. D. 261.
19. ADAA F. 51. Op. 2. D. 261.
20. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1917. April 20.
21. ADAA F. 51. Op. 2. D. 288.
22. RSHA F. 229. Op. 19. D. 3163.
23. ADAA F. 51. Op. 2. D. 268.
24. ADAA F. 51. Op. 2. D. 112.
25. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1917. April 20.
26. RSHA F. 229. Op. 19. D. 3163.
27. ADAA F. 51. Op. 2. D. 337.
28. ADAA F. 51. Op. 2. D. 337.
29. The State Archives of the Krasnodar Territory (hereinafter – SAKT). F.R-12. Op. 1. D. 30.
30. ADAA F. 51. Op. 2. D. 316.
31. RSHA F. 229. Op. 19. D. 1294.
32. RSHA F. 229. Op. 19. D. 1294.
33. List of graduates of the Institute of Transport Engineers of Emperor Alexander I for the period of 1810–1910. St. Petersburg : [b.i.], 1910. 225 p.
34. RSHA F. 229. Op. 19. D. 1293.
35. RSHA F. 229. Op. 19. D. 1294.
36. RSHA F. 229. Op. 19. D. 1293.
37. RSHA F. 229. Op. 19. D. 1293.
38. RSHA F. 229. Op. 19. D. 1292.
39. ADAA F. 51. Op. 2. D. 266.
40. News of the Meeting of Railway Engineers in 1917 No. 5 / Ed. by D.Yu. Kareev. Petrograd: [b.i.], 1917. 105-136 p.
41. ADAA F. 51. Op. 2. D. 283.

42. News of the Meeting of Railway Engineers in 1917 No. 5 / Ed. by D. Yu. Kareev. Petrograd: [b.i.], 1917. 105-136 p.
43. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1917. January 24.
44. Newspaper «Otkliki Kavkaza». Armavir, 1917. January 25.
45. RSHA F. 229. Op. 18. D. 916.
46. List of graduates of the Institute of Railway Engineers of Emperor Alexander I for the period of 1810–1910. SPb.: [b.i.], 1910. 225 p.
47. RSHA F. 229. Op. 18. D. 916.
48. ADAA F.51. Op. 2. D. 186.
49. RSHA F. 229. Op. 18. D. 916.
50. Bulletin of Railways and Industry 1919 No. 13-4 / Ed. by A.V. Polovtsov, L.A. Lurie. Rostov-on-Don: Printing house of the Partnership S.S. Sivozhelezov and K, 1919. 54 p.
51. RSHA F. 229. Op.19. D. 3163.
52. The Central State Historical Archive of St. Petersburg F. 381. Op. 1. D. 584.
53. The Central State Archives of St. Petersburg F. 2881. Op. 28. D. 1444.
54. RSHA F. 229. Op. 22. D. 192.
55. RSHA F. 229. Op. 19. D. 3163.
56. SAKT F.R-229. Op. 1. D. 535.
57. Bulletin of Railways and Industry 1919 No.11-2 / Ed. by A.V. Polovtsov L.A. Lurye. Rostov-on-Don: Printing House of the S.S. Partnership. Sivozheleznov and K, 1919. 51 p.
58. SAKT F.R-229. Op. 1. D. 535.
59. SAKT F.R-143. Op. 6. D. 2602.
60. SAKT F.R -229. Op. 1. D. 535.
61. SAKT F.R-229. Op. 1. D. 535.
62. SAKT F.R-229. Op. 1. D. 535.
63. The Russian State Economical Archive (hereinafter referred to as RSEA). F. 4372. Op. 2. D. 179.
64. RSEA F. 1884. Op. 34. D. 3341.
65. The State Archive of the Russian Federation F.A-385. Op. 18. D. 3209.
66. Romanov I.Z. Vladimir Aleksandrovich Sokovich (on his 75 th birthday) // Problems of increasing the efficiency of transport: collection of articles. – Moscow: 2nd printing house Publishing house of the USSR Academy of Sciences, 1949. pp. 13-15.
67. RSH F. 229. Op. 18. D. 3778.
68. RSHA F. 229. Op. 18. D. 3778.
69. RSHA F. 229. Op. 18. D. 3778.
70. RSHA F. 229. Op. 18. D. 3778.
71. RSHA F. 229. Op. 18. D. 3778.
72. RSHA F. 229. Op. 18. D. 3778.
73. RSHA F. 229. Op. 18. D. 3778.
74. RSHA F. 229. Op. 18. D. 3778.
75. Records of the Kuban regional government 1917–1920: Collection of documents in 4 volumes / edited by A.A. Zaitsev. Krasnodar: Library of the Kuban region, 2008. V. 4. 394 p.
76. SAKT F.R-12. Op. 1. D. 31.
77. ADAA F. 51. Op. 1. D. 232.
78. RSEA F. 1884. Op. 23. D. 748.
79. RSEA F. 1884. Op. 23. D. 748.
80. RSEA F. 1884. Op. 23. D. 748.
81. RSEA F. 1884. Op. 23. D. 748.
82. RSEA F. 1884. Op. 23. D. 748.

Информация об авторе / Information about the author

Григорий Николаевич Бычков, аспирант кафедры отечественной и всеобщей истории. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Армавирский государственный педагогический университет», 352901, Российская Федерация, г. Армавир, ул. Розы Люксембург, д. 159, e-mail: grishaarm@yandex.ru

Grigory N. Bychkov, Postgraduate student, the Department of Russian and General History. Armavir State Pedagogical University, 352901, the Russian Federation, Armavir, 159 Rosa Luxemburg street, e-mail: grishaarm@yandex.ru

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.
The author has read and approved the final manuscript.

Поступила в редакцию 19.12.2024

Поступила после рецензирования 27.01.2025

Принята к публикации 29.01.2025

Received 19.12.2024

Revised 27.01.2025

Accepted 29.01.2025