

**Чорнобай П.О.**

**Олександр Аполлонович Верховцев  
та його внесок у розвиток Катеринославщини  
(за матеріалами «Горнозаводского Листка»)**

Остання чверть XIX ст. в історії Півдня України характеризується бурхливим промисловим розвитком завдяки розробці вугільних родовищ Донбасу, залізорудних – Кривбасу, та, як наслідок, піднесення металургійної промисловості в регіоні. У цьому промисловому процесі важлива роль належала будівництву залізниць, однією з яких була Катерининська залізниця, що була введена в експлуатацію весною 1884 р. Її важливість заключалася в

тому, що вона зв'язала собою два потужних промислових центри – Донбас і Криворіжжя.

Значний внесок у розвиток залізничного транспорту Півдня України належить першому начальнику Катерининської залізниці – Олександру Аполлоновичу Верховцеву, який її очолював з 1884 по 1900 рр. Досі дуже мало авторів зверталися до дослідження діяльності О.А. Верховцева та його внеску у розвиток Катерининської залізниці. В основному, про нього згадується в роботах, які виходили друком з нагоди ювілеїв Катерининської (Придніпровської) залізниці. В першій ювілейній праці «К 25-летию Екатеринбургской железной дороги (1884-1909)», написаній у 1909 році, не зазначений на обкладинці автор відмічає лише економічні заслуги О.А.Верховцева [2, с. 5]. Тільки через сорок років, вже у радянські часи, вийшла праця С.М.Слепухіна «Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги 1884-1948 гг.», у якій викладена коротка історія формування Катерининської залізниці, але безпосередньо про О.А.Верховцева не знаходимо в ній жодної згадки: лише говориться, коли було відкрито залізницю, які колії ставали до ладу протягом перших років і т.і. [4].

У ювілейному виданні «Дорога и люди», написаному колективом авторів за редакцією редактора газети залізничників Придніпров'я «Магістраль» Ю.Р.Швайко і присвяченому 125-річчю магістралі, події напередодні революції і громадянської війни займають 14 сторінок. У книзі є також декілька нарисів про начальників Катерининської залізниці, в тому числі і О.А.Верховцева, якому у книжці відведено чотири сторінки [3]. Тим не менше, з них можна дізнатися про рік призначення першого начальника залізниці і рік його смерті, але відомостей про те, де народився, де навчався у цій роботі немає. В останній роботі, присвяченій ювілею Придніпровської залізниці, написаній відомим краєзнавцем М.С.Богомазом «Придніпров'я рухається та тече», О.А.Верховцев характеризується як начальник, за управління якого Катерининська залізниця вийшла на перше місце по обсягам перевезень [6].

Більш ґрунтовною є книга вчених Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.А.Лазаряна Г.М.Кірпи, О.М.Пшінька та І.В.Агієнка «Залізниці України», яка вийшла друком у 2001 р. [12]. У ній автори присвятили окремий розділ історії розвитку Придніпровської залізниці, в якому розглянули процес формування залізничного транспорту. Але відомостей про першого начальника у ній немає, він там лише згадується. Цікавою є робота місцевих краєзнавців з м. Верховцево – подружжя Галини Савеліївни та Олексія Семеновича Орлових, які у своїй роботі «На рубежі віків» описали історію заснування і розвитку міста Верховцево, яке до 1904 р. було залізничною станцією і мало іншу назву – Любомирівка [11]. У дослідженні вони приділили увагу першому начальнику Катерининської залізниці як керівнику, людині, якій не байдужими були не тільки справи залізниці, але і розвиток освіти, науки краю тощо.

Важливою є інформація галузевої періодичної преси, оскільки у деяких замітках оцінюється діяльність О.А.Верховцева. Зокрема, мова йде про газети «Васильківський вісник» [8] та «Приднепровская магистраль» [1; 9]. Остання

публікація у «Приднепровской магістралі» директора музею Придніпровської залізниці В.Буряк «Верховцев: достоверные факты жизни». В ній автор робить спробу дати нарис життя О.А.Верховцева з залученням джерельної бази того часу. І це їй певною мірою вдається, бо з публікації можна дізнатись, коли О.А.Верховцев народився, де вчився, якою діяльністю займався. Але в статті немає жодної інформації, на основі яких архівних джерел було написано статтю [24, с. 6; 25, с. 7]. Названі публікації не вичерпують характеристики діяльності О.А.Верховцева, котрий опосередковано причетний до появи Катеринославського відділення Російського технічного товариства.

Мета даного дослідження – на основі публікацій у часописі З'їзду Гірничопромисловців Півдня України «Горнозаводской Листок» (далі – ГЗЛ), який виходив друком з 1888 року у Харкові з періодичністю два рази на місяць, доповнити та оцінити діяльність О.А.Верховцева, приділивши особливу увагу його внеску у промисловий та освітньо-культурний розвиток Катеринославського краю.

У 1881 році, завдяки відкриттю Олександра Миколайовича Поля, почалось будівництво Катерининської залізниці, яка об'єднала величезні поклади залізної руди Криворіжжя з кам'яним вугіллям Донбасу.

Керував будівельними роботами інженер Міністерства шляхів сполучення Валеріан Олександрович Титов. Ще до відкриття руху поїздів Криворізька дорога 18 лютого 1882 року була перейменована на Катерининську. Першим її начальником призначили Олександра Аполлоновича Верховцева, талановитого інженера залізничного транспорту. Народився О.А.Верховцев 8 лютого 1839 р., за версією В. Буряк, був «крещён в Успенской казачьей церкви в Замоскворечье. В 10 лет он был принят в число кандидатов на казённый счёт Института корпуса путей сообщения в Санкт-Петербурге, который окончил в чине инженер-поручика в 1860-м.» [24, с. 6]. З приводу року народження, то це питання дещо спірне, бо на пам'ятній плиті, яка до війни лежала над могилою О.А.Верховцева, було написано: «Здесь покоится первый начальник и устроитель Екатеринбургской железной дороги, почивший на 63 году жизни» [3, с. 16]. Тобто, можна зробити припущення, що часом народження міг бути і 1837 р.

Після закінчення Санкт-Петербурзького інституту шляхів сполучення і до призначення начальником Катерининської залізниці О.А.Верховцева «направили в IV округ пути Харьковской дороги на должность начальника отделения. За отличную, усердную и ревностную службу был награждён орденом Святого Станислава III степени». У 1867-1870 рр. О.А.Верховцева призначено помічником начальника 2-ї дистанції Московсько-Тульської ділянки Курської залізниці, а згодом він стає начальником Московсько-Курської залізниці [24, с. 6].

1870-80-ті рр. були найпліднішими в роботі О.А.Верховцева. Його було призначено керівником Орловсько-Грязької залізниці, яка перебувала в аварійному стані і яка за вмілого керівництва Олександра Аполлоновича була приведена в повний порядок. Тому ні у кого не викликало подиву, коли кваліфікованого керівника О.А. Верховцева за наказом Міністра шляхів

сполучення у 1883 році було призначено начальником щойно відкритої Катерининської залізниці.

Під керівництвом О.А.Верховцева Катерининська залізниця забезпечила потужний розвиток гірничо-видобувної промисловості в Кривбасі і Донбасі, а також металургії на Придніпров'ї [1]. Завдяки його господарюванню уже в перший рік експлуатації з 18 травня 1884 року, за 7 місяців 12 днів валова виручка майже покрила експлуатаційні витрати, давши дефіциту всього 9000 крб. При загальних затратах в сумі 745000 крб. [2, с. 5].

В наступному 1885 р. дорога мала прибуток у розмірі 245692 крб., і з кожним роком надходження тільки зростали, досягнувши у 1888 р. 1200000 крб., а в останній рік роботи О.А.Верховцева (1900 р.) – 11300116 крб.

Ці всі досягнення були не випадковими. У 1891 р. після відкриття Південного Гірничого управління у Катеринославі директор Гірничого Департаменту К.А.Скальковський, який відкривав цю установу, здійснив в межах Катерининської залізниці огляд підприємств губернії. Серед керівників, які його супроводжували, був і О.А.Верховцев. У промові на зустрічі він сказав: «Значение для горной промышленности Екатеринбургской железной дороги, которая, будучи построена для помощи голодающему местному населению, в настоящее время развила возле себя громадную заводскую промышленность и оказалась одной из доходнейших дорог» [15]. І це були ще дуже складні часи у розвитку залізничного транспорту.

Катерининська дорога з 1896 р. впевнено займала перше місце в Російській імперії за обсягами перевезень вантажів (вугілля, руда, зерно). Успішна робота дороги сприяла розвитку металургійної промисловості, піднявши тим самим попит на вугілля. До кожної шахти потрібні були під'їзні колії, і дуже часто власники родовищ, шахт, самотужки будували цю колію до шахти, а згодом передавали її на баланс Катерининської залізниці [3, с. 16]. Уздовж колії і її розгалужень відкрили десятки доменних і переробних заводів. У той же час у Донецькому басейні було закладено понад 700 кам'яновугільних і антрацитних копалень.

Катерининська залізниця як найкоротший шлях для проходження вантажів з Донецького району в південно-західний край впливала і на сільське господарство. Кількість орної землі Півдня країни за 10 років існування залізниці збільшилася на 450 відсотків, перевезення зерна зросло з 2 мільйонів пудів до 22,5 мільйона пудів на рік.

У пошуках заробітку в південний промисловий регіон ринули переселенці з далекої Півночі Росії, Київської, Чернігівської, Курської й Орловської губерній. Сотні тисяч робітників зосередилися на металургійних заводах, у нових районах криворізьких рудників і донецьких шахт [4, С. 48].

Вздовж річки Кальміус і в балці Богодуховій, що в Донбасі, були відкриті великі поклади високоякісного вугілля. Дорога забезпечила транспортне обслуговування цих родовищ. Зрозуміло, що плануванням та фінансуванням будівництва займалось Міністерство шляхів сполучень, але всі пропозиції по розвитку дороги йшли в основному від її начальника.

Прискореними темпами будувалися вугільні шахти в Донбасі. На Криворіжжі зростав видобуток залізної руди. Якщо в 1881-1885 рр. видобуто 7260 тисяч пудів руди, то в 1886-1890 рр. – більше 20 мільйонів пудів. У 1897 р. Криворіжжя по видобутку руди вийшло на перше місце в Російській імперії.

У 1890-х роках гірничозаводська промисловість краю, що прилягала до залізниці, зайняла за оборотами і продуктивністю перше місце в державі, а Катерининська залізниця – перше місце за обсягами перевезень. У 1895 р. Є.І.Рагозін у своїй книзі «Залізо і вугілля на півдні Росії» писав, що Росія ще довго б залишалася в залежності від Західної Європи стосовно чавуну, якби не була відкрита криворізька залізна руда поблизу багатих покладів усіх видів кам'яного вугілля, і якби не була побудована Катерининська залізниця [6, с. 234].

О.А.Верховцев обґрунтував необхідність Другої Катерининської залізниці, подавши впевнений доказ того, що лінія Любомирівка (Верховцево) – Авдіївка перевантажена. Уряд у травні 1890 року дав згоду на будівництво цієї дороги [7, с. 13].

Подальше формування могутнього промислового регіону без розвитку мережі залізниць, будівництва нових шляхів сполучення, найкоротших гілок до підприємств і пристаней на берегах Дніпра було практично неможливим. Ні паровозів, ні вагонів для перевезення зростаючої кількості вантажів не вистачало, швидкості руху були вкрай низькими. Рудники, вугільні шахти вже в 1892 р. не один раз були поставлені перед фактом, коли залізничники не забезпечували зростаючих потреб у перевезеннях руди, палива, металу, будівельних і інших матеріалів.

З приводу нестачі залізничної техніки, то така ситуація була по всій Російській імперії. У 1890 р. після відвідин Паризької міжнародної технічної виставки голова Ради З'їзду гірничопромисловців А.Ф.Мевіус відмічав: «Я не могу не выразить крайнего недоумения возбуждаемого повсеместно той отсталостью и застоєм, в котором, как теперь оказывается, находится всё железнодорожное дело в России. Лица, посетившие Парижскую выставку, с восторгом вспоминают тамошний железнодорожный отдел и говорят, что к стыду нашему мы оказываемся по этой части необычайно отсталыми».

Технічну відсталість А.Ф.Мевіус характеризував тим, що навіть вагонне будівництво в країні знаходиться не на належному рівні, а це в свою чергу призводило до негативного розвитку перевезень залізницями: «Как это так, в самом деле у нас до сей поры строят вагоны, которых тара 400 пуд., а подъемная сила 600 пуд., тогда как повсюду почти, кроме нас и турок, вагоны товарные, имея тару в 600 пуд., поднимают груза не менее 1500? Ведь это в огромной степени влияет на стоимость доставки дешевого товара на дальние расстояния; ведь не будь одного только этого затруднения – мы могли бы смело удержать за собою рынок Москвы и вступить, таким образом, в состязание не только с английским углём, но и с нефтяными остатками» [14].

Катерининська залізниця також перетворювалася у велике промислове підприємство, яка для свого обслуговування вимагала десятків тисяч робітників та службовців. Восени 1892 р. на найбільш важкому перегоні східної ділянки –

від станції Демурине до станції Синельникове – почалося будівництво другого шляху довжиною 90 верст. Роботи тут були закінчені влітку 1894 р.

У цей же період здійснюється будівництво других колій на ділянках: Сухачівка – Запоріжжя (нині Баглій), Катеринослав – Сухачівка, Запоріжжя – Любомирівка. Всього в межах Катерининської залізниці було побудовано 859 других шляхів. Загальна протяжність двоколіїних ділянок складала 45 відсотків залізниці.

З 1 липня 1893 р. до Катерининської залізниці була приєднана частина Донецької, з 1 січня 1896 р. – ділянки Костянтинівка – Ясиновата і Костянтинівка – Микитівка – Ростов з пов'язаними з ними ланками. З 1896 р. Катерининська залізниця за розмірами перевезених вантажів (вугілля, руда, зерно) міцно зайняла перше місце в країні.

Одночасно з будівництвом інших залізничних шляхів йшов розвиток станцій для збільшення пропуску і переробки потягів. Кількість станцій протягом 10 років зросла з 54 до 106. Це дозволило збільшити розміри і швидкості руху потягів. З'явилася необхідність підсилити безпеку руху на перегонах і станціях. А вона при ручному керуванні стрілками прямо залежала від стрілочників. Тому у 1898 р. були початі роботи з устрою механічної централізації стрілок і сигналів. У першу чергу були централізовані стрілки на роз'їздах і блокпостах ділянки Кринички – Любомирівка. Для більш інтенсивного освоєння рудних родовищ Криворіжжя уздовж ріки Саксагань влітку 1895 р. почалося будівництво Саксаганської ланки. Рух по ній було відкрито 6 грудня того ж року. З'єднання Саксаганської руди з Донецьким вугіллям послужило початком швидкого розвитку металургійної промисловості Півдня Російської імперії. Заводи почали будуватися з шаленою швидкістю і за чотирнадцять років (1886-1900 рр.) з'явилися всі великі заводи краю, а саме: Олександрівський завод Брянського Товариства в Катеринославі у 1887 році; Кам'янський завод при станції Тритузна в 1889 році; Трубопрокатний завод Шодуар в Катеринославі в 1889 році; Гданцівський чавуноливарний при станції Кривий Ріг у 1892 році; Юр'ївський завод при станції Алчевськ у 1895 році; Петровський завод при станції Єнакієво в 1896 році; Завод "Провіданс" та Нікополь-Маріупольський при станції Сартана у 1896 році; Гартманівський завод при станції Луганськ у 1897 році і багато інших, більш менших заводів, переробних та машинобудівних [2, с. 6-7].

У ході розвитку залізниць, що зв'язують Донбас і Кривбас, була реалізована ще одна пропозиція О.А.Верховцева – про будівництво дільниці лінії Чаплине – Пологи – Бердянськ. Будівництво цієї дільниці було почато 1 квітня 1896 р. Керував роботами інженер О.О.Рижов. А 26 грудня 1898 р. начальник Катерининської залізниці повідомив Міністерство шляхів сполучення, що Бердянська лінія введена в експлуатацію, обладнана і на ній відкривається регулярний рух. Лінія Чаплине – Бердянськ дала вихід вантажам до Бердянського порту – на Азовське море [9].

Новобудови вимагали під'їзних колій, а діючі підприємства – нових, найкоротших шляхів сполучення. З'явилися ланки: Кайдацька, від станції Катеринослав до пристані на березі Дніпра в селищі Кайдаки – 4 версти;

Кам'янська (Дніпродзержинськ), від станції Запоріжжя (пізніше Баглий) до шпального заводу на березі Дніпра (нині станція Тритузна) – 9,7 версти; Саксагань, від станції Кривий Ріг (пізніше Долгінцево) до станції Саксагань (тепер Карнаватка) – 7,4 версти, - усього довжиною більше 36 верст [8].

Надалі для освоєння залізних руд у Кривбасі були побудовані: у 1898 р. ділянка Калачевська – П'ятихатки – Любомирівка (нині Верховцево), а до 1900 р. й інші ділянки району. Велике значення одержала Користівська лінія, що відкрила найближчий вихід гірничозаводським вантажам і вугіллю на Південно-Західні залізниці і на заводи Привіслянського краю, а криворізькій руді – за кордон.

Щоб поліпшити умови збуту кам'яного вугілля, за рішенням начальника залізниці О.А.Верховцева побудували сполучну ланку Мушкетове – Волноваха, забезпечивши вільний доступ вугілля до Маріупольського торгового порту. У грудні 1899 р. почалися перевезення вантажів по гілці Мушкетове – Доля.

Не стояли осторонь будівництва та розвитку Катерининської залізниці З'їзди Гірничопромисловців Півдня України. Вони весь час запрошували начальника залізниці О.А.Верховцева на свої засідання. Так, у ГЗЛ за 1899 р. повідомляється: «По просьбе собрания (XXIV З'їзд Гірничопромисловців Півдня України. – П.Ч.) г. начальник Екатеринбургской железной дороги, тайный советник А.А.Верховцев, сделал доклад о необходимости постройки вспомогательного железнодорожного пути для возможности выполнения ожидаемых на Екатеринбургской дороге перевозок в районе наиболее загруженных ея участков, согласно данным, изложенным в подробной печатной записке по этому вопросу». Промова О.А. Верховцева знайшла у присутніх підтримку, бо була зустрінута «аплодисментами, причём постановлено выразить благодарность докладчику и ходатайствовать о скорейшем осуществлении её проекта» [18].

На XXV З'їзді Гірничопромисловців Півдня України у 1900 р. О.А.Верховцев виступив з пропозиціями про розвантаження Катерининської залізниці за рахунок будівництва додаткових колій. Він запропонував два варіанти: «1) «Основные направления линии»: а) Долгинцево – Никополь – Александровск – Пологи – Волноваха – 403,66 верст; б) Караванная – Ново-Дебальцево – 119,14 верст; в) Макеевская ветвь (Махоровка – Макеевка) – 20,16 верст и г) ветвь на Николо-Козельск – 38,79 верст, итого 581,75 верст. 2) «Южный вариант»: а) Долгинцево – Никополь – Пришиб – Гора-Токмак – Волноваха – 366,17 верст; б) Караванная – Ново-Дебальцево – 119,14 верст; в) Макеевская ветвь (Махоровка – Макеевка) – 20,16 верст и г) ветвь на Николо-Козельск – 38,79 верст, итого – 544,26 версты».

Доповідач зазначив, що він схиляється до «Південного варіанту», і це було одноставно підтримано присутніми: «Указав на некоторые особенности обоих направлений, А.А.Верховцев обратил внимание собрания на следующие главные преимущества «Южного варианта»: линия эта на протяжении около 100 верст идёт по тому-же направлению, по которому пройдёт и линия Пришиб – Верхнетокмак; она, кроме того, идёт параллельно направлению Екатеринбургской железной дороги и захватывает большой западный район

марганцевых рудников и, наконец, она на 37,49 версты короче «основного направления линии»; укорочение весьма важное для транзитного пути. По предложению председателя, собрание выразило аплодисментами благодарность А.А. Верховцеву за его доклад» [21].

У 1900 р. виникла думка про будівництво другої Катерининської залізниці. В замітці під назвою «Местные известия» ГЗЛ повідомляла: «Окончательный проект уже утверждён, и с весны будет преступлено к её постройке, причём на строительные работы по сооружению названной дороги в 1901 г. ассигновано 10 мил. рублей. Постройка дороги поручена начальнику Екатеринославской дороги тайному советнику А.А. Верховцеву» [20].

У 1900 р. у зоні обслуговування магістралі діяло 770 промислових підприємств, 184 вугільних шахти, 57 рудників, 47 цегельних заводів, 255 підприємств з переробки продукції сільського господарства. Населення губернії збільшилося в два рази, а Катеринослава – в три.

До початку ХХ сторіччя Катерининська залізниця являла собою цілком розвинуту і майже закінчену систему рейкових шляхів, що складаються із шести головних напрямів: західна ділянка залізниці Любомирівка (Верховцеве) – Долинське, з відгалуженнями на Саксагань і Інгулець, що обслуговує Криворізький рудний басейн; східна ділянка Ясиновата – Микитівка – Дебальцеве з ланками від Дебальцеве до донецьких вугільних шахт (Дебальцеве – Зверєво, Дебальцеве – Міллерове, Дебальцеве – Куп'янськ); головна лінія від Ясиноватої до Любомирівки (нині Верховцеве), що забезпечує зв'язок між рудним і кам'яновугільним районами і обслуговує великі металургійні і машинобудівні заводи Катеринослава, Каменського (Дніпродзержинська) і інші.

І, нарешті три гілки, що направляються від головної лінії на південь, – Таганрого-Ростовська, Маріупольська і Бердянська, які дали вихід до портів і забезпечили великі сільськогосподарські і пасажирські перевезення.

Напрямок Лозова – Севастополь увійшов до складу Курсько-Харково-Севастопольської залізниці, за винятком ділянки Синельникове – Катеринослав, переданої у 1885 р. до складу Катерининської.

Начальник Катерининської залізниці брав активну участь у житті губернії. Так, у 1892 р., як повідомляє ГЗЛ, відбулося засідання у губернатора: «20 сентября начальник Екатеринославской губернии открыл заседание Комитета по сбору и приёму пожертвований в пользу бедных семейств населения и рабочих м. Юзовки, пострадавших от бедствий, происшедших в Юзовке и её окрестностях в августе и сентябре месяцах этого года. В заседании этого комитета участвовали И.И.Зеленцов, А.А.Верховцев, В.А.Гаевский, А.М.Горяинов» [16].

Міністерство шляхів сполучення також прислухалося до пропозицій О.А.Верховцева. Так, у 1900 р. при Міністерстві відбувалася передача приватних колій на баланс Курсько-Харково-Севастопольської чи Катерининської залізниць. З цього приводу ГЗЛ писав: «В первых числах июля при Министерстве происходили занятия особо организованной комиссии, посвященные главным образом вопросам, касающимся присоединения

некоторых Донецких участков Общества Юго-Восточных дорог и казённым дорогам. В занятиях этих принимали участие и начальники местных дорог Н.А. фон-Ренкул и Ф.И.Шмидт, специально вызванные для этого из Харькова в С.-Петербург. Названные участки сначала предполагалось присоединить к Екатерининской железной дороге, но начальник её, инженер А.А.Верховцев, дал отзыв, в котором указывал, что было бы гораздо целесообразнее присоединить их к Курско-Харьково-Севастопольской дороге. В свою очередь и начальник этой дороги фон-Ренкул дал отзыв, в коем находил выгоднее присоединить Донецкие участки к Екатерининской дороге» [19].

О.А. Верховцев не стояв осторонь проблеми поповнення кадрів і розвитку технічної освіти в краї. Зокрема, він брав участь у створенні Катеринославського відділення Російського технічного товариства. На першому засіданні Катеринославського відділення, яке відбулося 30 січня 1894 р., першим головою відділення РТТ був обраний І.І. Зеленцов, начальник Південного Гірничого управління, а заступником – О.А.Верховцев. В перший рік існування відділення нараховувало 43 члени. На засіданнях, які проходили в сучасних будівлях адміністрації Придніпровської залізниці, розглядалися проблеми кам'яновугільної, гірничої і металургійної промисловості [13]. В основному, засідання проводились двічі на рік, але товариство також ставило за мету просвітницьку діяльність – для повідомлень і технічних бесід у Гірничому управлінні та на Брянському заводі, на які запрошувались всі бажаючі («особых пригласительных повесток на эти дни заседаний не будет») [17].

Керівництво залізниці поповнювалося в основному випускниками Інституту інженерів шляхів сполучення (м. Санкт-Петербург) і Московського інженерного училища, відкритого в 1896 р., а також з інших технічних вузів після їхньої перепідготовки. Тому не дивно, що особливим предметом уваги Олександра Аполлоновича були загальноосвітні школи. І коли Міністерство освіти Росії 25 вересня 1898 р. затвердило правила про початкові залізничні училища (школи), він взявся за цю справу з подвоєною енергією. Він особисто приїздив на відкриття шкіл, піклувався про оснащення підручниками та учбовими посібниками [11, с. 12-14].

У виданні «Дніпропетровськ: минуле і сучасне» зазначається архітекторський талант О.А.Верховцева. Йому приписується авторство будівництва Катеринославського залізничного вокзалу, який було урочисто відкрито 18 травня 1884 р. [5, с. 178]. Але В. Буряк вказує на те, що будівля була споруджена у псевдоросійському стилі за проектом архітектора І.І.Роппета і нагадувала будівлю Російського павільйону на Міжнародній виставці 1873 р. у Парижі [25, с. 7].

Подружжя Верховцевих певний час у 1888 р. було під наглядом Департаменту поліції, про що свідчить така інформація: «Вечер и танцы в клубе, устроенный по подписке в четверг на второй неделе Великого поста, по инициативе бывшего Вице-губернатора барона Рокасовского и жены управляющего казённою Екатерининскою железною дорогою инженера Верховцева и последовавших затем нескольких вечеров – дамы католички-польки одетые в чёрное платье и нарочно упорно отказывались танцевать и

рано уехали домой. Вследствие этих-то несвоевременных увеселений, между простыми людьми слышались осуждения лиц, во главе управления стоящих, в небрежении к религии, к основным православным установлениям, к нравственности, каковы суждения были внушены, без сомнения, со стороны» [10]. Мова йде про гласний та негласний нагляд за людьми, яких відправляли до Катеринославської губернії.

Напружена праця, пов'язана з великим піклуванням за справу, яку доручили О.А.Верховцеву, негативно вплинули на його здоров'я. Від перевтоми його не покидав головний біль. Стан здоров'я різко погіршився восени 1900 року. Незважаючи на вжиті термінові лікарські заходи, хворий 18 листопада 1900 р. помер.

З'їзд Гірничопромисловців Півдня України так висловився про втрату О.А.Верховцева: «Управлению Екатерининской железной дороги. XXV съезд горнопромышленников постановил выразить своё искреннейшее соболезнование управлению Екатерининской дороги о потере полезнейшего железнодорожного деятеля и всеми чтимого любимого начальника Екатерининской дороги, почившего Александра Аполлоновича Верховцева. При этом съезд единодушно постановил пожертвовать в память покойного 1000 рублей в распоряжение Общества попечения о детях служащих Екатерининской дороги» [22].

Наступник О.А.Верховцева на посаді начальника Катеринославської залізниці Ф.І.Шмідт на одному з засідань XXVI З'їзду Гірничопромисловців Півдня України відмітив: «Несмотря на все недостатки, движение и работа Екатерининской железной дороги совершенствуются, и этим дорога обязана моему предшественнику, покойному А.А.Верховцеву» [23].

Таким чином, публікації в ГЗЛ дають доповнення до характеристики діяльності першого начальника Катерининської залізниці О.А.Верховцева. Саме за його керівництва залізниця посідала перше місце за вантажообігом і прибутками серед всіх залізниць Російської імперії. Окрім цього, весь час відбувалось будівництво колій, під'їзних шляхів. За О.А.Верховцева почалось будівництво Другої Катерининської залізниці, що сприяло подальшому економічному зростанню краю. Він брав активну участь в житті губернії, до його пропозицій прислухались представники влади і промисловці. О.А.Верховцев турбувався про розвиток освіти та поповнення кадрів. За його участі було відкрите Катеринославське відділення Російського технічного товариства, яке займалось розвитком технічної науки, проводило популярні лекції для робітників та всіх бажаючих. О.А.Верховцев був постійним учасником З'їздів Гірничопромисловців Півдня України. Його плідна діяльність, авторитет сприяли промислового, освітнього, економічному розвитку Катеринославського краю.

### Примітки:

1. Капитаны магистрали: (к 125-летию Приднепровской железной дороги. О первых руководителях дороги). // Приднепровская магистраль. – 1998. – 22 мая. – С. 2.
2. К 25-летию Екатерининской железной дороги (1884-1909). – Екатеринослав, 1909. – 43 с.
3. Верховцев. // Дорога и люди. – Днепропетровск, 1998. – 320 с.
4. Слепухин С.М. Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги 1884-1948 гг. – Днепропетровск, 1949. – 193 с.
5. Дніпропетровськ: минуле і сучасне. – Дніпропетровськ, 2001. – 584 с.
6. Богомаз М.С. Придніпров'я рухається та тече. – Дніпропетровськ, 2004. – 415 с.
7. Мирончук В.Д. Історія Катерининської залізниці (остання чверть ХІХ – початок ХХ ст.). – Дніпропетровськ, 2003. – 51 с.
8. Штепа П. Через край, загублений в степах: вітри історії: (як через болі і печалі народжувалися колії сталеві магістралі) // Васильківський вісник. – 1991. – 3 серпня.
9. Васильев А. А.А. Верховцев – первый начальник дороги: (Нашей дороге – 120) // Приднепровская магистраль. – 1993. – 12 июня.
10. Державний архів Російської Федерації. – Ф. 102. – Оп. 84. – Спр. 89. – Арк. 2.
11. Орлова Г.С., Орлов О.С. На рубежі віків. Д., 1997. – 39 с.
12. Кірпа Г.М. Пшінько О.М. Агієнко І.В. Залізниці України. Історичний нарис. – Дніпропетровськ, 2001. – 328с.
13. Записки Императорского Русского Технического Общества. – 1895. – № 9. – С. 29.
14. Горнозаводской Листок (далі – ГЗЛ). – 1890. - №1. – С. 579.
15. ГЗЛ. – 1891. – № 15. – С. 1031.
16. ГЗЛ. – 1892. – № 19. – С. 1347.
17. ГЗЛ. – 1898. – № 11. – С. 3373.
18. ГЗЛ. – 1899. – № 21. – С. 4013.
19. ГЗЛ. – 1900. – № 14. – С. 4379.
20. ГЗЛ. – 1900. – № 22. – С. 4603.
21. ГЗЛ. – 1900. – № 23. – С. 4633.
22. ГЗЛ. – 1900. – № 23. – С. 4635.
23. ГЗЛ. – 1901. – № 22. – С. 5288.
24. Буряк В. Верховцев: достоверные факты жизни. // Приднепровская магистраль. – 17 августа 2007 г. – № 32. – С. 6.
25. Так само. – 23 августа 2007 г. – № 33. – С. 7.