

***** В 1884 году из всех намеченных к постройке железнодорожных линий наиболее неотложной была признана железнодорожная линия Тихорецкая - Новороссийск. Намеченное правительством строительство железной дороги было нужно для ведения хлебной торговли. При этом бралось в расчет, что железнодорожная ветка пройдет по самым хлебобобовым местностям Кубанской области. А строительство порта, возложенное также на Владикавказскую железную дорогу, даст возможность вывозить кавказский хлеб на заграничные рынки. Таким образом, Северный Кавказ рассматривался как главный экспортер в отпускной хлебной торговле. Проект строительства железной дороги был ВЫСОЧАЙШЕ утвержден осенью этого года. Также планировалось вести строительство порта таким образом, чтобы оно было завершено одновременно с окончанием постройки железнодорожной ветки.**



***** На всем протяжении от Тихорецка до Новороссийска земляные работы выполнялись конной возкой, шпалы укладывались дубовые, рельсы доставлялись морским путем. Горные участки преодолевались с помощью динамита. Строительство шло три с половиной года и было окончено 25 июня 1888 года. В этот день железнодорожная линия была сдана в эксплуатацию. На открытии присутствовал министр путей сообщения К.П. Посыет и многие высокопоставленные особы Кубанской области.**

***** Первый поезд пришел на пассажирский вокзал Новороссийска, расположенный далеко за городом. Находился он за Цемесским болотом, на землях, не входящих в городскую черту. Первоначально строительство пассажирского вокзала железная дорога планировала осуществить в городской черте, что было бы удобно для горожан. Для этого нужно было засыпать часть болота, и тогда вся земля под железнодорожными сооружениями переходила в собственность железной дороги. Этому воспротивилось городское управление, и вокзал пришлось строить в Зацемесской стороне. Такое расположение вокзала было крайне неудобно для города, но для пригорода стало настоящим благом.**

***** На строительство железной дороги и порта потянулись тысячи рабочих из центральных районов России и из станиц Кубанской области. Рядом с вокзалом и другими железнодорожными предприятиями стали возникать стихийные барачные поселения, называемые «Нахаловками». Такое название они получали не случайно. Постройки рабочих возводились на казенной земле без какого либо разрешения, то есть самовольно. Наплыв рабочих, стремящихся найти заработок и пропитание в Зацемесской стороне, был настолько велик, что людям просто негде было жить. Рабочие стали занимать участки близлежащей местности, раскорчевывать и вырубать деревья и колючий кустарник, называвшийся хмеречью.**

***** После расчистки приступали к строительству домика или хатки-мазанки те , у кого на это хватало средств. Так возник сначала 1-й отрезок Мефодиевского железнодорожного поселка, а затем и 2-й. Вместе эти отрезки и составили в последующем рабочий поселок Мефодиевский.**

***** Проходили годы, рабочий поселок разрастался, его улицы поднимались все выше и выше по склонам гор. Росла и численность населения. В основном это были рабочие и служащие железнодорожных предприятий: станции, вагонных мастерских, паровозного депо и элеватора.**

***** Строился поселок без какой-либо планировки, поэтому его улицы были узкие, кривые и не имели никакого освещения. Улицы были немощенные, и после дождей утопали в непролазной грязи да иле. Воду брали из колодцев. Из всех благ цивилизации на Мефодиевке был местный базар, маленькая железнодорожная больница и двухклассное начальное училище Владикавказской железной дороги.**

***** Долгие годы такое положение вещей оставалось неизменным по причине того, что мефодиевский поселок числился на уездной территории Кубанской области, и поэтому не платил городу никаких налогов. А городские власти в свою очередь не обременяли себя заботами о благоустройстве неподведомственной ей рабочей территории.**