

Нужно смотреть примерно с 1854 года- как раз с момента окончания Крымской войны.

С этого времени начинается интенсивная угледобыча- в двух основных точках одновременно- нынешнем Донецке и на территории Войска Донского в Шахтах. Донецкие земли- Екатеринославская губерния, Шахты- земли Войска Донского- 60 км от Ростова на Дону который тоже тогда в составе в Екатеринославской губернии.

1. **Донецк.** Создавался полностью на Английский капитал. Джон Джеймс Хьюз (известный затем как Юз), валлийский промышленник, в возрасте 55 лет появляется в России. Юз в 1869 году покупает землю у русского князя Кочубея в Екатеринославской губернии на берегу реки Кальмиус и начинает строительство металлургического завода с рабочим поселком в районе села Александровка. Для разработки угля он основывает «Новороссийское общество каменноугольного, железного и рельсового производств». Первый чугун начал выплавляться в 1872 году. Завод работает по полному металлургическому циклу, здесь впервые в России запускается 8 коксовых печей, осваивается горячее дутьё. Основанный Юзом комбинат становится одним из индустриальных центров России, а затем и Украины. 1869 есть официальный год основания Юзовки-т.е. ныне Донецка.

2. **Шахты.** (бывший Александров- Грушевский) Год основания- практически тот же, по указанию Александра II. До города Ростов-на-Дону - столицы Южного Федерального округа и областного центра Ростовской области - 68 км. До ближайших морских портов: Азовского - 90 км, Таганрогского - 142 км, речного (г. Усть-Донецк) - 86 км. В 1805 году на реке Грушевка казак Попов основал хутор, который позже стал именоваться Поповкой. Старшина Власов заложил свой хутор, который назвал Грушевско-Власовским. Эти два хутора дали впоследствии жизнь городу Шахты. С этого времени казаки Попов, Кошкин, Волошин, Кузьмин и др. начинают добывать уголь и отправлять его в Новочеркасск для отопления зданий и казарм.

Развитие пароходства на Дону, Азовском и Чёрном морях подтолкнуло к увеличению добычи угля. **В 1862 году Российское общество пароходства и торговли (РОПИТ) заложило шахту на участке между реками Аюта и Грушевкой.** (Южно-Русская политическая группировка. Деньги Бенкендорфа, Кокорина и иже). Кроме того, ими же была проложена Ж.Д. от Царицина через Морозовск к портам Азовского моря.

3 октября 1867 года было образовано Грушевское горное поселение, в котором насчитывалось до 1500 рабочих. Трудились они на 147 шахтах. В год основания была доступность портов малыми грузовыми баржами по рекам Грушевка и Кадамовка, протекающим по территории города. Кроме того, город создавался на деньги выходцев из "Казачьего Круга". В частности- одним их изначальных владельцев был Елпидифор Трофимович Парамонов- из верхнедонских мест, где в 40 верстах от станицы Нижне-Чирской стоял хутор Парамонов. В начале XIX века казаки Парамоновы начали свое торговое дело. Изначально торгуя зерном и мукой, Парамонов продолжает расширять своё дело. Он решил покупать пароходы, чтобы не пользоваться услугами посредников и самому доставлять груз к заказчикам в другие страны. Кроме этого Парамонов вёл дела в сфере горного дела, потому что для судоходства требовалось большое количество угля, для чего он и купил себе несколько небольших шахт, которые он приобрёл у вдовы Панченко.

Я кратко расписал историю региона для того, чтобы было видна **ПРИНЦИПАЛЬНАЯ** разница между социально-экономическими базами Регионов. Большая экономическая мощь Донецкого (Юзовского) определялась наличием железной руды в регионе-в отличии от Шахтинского.

В обоих случаях в качестве раб. силы производилась вербовка рабочих-переселенцев из других регионов. Но если в Юзовке рабочие заезжали "на пустое место", то в Шахтах они заезжали на земли Войска Донского- и процент казаков в населении снижался.. В шахтерских поселках казаков почти не было.

**Луганск.** С 1752 года в противовес крымским татарам земли на восток от Бахмута выделяются царским правительством для военных поселений привлекаемых в Россию выходцев с Балкан. Здесь создаётся во главе с полковниками Иваном Шевичем и Райком Депрерадовичем Славяносербия, среди шанцев которой - Каменный Брод и Вергунка, а также Славяносербск (старый, располагавшийся на месте современного Луганска, и новый, созданный после затопления половодьем старого).

1775—1783 гг. Славяносербии передают в подчинение Азовской губернии. В 1783 году Азовская губерния объединена с Новороссийской губернией в единое административно-территориальное образование — Екатеринославское наместничество.

Первый уголь в Малороссии начали добывать именно там. В первой четверти XVIII века начались работы по исследованию в крае залежей каменного угля, первые промышленные разработки которого были начаты в 1790 году в районе Лисьего Байрака (Лисичанск) для нужд **Черноморского флота**. 14 ноября 1795 г. было получено разрешение на основание первого на юге Империи чугунолитейного завода, с созданием которого чаще всего и связывают основание города Луганска. Села Каменный Брод (1755) и Вергунка были первыми населенными пунктами, приняли строителей и рабочих Луганского литейного завода. В 1796 году Карл Гаскойн начинает строительство Луганского литейного завода, рабочий поселок которого впоследствии перерос в г. Луганск. В октябре 1800 года завод дал первый чугун. Для выплавки металла впервые в России был применён кокс, выжженный в Лисичанске. С этого времени Луганщина интенсивно развивалась как угольно-металлургический комплекс.

В 1896 — **немецкий промышленник Густав Гартман** начинает строительство крупного паровозостроительного завода. Оборудование привезено из Германии. **Подчеркнутое- важно для понимания темы!**. Т.е. впервые в регион пришел НЕМЕЦКИЙ КАПИТАЛ.

**Ростов-на-Дону.** Специфика этого города была такова, что он практически находясь в самом центре Войска Донского был управляем из Екатеринослава и входил в состав Екатеринославской губернии. В третьей четверти 19 превратился в крупнейший ХАБ Юга России. В Ростове - по факту- рядом с ним, находился город Нахичевань, населенный армянами на землях, пожалованных им Екатериной II. (Сейчас это один из районов города). Историческим приколом является то, что Павел Луспекаев — актёр, армянин, происхождением как раз оттуда — **таможенник Верещагин в фильме «Белое солнце пустыни»**. Так что в фильме он играл "обратное" традиционному занятию местного армянства...

Кроме того, в Ростове проживала масса ЕВРЕЕВ, которым жить на территории Войска Донского было запрещено. Естественно- вся необходимая оптовая торговля и поставки для военных нужд казаков осуществлялась через него. От Ростова-на-Дону до столицы Войска Донского Новочеркаска- 25 км.

Пора подвести ИТОГО под территориальным раскладом к концу 19 века.. 1. Юзовка- плотно под Британским контролем. Главная цель- добыча угля и экспорт его в Восточное Средиземноморье для бункеровки торговых и военных судов. 2. Луганск - под контролем Германской промышленной группы 3. Ростов- под финансовым контролем евреев из Екатеринослава и интересами группы Витте+ французами 4. Шахты- под контролем Казачьего

Круга и Имперской части промышленников. Главное- торговля углем в направлении Москвы и бункеровка углем судов Черноморского Флота и структур "РОПИТ" и "МЕРКУРИЙ".

Это,естественно, не считая всего другого- но в данной ситуации нас прежде всего интересует угольно- промышленный "расклад". Вторым "интересом" является сеть железных дорог и связанных с ними определенных моментов, формирующих и связывающих инфраструктуру данного регионf- но об этом- далее.

Пусть меня извинят читатели за то, что я полез в историю более чем 100 летней давности. Но без знания сего- просто трудно объяснить, как оно так получилось и кто там и почему против кого воюет. Более того, пришлось ввести в рассказ Ростовскую область- ибо в те времена границы региона проходили несколько по другому, а интересы к возвращению границ в прежнее состояние- не только остались, но и актуальны- хотя это и порождает некие современные проблемы на территории России. Более того- я не расписываю еврейские кланы на территории Новороссии. Ибо- по историческим меркам в районе от запада Дикого Поля до Юга Войска Донского их просто НЕТ, всё то, что есть- это еще не кланы, это только и лишь формируемое пространство, на котором многое что изменится. Клан должен продержаться лет 500- вот тогда он и обретет свою реальную сущность. А пока- идет традиционная "усадка и утряска" местного социально-экономического поля. Впрочем- кланы есть, кланы мощные, но уж дюже сильно "пощипанные" Историей, которые стараются восстановить свои позиции. Это прежде всего Армянский Клан Нахичевани-на-Дону, существующий много более 500 лет и еврейские сефардские группы, контролирущие в былом побережье Азовского и Черного морей. Сюда же относятся и потомки греческих групп. И евреи и греки в настоящее время находятся в "ущербном" состоянии, либо ушли в состав других кланов, территориально не находящихся в том регионе.

Итак- перехожу к продолжению темы. Для дальнейшего описания расстановки сил и средств необходимо читателя посвятить в некоторые аспекты железнодорожного строительства- ибо ЖД, как ТРАНСПОРТНЫЙ ПУТЬ- создает и МЕНТАЛЬНОСТЬ вокруг себя- то есть если на относительно малозаселенном месте таковая ЖД появляется- то ментальность населения приобретает некие коррекции- которые в кризисных условиях позволяют, например, разделить народ на "красных", "белых" или "зеленое болото". Поскольку таковое строительство в данном регионе напрямую связано и с **банковской деятельностью** - игроки одни и те же, то в данном топике оба необходимых вопроса рассматриваются совместно. Более того- ровно ТРЕТЬ этих игроков вполне актуальна и сейчас, хотя эту треть мы рассмотрим после первых двух.

Два года назад мной был опубликован на Форуме длинный пост о русском миллионере русский миллионер Василии Александровиче Кокореве.

О нем читатель может прочитать тут:

<http://glav.su/forum/1-misc/163/message/1294428/#msg1294428> и продление темы, предложенное кодрадом КиевлянинЪ тут:

<http://glav.su/forum/1-misc/163/message/1294562/#msg1294562>

"Экономическое поле", вспаханное Кокоревым в интересующем нами регионе, породило тот базис, на основании которого Южно-Российская политическая группировка (ЮРГ) оказалась единственной (и это подчеркивают либеральные источники), которая определила результат Гражданской Войны в пользу большевиков. Настала пора ввести новое действующее лицо, которое являлось соратником Кокорева в многотрудной деятельности в регионе- как в области ЖД строительства, так и в банковской деятельности. Нас интересует **Пётр Ионович Губонин** - соратник Кокорина, совместно с ним основавший Волжско-Камский банк - **единственный банк в РИ с ПОЛНОСТЬЮ РУССКИМ НАЦИОНАЛЬНЫМ КАПИТАЛОМ**. О нем- следующий пост,

ибо без понимания его деятельности теряется суть современных событий.

Пётр Ионович Губонин (1825, деревня Борисово Федосьинской волости Коломенского уезда Московской губернии — 1894) — русский купец I гильдии, строитель железных дорог, промышленник и меценат.

Из крепостных крестьян, занимавшихся «каменными работами». С детства, проявив недюжинные таланты в организации строительного производства, он прошёл блистательный путь от крепостного до одного из самых успешных российских промышленников второй половины XIX века. Созданные им железные дороги и заводы и в наше время успешно работают на благо России и стран ближнего зарубежья.

Имя этого человека связано с многими географическими местами- но его жемчужиной был Крым. В год смерти Ришелье, в 1822 году, дом в Гурзуфе по завещанию герцога перешел к его адъютанту Стемпковскому, который через год продал его новому новороссийскому и бессарабскому генерал-губернатору графу М.С. Воронцову.

Через 10 лет Воронцов продал гурзуфское имение сенатору Фундуклею. После смерти сенатора владельцами имения стали его наследники - барон Врангель и генерал Краснокутский. У них Гурзуф выкупает Петр Ионович Губонин, известный московский промышленник.

Купив в 1881 году за 250 тыс. руб. имение в живописной татарской деревушке, предприимчивый и энергичный Петр Ионович превратил его в первоклассный курорт полуострова. Он построил в Гурзуфе гостиницы, почтово-телеграфную станцию, ресторан, торговые лавки, аптеку, православный храм. Новый курорт, построенный Губониным, стал вскоре серьезным конкурентом Ялте, и слава о нем шагнула за пределы Крыма. Богатая публика, в том числе московская, стала выбирать Гурзуф местом отдыха.

Так что Гурзуф- это рукотворный памятник герою этого поста.... Глубоко верующий человек, Петр Ионович внес существенный вклад в сооружение Владимирского собора - усыпальницы адмиралов и памятника обороны Севастополя 1854-1855 годов. Владелец Гурзуфа Петр Ионович Губонин и его жена Марина Севастьяновна были погребены в мраморном склепе Успенской церкви. Когда уже при советской власти в 1932 году евреи рушили церковь, местные жители, любившие и почитавшие Губонина, не дали осквернить его могилу - она была перенесена на местное кладбище. Через два года после этого не стало и знаменитой гурзуфской мечети, построенной в основном на пожертвования П.И. Губонина. ...

Он был сыном крепостного крестьянина, каменщика из деревни Борисовки Федосьинской волости Коломенского уезда Московской губернии. Смолоду у него было около Подольска небольшое заведение для тески камней и точил. Занимаясь подрядами на каменных работах, он свел знакомство с путевым миром и познакомился со строительным делом, что пригодилось ему в дальнейшем.

В 60-е годы XIX века, когда началось строительство железных дорог, имя Губонина было уже известно. В 70-х годах оно гремело особенно в Москве. Некоторые утверждали, что первопрестольная в семидесятых стояла на трех китах: административном - князе В.А Долгорукове, военном генерал-губернаторе; денежном - П.И. Губонине и артистическом - Николае Рубинштейне. Все трое были одинаково известны и полезны. Губонин был приятной русской наружности, с мягкими манерами и красивыми оборотами речи. У него был толковый и прямой ум, который без всякой подготовки и учения схватывал все - от сложных технических

вопросов до замысловатых финансовых комбинаций. Выйдя из крепостных крестьян, он прошел через купечество и вышел во дворянство.

Имея чин тайного советника, он получил потомственное дворянство особым высочайшим указом. "В воздаяние пожертвований с 1870 по 1872 год и обеспечение бывшей в сем году политехнической выставки в Москве и во внимание к стремлению своими трудами и достоянием содействовать общественной пользе". Император Александр II относился к Петру Ионовичу с уважением, и они нередко беседовали на разные темы. В одну из встреч П.И. Губонин поднес царю серебряную чернильницу с изображением группы народов России с надписью: "От бывшего крестьянина, ныне твоею милостью действительного статского советника Петра Губонина". Подарок этот позднее украшал царский стол.

Одна из Губонинских гостиниц в Гурзуфе.

Губонинская мечеть

Губонинский фонтан "Богиня и Ночь" Сохранился не только курорт Гурзуф и Храмы, построенные Губониным. Сохранилась и **железная дорога Москва-Севастополь**, в строительстве которой в первой половине 70-х годов XIX века принимал участие Петр Ионович.. впрочем как и других железных дорог, интересных нам.

Этот материал дан для того, чтобы читатель образно понимал, с кем и чем он имеет дело.....

В Истории получается всё завязано-перевязано. Собственно- я пишу о современном раскладе в Донбассе-но куда деваться от того, что тема ЮРГ путается под ногами? История-то давняя, а ИГРОКИ- те же, на тех же территориях...с коррекцией на то, например, что уголь - кончился. Значит- ловкие рабятишки придумали что-то новое..

#### **примечание**

Почему я стараюсь писать подробно- вроде бы опираясь на старые события и группы тех времен. Поясняю. Да, уголь шахтным способом добывать дорого. Карьерным- много дешевле. Да, уголь на старых шахтах- кончился... **НО ОН НЕ КОНЧИЛСЯ ВООБЩЕ.** Запасы угля в Ростовской Области -причем низкосернистого коксующегося- превышают 55 МИЛЛИАРДОВ ТОНН!!! Прикиньте масштабы! Добывать этот уголь нужно шахтным способом- но качество компенсирует цену. И на Украине такого угля уже нет. Но зато инвестиции в транспорт со стороны России в сторону Украины равны нулю- ибо Ж.Д. дорога проходит прямо по месторождению. При таком количестве запасов угля возникает легкий вопросец **ПЕРЕДЕЛА ТЕРРИТОРИЙ.** И это происходит параллельно событиям на Украине. То же самое, что и с газом- но о

газе пишут много-а об угле- куда как меньше. "Залезть" на территорию России аж бегом согласен Ахметов- для своей металлургии, и даже влез немного (равно как и Янукович собственной персоной туда тоже влез) - но необходимы инвестиции очень высокого порядка- и это уже второй вопрос. Без объяснения чья там территория, чья ЖД, почему так получилось, для чего нужны Луганские шахтеры в 100 километрах от Луганска-но в России, кто будет снимать "навар" со всего этого- приходится расписывать тему подробно. Экономика- и ничего личного. Раньше считалось, что данный регион, кроме угля, бедноват на полезные ископаемые. Оказалось чуть-чуть совсем наоборот. Не только крупнейшие в мире запасы коксующихся углей в транспортной доступности, но и никель и алмазы оказались тоже рядом- не у черта на куличках в Норильске и Мирном- но тут, под боком, с готовой транспортной инфраструктурой -раз, и наличием центров переработки-два, правда- у соседей, которые тоже мечтают "отжать" немного "на бедность" в свою пользу.. Сложности- лишь в Истории, которую я пытаюсь рассказать..

О банках и железных дорогах. То есть- чьи деньги и чья логистика. А отсель- чья и где политика.

Собственно- нас интересуют всего 2 банка- крупнейшие в Ростове-на-Дону в конце 19 века. Собственно- эти банки кредитовали строительство Ж.Д и шахт как на территории современных России, так и Украины. И еще много где. Не смотря на местоположение- в интересующей нас политико-хозяйственной области они были прямыми конкурентами, определяя и ОБЩУЮ ПОЛИТИКУ РЕГИОНА. И- их производные определяют Глобальную политику России до сих пор, и не только России.

Итак- Банк номер 1.

**Волжско-Камский банк** — российский коммерческий банк, один из крупнейших в дореволюционной России. Основан в 1870 году купцами **В. Кокоревым** и **П. Губониным**; правление располагалось в Петербурге (Невский проспект, 38). Банк являлся акционерным обществом с уставным капиталом 6 млн руб. (6 тыс. акций по 1 тыс. руб.). В числе главных акционеров были петербургские хлеботорговцы Полежаевы, московские купцы Морозовы, Малютины, Солдатенковы. (Московские купцы Морозовы были одним из основных НАСЛЕДНИКОВ капиталов Кокорева, который перед смертью очень неординарным способом передал им свои средства. Т.е. вопрос о том, почему Савва Морозов отпускал не малые деньги на некие "рреволюционные" нужды- снимается. Отпускал ровно столько, сколько его ПОЛИТИЧЕСКОЕ начальство из ЮРГ приказывало. Членство же других учредителей Банка, их принадлежность к определенной структуре также вполне возможна- ибо деньги Бенка были, естественно, вложены и в других способных к коммерции граждан РИ.

В 1890-х годах Банк занял лидирующие позиции среди российских коммерческих банков. Главным направлением деятельности — кредитование товарооборота внутри страны, с конца

1890-х годов — операции по выпуску и размещению облигационных займов российских железнодорожных компаний. В 1892 году банк открыл своё отделение в Ростове.

Собственно- Банк в Ростове-На-Дону открылся после смерти "зачинателей" дела- но это уже не играло большой роли- цели были определены, кадры- подготовлены, контроль- налажен. Первая Ж,Д построенная Кокоревым- т.н. Волго-Донская железная дорога- очень короткая, соединяла Царицын до Калач.

Ветка представляла собой первую железную дорогу на Юге России и была открыта в апреле 1862 года. То есть она шла по месту "Волжского волока"- гужевого транспортного коридора, по которому в Южную часть России транспортировался ЛЕС- и стала по тем временам монопольным логистическим узлом для строительства на Юге России. В те времена срубы домов изготовлялись на Каме, водным путем транспортировались до Царицына, потом через "Волжский волок" зимой их тащили до Калача-т.е. до реки Дон- и далее-вниз по течению Дона потребителям. Кроме того, возникла потребность для КРЕПЕЖА в угольные шахты-ибо ВОЛОК с ними больше не справлялся. Кроме Кокорева учредителем проекта дороги был **Новосельский Никола́й Алекса́ндрович** (1818, Российская империя — 24 сентября 1898) — предприниматель и государственный деятель, действительный статский советник, **который в создал в 1856 году частно-государственное пароходство РОПит**. (в мае 1856 года флигель-адъютант Н. Аркас и тайный советник Н. Новосельский подали в высокие кабинеты прошение об учреждении частного пароходства на Черном море. Так было создано Русское общество пароходства и торговли. Общество держало в своих руках торговлю по нескольким направлениям – Кавказскому, Крымскому, Галацкому и далее – Марсельскому. Не было забыто и пассажирское сообщение, в том числе и по рекам – Днестру, Днепру, Дону, Дунаю и даже по Бугу.). То есть лес из Перми попадал теперь и в Одессу, а при необходимости- и в Европу.

Третьим же компаньоном в данном строительстве был Па́вел Петро́вич Ме́льников, первый министр путей сообщения Российской империи (1865—1869), один из авторов проекта железной дороги Петербург — Москва.

Памятник Мельникову на Комсомольской площади в Москве.

**Читателю нужно как-то отмечать те торговые пути, которые я упоминаю в своем рассказе. Это- исключительно важно для нас, ибо в них таятся ключи современных событий и наших ожиданий. Один из них я укажу в резюме к посту.**

В дальнейшем эта Ж.Д. вошла в состав т.н. Грязе-Царицынской железной дороги, которую строил уже Губонин, и которая связала Царицын с центром РИ. В то же время, в конце 19 века Волжско-Камский банк профинансировал участок ж.д. от Калача через ст. Морозовскую до станции Лихая.

Казалось бы- для чего такие подробности? Дело в том, что данные ж.д. 1. строились на землях Войска Донского 2. Строились убежденными Имперцами 3. Строились на Русские деньги. Естественно- как и любой транспортный путь они и повлияли на менталитет местного населения- т.н. "Верховских казаков", которые "выпадали" из системы распределения угольных дивидендов в отличии от казаков "низовских". Именно место проживания верховских казаков- от Луганска до северо-восточной границы Всевеликого Войска Донского, прямо по центру которого пролегали вышеописанные ж.д пути - места довольно бедные в сельхоз. плане, но ставшие транзитом стратегических грузов того времени и определили многие будущие события.

**В апреле 1918 года на Дону завершился великий раздел: казаки фронтовики северных**

**округов — Хоперского, Усть-Медведицкого и частично Верхне-Донского — пошли с отступавшими частями красноармейцев Михаил Шолохов** То есть область данных Ж.Д-практически от Луганска до Хопра- это примерно 400 км- в дальнейшем стала КРАСНОЙ.

**ЗЫ. И именно под этой ЖД в настоящее время лежит примерно 30 лярдов тонн коксующихся углей- это в Ростовской обл. И именно рядом с ней же- поближе к Хопру- лежит НИКЕЛЬ. Ну как-то так случайно получилось... А если ехать по этой же ЖД на Север- то попадаешь ровно и прямо на железную руду Курской Аномалии...и всего-то это нет ничего..по километражу.** То есть- при умирающей промышленности Луганской Обл и соответствующей ТОЛЬКО расконсервации разведанных запасов и при наличии готовых к эксплуатации транспортных путей.... (лет так на 150 хватит)...ну-дальше думайте сами и переводите в бабло. Причем- в "Красной зоне" России...

From: <http://wiki.footuh.ru/> - Тяпка Футюха

Permanent link: [http://wiki.footuh.ru/doku.php/content:hrono:mixt:%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%BF%D0%BF%D1%8B\\_%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B1%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B0](http://wiki.footuh.ru/doku.php/content:hrono:mixt:%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%BF%D0%BF%D1%8B_%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B1%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B0)

Last update: 2015/12/06 01:42