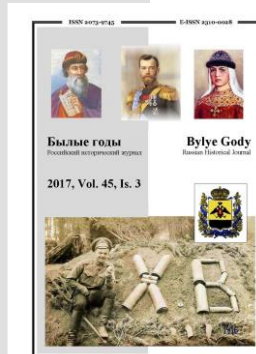


Copyright © 2017 by Sochi State University
 Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Russian Federation
 Co-published in the Slovak Republic
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 ISSN: 2073-9745
 E-ISSN: 2310-0028
 Vol. 45, Is. 3, pp. 928-936, 2017
 DOI: 10.13187/bg.2017.3.928
 Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 93/94

The Unrealized Project of Railway Construction: the Caucasian Saddle Road

Svetlana V. Darchieva ^{a, *}, Anzor V. Darchiev ^a

^a North-Ossetian Institute of Humanitarian and Social Studies named V.I. Abaev, Russian Federation

Abstract

The article is devoted to the study of the project of the Caucasian railway, which was put forward in the late XIX – early XX centuries. For Russia with its boundless spaces, railways have always had a special, strategic significance. Favorable geopolitical position allowed the Russian Empire to claim the role of a transport bridge connecting Europe and Asia. The railways linked together the vast regions of the Russian Empire, contributed to the strengthening of social and economic ties between the center of the country and the outskirts, thereby forming a single economic space for Russia. Hence the enormous importance in the process of early industrial modernization in the North Caucasus, which was the construction of the Vladikavkaz railway, becomes clear.

The analysis of the documents shows that the construction of such an important railway from the economic point of view, as the Vladikavkaz railway, was primarily due to considerations of a strategic and geopolitical nature, although in the future economic and social factors begin to prevail over strategic ones. In the early XX century. The Vladikavkaz railway network covered most of the North Caucasus. At the same time, it becomes obvious to the Russian government that it is necessary to create a direct sailing route to Transcaucasia. The draft railroad from Vladikavkaz to Tiflis was considered at the highest governmental level. Its implementation would undoubtedly contribute to industrial growth, both of the North Caucasus region and of the whole country. However, due to various reasons, this important project for the country was not realized.

Keywords: The Russian Empire, the North Caucasus, the Vladikavkaz railway, the Caucasian governor, the mayor, the Caucasian mountain pass, the Terek region.

1. Введение

Изучение региональных особенностей российской модернизации позднеимперского периода в последнее время всё чаще оказывается в фокусе исследовательского внимания. Одной из приоритетных задач исследователей модернизационных процессов в России второй половины XIX – начала XX веков является выявление и анализ конкретных механизмов слома сословных порядков и перехода к индустриальному обществу.

Современная Россия проходит очередной этап экономической и политической модернизации, поэтому как нельзя более актуальным становится осмысление и использование того богатого исторического опыта, который был накоплен в ходе предшествующего периода отечественной истории. Северный Кавказ при всей своей стратегической важности для Российской империи был в то же время в числе наиболее отсталых в социально-экономическом плане регионов. После проведения Великой крестьянской реформы и буржуазно-демократических преобразований в 60–80 гг. XIX в. Северный Кавказ стал важным структурным компонентом в системе единого российского рынка.

* Corresponding author

E-mail addresses: svetik-dar70@mail.ru (S.V. Darchieva), dar-anzor@mail.ru (A.V. Darchiev)

Огромную роль в процессе формирования рыночной экономики в данном регионе сыграла Владикавказская железная дорога. Тщательный анализ вопросов, связанных с теорией и практикой железнодорожного строительства в России начале XX в., позволяет понять важные особенности социально-экономического и политического развития страны.

На примере Северного Кавказа можно проследить активизирующее влияние железнодорожного строительства на процесс модернизации в России во второй половине XIX – начале XX вв. Сказанным определяется актуальность темы исследования и необходимость её научного осмысления.

2. Материалы и методы

2.1. На основе анализа архивных и опубликованных источников определяется роль и значение проведения железной дороги в процессе интеграции экономических и политических реформ на Северном Кавказе. В фондах Российского государственного исторического архива: «Кавказский комитет» (РГИА. Ф. 1268), а так же в фондах Северо-Осетинского института гуманитарных и социальных исследований им. В.И. Абаева: «Доклады городского головы 1905–1914 гг.» (СОИГСИ. Фонд Г.В. Баева), авторами исследования почерпнуты сведения о развитии железнодорожного строительства на юге империи, что позволило раскрыть поставленную проблему. Важнейшим источником стали изданные официальные материалы, циркуляры, ежегодные специальные отчеты.

2.2. Исследование проведено на основе принципов историзма и объективности, предполагающих познание вещей и явлений в их становлении и развитии. Такой подход представляется перспективным, так как позволяет избежать односторонности и предвзятости при оценке исторических событий.

3. Обсуждение

Из массива опубликованных трудов посвященных железнодорожному строительству выделяются работы известных отечественных ученых Л.В. Куприяновой (Куприянова, 1981), А.М. Соловьевой (Соловьева, 1975) В.Н. Ратушняка (Ратушняк, 1993), А.В. Фадеева (Фадеев, 1959) и др. Авторы исследовали становление капиталистических отношений на Северном Кавказе и осветили роль Владикавказской железной дороги в деле модернизации социально-экономического устройства региона.

История сооружения Владикавказской железной дороги и особенности развития железнодорожной сети Северного Кавказа в конце XIX начале XX вв. посвящены работы, Ю.Г. Харина (Харин, 2003), А.В. Забелина (Забелин, 2016), С.А. Цирульников (Цирульников, 1891), П.П. Мигулина (Мигулин, 1903), и др.

В работах Г.В. Баева (Баев, 1914), А.А. Кучинского (Кучинский, 1908), А. Камбиаджио (Камбиаджио, 1913), В.М. Верховского (Верховский, 1898) и др., предметом анализа стали вопросы влияния железных дорог на развитие внутренней и внешней торговли в России, отмечалось стимулирующее воздействие железнодорожного строительства на увеличение товарооборота. В трудах этих авторов содержатся материалы о сооружении Кавказской перевальной железной дороги.

4. Результаты

1860–1880 гг. для России стали временем бурного промышленного подъема, это явилось результатом не только благоприятной экономической конъюнктуры, но и правительственной политики поощрения развития и модернизации отечественной промышленности. В начале XX века на долю Российской империи приходилось уже 5 % мирового промышленного производства. Наблюдался рост и железнодорожного строительства. Более того, российское правительство старалось привлечь в эту сферу и частные капиталы, создавая выгодные условия для железнодорожных концессионеров, одновременно продолжая ограниченное казенное строительство.

Стремясь укрепить свое стратегическое, политическое и экономическое влияние на Кавказе, правительство неоднократно возвращалось к рассмотрению вопроса о железнодорожном строительстве в регионе. Кавказская администрация поддерживала идею правительства о соединении центра империи с Кавказом железнодорожным путем. Сооружение железнодорожной магистрали на Северном Кавказе подготовило бы «желаемый коренной переворот в сношениях Кавказского края с Россией как в гражданском, так и в военном отношении. Предоставляя полный простор русскому элементу влиять на эту богатую страну как в нравственном смысле, так и в коммерческом отношении, проектированная дорога обеспечит рассматриваемую пограничную область от всяких случайностей, внутренних беспорядков и внешних вторжений, сделав всякие попытки наших врагов против Кавказа почти невозможными... Только подобная дорога может прикрепить Кавказский край и Закавказье к России навсегда прочными и неразрывными узами...» (Наша железнодорожная политика, 1902: 35).

Сооружение в 1870-х гг. железной дороги между Ростовом и Владикавказом открыло новую страницу в экономическом освоении Северного Кавказа. После завершения очередной русско-турецкой войны (1877–1878 гг.) Комитет министров рассмотрел вопрос «Об устройстве железных дорог на Кавказе и Закавказском крае». Этот вопрос был также рассмотрен и наместником на Кавказе Великим князем Михаилом Николаевичем. Им была представлена подробная записка о необходимости возобновления строительства железных дорог на Северном Кавказе и Закавказье. Наместник отмечал: «Необходима немедленная постройка железных дорог, связывающих Закавказье

с Россией. Эта необходимость, кроме интересов политического положения нашего здесь – в крае, ясно указывается и соображениями военного характера» (РГИА. Ф. 1268. Оп. 23. Д. 174. Л. 5 об.). В связи с этим встал вопрос о сооружении линии от Владикавказа до Петровска, которая вошла в 1879 г. в намеченную правительством программу строительства железных дорог.

Общий план железнодорожного строительства на Северном Кавказе был представлен на обсуждение Комитета министров. В плане подчеркивалось, что «испытанные в минувшую войну затруднения по мобилизации и укомплектованию действовавших за Кавказом войск, а равным образом по содержанию значительных военных сил для охранения спокойствия в Дагестане и Чечне возводят необходимость неотложного соединения Ростово-Владикавказской дороги с Закавказским краем на степень первостепенной насущной потребности в стратегическом отношении» (РГИА. Ф. 1268. Оп. 23. Д. 174. Л. 5).

Сооружению Петровской линии, а затем проектируемым линиям от Тифлиса к Каспийскому морю, от Петровска до Баку и далее к Астаре (иранская граница), придавалось большое военное и политическое значение. Однако Комитет министров ввиду отсутствия в казне денег решил ограничиться сооружением на Кавказе лишь только главных дорог, это линии – Тифлис-Баку и ветка на Батум.

В период экономического подъема 1880–1890 гг. в России стало оживляться железнодорожное строительство, приостановившееся в 1870-х годах. Наибольшее значение правительство придавало строительству железных дорог, непосредственно связывающих Северный Кавказ с Закавказьем и внутренними губерниями империи. Этот вопрос имел для России огромное военно-стратегическое значение неоднократно поднимался и рассматривался Комитетом министров, затем Советом министров, Государственной думой и Государственным советом (Marshall, 2006: 128). Было три принципиально разных точек зрения на разрешение этого вопроса.

Первая, проводимая наместником Кавказа Великим князем Михаилом Николаевичем, сводилось к тому, что эффективнее всего строить железнодорожный путь в направлении Владикавказ – Петровск – Баку и далее к столице наместничества – Тифлису. «Кружная железная дорога в обход Кавказского хребта на Петровск и Баку к Тифлису, соединив Закавказье с центром империи, проведет вместе с тем свое благотворное влияние в военном, политическом, экономическом отношениях на пространстве своего тысячестоверстного протяжения по Кавказскому и Закавказскому краю. Обстоятельство это имеет огромное значение. Задача наша в Кавказском наместничестве не состоит только в защите этого края от турок и англичан. Опасность нам угрожает не с одной турецкой границы, она заключается и во внутреннем состоянии Кавказа. Нет надобности доказывать, какое важное значение имела бы для Кавказа в смысле окончательного умиротворения его и слияния с Россией экономическими, а через них и нравственными интересами железная дорога, прорезывающая Терскую область и опоясывающая Дагестан», – писал наместник в столицу (РГИА. Ф. 1268. Оп. 23. Д. 174. Л. 8).

Этот проект был поддержан в высших военных кругах Кавказской армии. Неудачный результат Крымской кампании (1853–1856 гг.), прошедшей русско-турецкой войны (1877–1878 гг.) показали необходимость такой дороги. Из-за отсутствия железнодорожной магистрали расходы по передвижению войск, перевозки провианта и снаряжения достигали размеров стоимости сооружения необходимой железной дороги (Куприянова, 1983: 61).

Вторая точка зрения, выражавшаяся в необходимости сооружения кратчайшего пути через Кавказский хребет, поддерживалась министром иностранных дел А.М. Горчаковым и военным министром Д.А. Милютиним. По распоряжению министерства Путей сообщения с 1872 по 1878 гг. инженером Б.И. Статковским было составлено три предварительных проекта перевальной дороги с пересечением Кавказского хребта в центральной его части под перевалами Крестовым, Квенамским и Магским. Первые два перевала находятся между реками Терек и Арагвой на прямой линии, соединяющей Тифлис с Владикавказом. Третий проект – Горийское направление – предполагал соединение Эльхотова или Дарг-Кох Владикавказской дороги по ущельям рек Ардона и Лиахвы через перевал Джумагский к Гори Закавказской железной дороги.

Третья точка зрения представляла собой совершенно иное направление в строительстве железных дорог на Кавказе. Проект был составлен инженерами путей сообщения Г.В. Адриановым и М.А. Малишевским, заключался в следующем, не отрицая значения перевальной дороги через Кавказский хребет, отмечая ее стратегическое значение, а так же, что этот путь может «соединить по кратчайшему направлению Тифлис с Владикавказской дорогой», вместе с этими достоинствами авторы отмечали, что «эта дорога пройдет по местности, совершенно не населенной и которая не может быть призвана к жизни никакой железной дорогой...Стоимость этой дороги, пересекающей хребет...должна быть исключительно велика» (К вопросу о железных дорогах, 1910: 5). Взамен перевального направления авторы предлагали проложить Черноморско-Кубанскую железную дорогу, которая «соединит Ростов с Тифлисом чрез побережье, при наличности местного груз и местного пассажирского движения, а так же при значительно меньших затратах на постройку» (К вопросу о железных дорогах..., 1910: 11).

В 1896 г. Комитет министров рассмотрел все варианты строительства железной дороги на Кавказе. Приняв во внимание идею сооружения перевальной дороги через Кавказский хребет, как

проект важный и необходимый, были учтены и ее значительная стоимость (от 300.000 до 111.408.000 руб.). Поэтому Комитет министров решил отложить постройку дороги до окончания Сибирской магистрали, однако разрешив Обществу Владикавказской железной дороги сооружение линии Петровск-Дербент, именно это решение и утвердил император 17 мая (*Исторический очерк...*, 1899: 408).

Однако, несмотря на положительную резолюцию императора в вопросе строительства Бакинской линии, вопрос этот еще обсуждался в министерстве финансов и путей сообщения, т.к. встретило возражение со стороны начальника Главного штаба генерал-адъютанта Н.Н. Обручева. Он считал, что направление Петровск-Дербент-Баку, «не может быть признано благоприятно разрешающим вопрос» и высказывался за неотложное строительство перевальной дороги через Кавказский хребет. По мнению Н.Н. Обручева окружной путь через Баку, не удовлетворяет стратегическим целям и не пригоден в политическом отношении.

Великий князь Михаил Николаевич присоединился к этому мнению, однако подчеркнул, что строительство линии через Кавказский хребет возможен только после завершения Сибирской дороги, в этой связи едва ли есть основания отказываться от направления Дербент-Баку, тем более, что и император выразил свое положительное отношение.

О необходимости строительства перевальной дороги высказался и статс-секретарь Д.М. Сольский, при этом подчеркнул, что для суждения о ней необходимо царское соизволение и результаты комиссий. Несмотря на целый ряд предварительных работ по пяти направлениям, окончательных изысканий произведено не было. Мнение статс-секретаря поддержал и министр финансов С.Ю. Витте, указав на опасность для бюджета одновременного принятия на себя казной постройки Сибирской и перевальной дорог.

Таким образом, Общество Владикавказской дороги получило разрешение увеличить облигационный капитал на сумму 12.274.139 рублей, не считая процентов за время строительства и расходов по реализации. Помимо этого капитала, предначиненного для строительства Баладжарского участка, было выделено на постройку Царицинско-Тихорецкой и Петровско-Дербентского направления 37.259.129 рублей (*Исторический очерк...*, 1899: 410).

К началу XX века строительство Владикавказской железнодорожной сети было завершено: введены в действие Бакинская линия, Кавказско-Екатеринодарская линия, а также многочисленные подъездные пути. Более того, началось строительство второго пути от Ростова до Тихорецкой, который в перспективе планировали довести до Тихорецкой и далее (*Grinevetsky et al.*, 2015: 460; *Харин*, 2003: 85).

Таким образом, в начале XX в. Владикавказская железная дорога стала одной из важнейших транспортных магистралей (См: *Metzer*, 1977: 131) соединившей северокавказские территории страны и являвшейся единственным транзитным путём в Закавказье.

Однако столь масштабное строительство Владикавказской железной дороги не смогло отеснить вопроса, связанного с сооружением перевальной железной дороги через Кавказ, так как в реализации этого проекта были заинтересованы Кавказский наместник и правительство, в лице Военного министерства. Вновь к решению вопроса о перевальной дороге в высших правительственных кругах вернулись в 1909 г. За период с 1894 по 1909 гг. были собраны материалы и сведения, обследованы районы проектируемой перевальной дороги. Особый вклад и наиболее ценный материал был предоставлен из канцелярии наместника на Кавказе. В «Обзорах» губерний и областей Кавказа за 1909 г. представлены экономическо-статистические данные, относящиеся, как к району проектируемой железной линии, так и ко всей территории Кавказа.

Перевальная дорога через Кавказский хребет всегда занимала внимание наместника И.И. Воронцова-Дашкова. Идею сооружения перевальной железной дороги наместник расценивал как жизненно важную коммуникацию между Кавказом и остальной Россией, имевшую большое экономическое, политическое и стратегическое значение.

С 1908 по 1913 гг. типография Главного управления наместника Кавказа издала более 30 трудов как по изучению вопроса о перевальной железной дороге, так и по разработке железнодорожной сети Северного Кавказа и Закавказья. В трудах инженеров были необходимые сведения о природе, физико-географические условия, описание рельефа, гидрографии, геологии и минеральных богатств, а так же этнографии населения, его занятий (*Кавказская Перевальная...*, 1913). Были собраны и обобщены сведения о деятельности проезда по Военно-Грузинской дороге за период с 1909–1911 гг., а Тифлисская физическая обсерватория представила результаты своих наблюдений об осадках и снеговом покрове в районе проектируемой железной дороги. Все эти материалы дали возможность приступить к практической реализации многолетнего проекта.

На межведомственном совещании, состоявшемся 12 марта 1910 г. под председательством заместителя министра путей сообщения инженера Думитрашко, был поставлен вопрос о направлениях и вариантах проведения дороги через перевал. Было рассмотрено несколько вариантов, в том числе и предложенное еще в 1890–1892 гг. инженером Ф.Д. Рыдзевским Архотское направление «Владикавказ-Тифлис», которое предполагало объединение «двух жемчужин Кавказа».

Направление перевальной железной дороги на Слепцовскую оказалось неудовлетворительным по барометрическим и некоторым другим показателям. Карабулакский вариант, был отклонен после технических исследований почвы, которые показали дефекты в виде спиральных тоннелей.

Многие члены совещания высказались за принятия Владикавказского варианта этой дороги. Так, представитель Министерства Внутренних дел тайный советник П.М. Кошкин наилучшим направлением перевальной дороги в политическом и административном отношении признал вариант с выходом к Владикавказу, поскольку данное направление являлось кратчайшим (*Владикавказский вариант...*, 1914: II).

Предпочтение Владикавказскому варианту отдавал и представитель из министерства путей сообщения профессор Н.Л. Шукин: «Перевальная дорога должна быть сооружена непременно с выходом к Тифлису и Владикавказу... это решение наилучшее» (*Владикавказский вариант...*, 1914: II).

По мнению председателя Общества Владикавказской железной дороги Н.В. Печковского, «Владикавказский вариант, сокращающий транзит на 49 верст и дающий выход к г. Владикавказ, где обществом Владикавказской жел. дор. строятся мастерские, предпочтительнее, хотя и дороже на 3 слишком миллиона рублей, благодаря большей длине тоннелей...» (*Владикавказский вариант...*, 1914: II).

Член Комитета Управления железных дорог А.П. Домбровский возражал Н.В. Печковскому: «Разница в стоимости Владикавказского и Карабулакского вариантов по данным Рыдзевского около 3,5 млн рублей. Между тем транзит по Владикавказскому варианту на 49 верст короче... благодаря сокращению длины...получится слишком 7 млн руб. Отсюда ясно, что и в финансовом отношении Владикавказский вариант лучше» (*Владикавказский вариант...*, 1914: III).

Альтернативным вариантом Архотскому направлению по распоряжению наместника военным инженером А.А. Кучинским был представлен проект по Квенамскому направлению который должен был соединить Тифлис, Гудаур и Владикавказ. Этот проект узкоколейной электрической железной дороги был внесен на рассмотрение в министерство путей сообщения. Предварительный проект был рассмотрен на особом межведомственном совещании под председательством инженера Б.А. Риппаса и был признан совещанием «технически выполнимым и отвечающим заданиям военного ведомства (перевозка одного полка в сутки и 400 вагонов, при одном пути – главное условие, которое предъявил наместник инженеру)» (*Кавказская Перевальная...*, 1913: 16).

Одним из важнейших вопросов, который должна была выяснить комиссия, это вопрос стоимости перевальной дороги. Обсуждение финансовой стороны проекта было поручено подкомиссии под председательством инженера А.Е. Струве. Комиссия не пришла к единому мнению о стоимости дороги по Архотскому направлению, так как не было единогласного и безусловного выбора этого направления. Так же комиссия не рассмотрела расчеты других проектов: Статковского – по Горийскому направлению и Кучинского – по Квенамскому.

Таким образом, у комиссии не было единогласного выбора направления строительства дороги по причине неясности технических условий и расчета стоимости. По итогам комиссии министром путей сообщения был внесен в Государственную думу законопроект «Об отпуске кредита в 300.000 рублей на производство изысканий Перевальной через Кавказский хребет железной дороги» со всеми приложениями, послужившими к его обоснованию (*Владикавказский вариант...*, 1914: 17). Законопроект был отклонен. Государственная дума, констатировала неудовлетворенность положением вопроса в строительстве перевальной дороги.

Представители Владикавказа, принимая во внимание важность сооружения железной дороги для экономического развития не только города, но и всей Терской области, обращались к правительственной власти с письменными докладами, в которых аргументированно проводилась мысль о выгоде Владикавказского проекта. В 1909 г. министр путей сообщения С. В. Рухлов принял делегацию депутатов городской думы Владикавказа, представившую подробнейшую записку Владикавказского варианта Перевальной дороги (автором записки был городской голова Г.В. Баев) (*Дарчиева, 2016: 53*).

В 1911–1912 гг. вновь проводились дополнительные изыскания по Архотскому направлению с 22-х верстным тоннелем для окончательного установления метеорологических, топографических и геологических данных для постройки дороги и выяснения ее стоимости. В сентябре 1911 г. во Владикавказ была направлена комиссия с участием иностранных специалистов и под председательством члена Государственного совета инженера Н.П. Петрова для решения вопроса о возможности проложить туннель через Архотский перевал. Швейцарские эксперты при осмотре перевала предложили строительство двухпутного тоннеля по образцу Симплонского в Альпах.

Вариант выхода железной дороги на Владикавказ через Тарское ущелье вновь был всесторонне исследован в 1912 г. комиссией Министерства путей сообщения под руководством инженера А.Л. Камбиаджио. Результаты комиссии подтвердили предпочтение Владикавказскому варианту строительства перевальной дороги, несмотря на его большую строительную стоимость (111.408.683 р.) в сравнении с направлениями на Слепцовская-Назрань (107.817.555 р.). Предпочтение было связано с тем, что город Владикавказ уже являлся одним из крупнейших по населению губернских и областных городов Кавказа. Со строительством железной дороги Ростов-Владикавказ и линии Петровск-Владикавказ город стал одним из крупнейших транспортных узлов края и района, включавшего

обширные и плодородные долины р. Терек и предгорные районы Осетии. Он был богат полезными ископаемыми, особенно серебро-свинцовыми и медными рудами.

Владикавказский район имел широкие связи с внутренними и внешними рынками посредством железной дороги и других путей сообщения. Через него проходила линия: Владикавказ-Дарг-Кох-Беслан-Назрань-Слепцовская; от Владикавказа до Моздока проходило шоссе, а на юг до Тифлиса через Дарьяльское ущелье – Военно-Грузинская дорога, кроме того, из Алагира шла Военно-Осетинская дорога на Кутаис.

Железные дороги дали мощный толчок развитию производительных сил края, способствовали внедрению капиталистических форм ведения хозяйства и расширению внутреннего рынка. Увеличивались посевные площади, расширялось производство высокотоварных сельскохозяйственных культур. Началась товаризация сельского хозяйства. Огромные площади стали распахиваться под кукурузу и другие культуры (лен, табак), которые находили, сбыт не только на местном рынке, но вывозились за границу.

Ростово-Владикавказская железная магистраль сделала доступной для российского и иностранного капитала большую часть Северного Кавказа, в том числе Терскую область. В 1890-х гг. при непосредственном участии бельгийского капитала было создано Горнопромышленное химическое общество «Алагир», в собственность которого перешли Садонские рудники и Алагирский сербросвинцовый завод.

В конце XIX в. город Владикавказ становится торговым центром, откуда товары растекались по всей области. Главными продуктами вывоза стало зерно, шерсть, предметы кустарных промыслов, а также изделия фабрично-заводского производства. Вместе с торговлей и промышленностью в 1880-х гг. в городе открылось отделение Государственного банка, задача которого, как отмечалось в уставе, состояла в том, чтобы облегчить денежные обороты, содействовать развитию отечественной торговли, промышленности, сельского хозяйства путем предоставления кредитов.

Владикавказ стал административным и стратегическим центром Терской области, в нем было сосредоточено управление казачьего войска, которое все свои крупные учебные и лечебные заведения сосредоточило во Владикавказе. Самое главное в проекте перевальной дороги направление – Владикавказ-Тифлис – сократило бы расстояние между Закавказьем и остальной частью империи (до 888 верст). Необходимо отметить слаженную работу Кавказского наместника И.И. Воронцова-Дашкова, городского головы Владикавказа Г.В. Баева, депутатов Государственной думы представлявших Северный Кавказ в разрешении вопроса о сооружении перевальной дороги направления Владикавказ-Тифлис.

8 мая 1914 г. министр Путей сообщения статс-секретарь С. Рухлов представил доклад в Совете министров «О разрешении сооружения распоряжением и за счет казны Перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет по направлению к городу Тифлису», который 16 мая вынес положительное решение. Дело переходило на рассмотрение в Государственную думу. Благодаря членам Государственной думы М.А. Караулову и М.М. Далгату, «оказавшим полную поддержку при отстаивании интересов города в великом для нас деле сооружения перевальной железной дороги, верится, что дорога будет сооружена», – писал Г.В. Баев (ОРФ СОИГСИ. Ф. 54. Оп. 1. Д. 20. Л. 1).

Начало Первой мировой войны отодвинуло многие текущие проблемы административного и социально-экономического характера на неопределенное время. И этот проект государственной важности не был реализован.

5. Заключение

Железные дороги – могущественный фактор, оказавший огромное влияние на развитие всех сторон социально-экономической жизни страны. Появление проекта строительства Кавказской перевальной железной дороги было обусловлено в первую очередь соображениями стратегического и геополитического характера. Российское правительство и Кавказский наместник выступали активными инициаторами создания данной дороги, так как стремились прочнее соединить окраину и центр империи. Проектируемая дорога, как нам представляется, несомненно, благотворно отразилась бы на общем развитии всего Кавказа, а так же способствовала бы формированию единого экономического, политического и культурного пространства России.

Литература

Баев, 1914 – Баев Г.В. Владикавказский вариант Перевальной через Кавказский хребет железной дороги в связи с проектом новой магистрали Владикавказ – Козлов. Записка. СПб., 1914. 22 с.

Верховский, 1898 – Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. СПб., 1898.

Владикавказский вариант..., 1914 – Владикавказский вариант Перевальной через Кавказский хребет железной дороги в связи с проектом новой магистрали Владикавказ – Козлов. СПб., 1914. 22 с.

Дарчиева, 2016 – Дарчиева С.В. Проблемы политико-административного управления на Северном Кавказе в начале XX в. (на примере Терской области) // Известия СОИГСИ. Владикавказ, 2016. Вып. 22. С. 47-56.

- [Забелин, 2016](#) – *Забелин А.В.* Владикавказская железная дорога – след в истории. Ставрополь: Сервисшкола, 2016. 132 с.
- [Исторический очерк..., 1899](#) – Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Выпуск 2. СПб., 1899.
- [К вопросу о железных дорогах, 1910](#) – К вопросу о железных дорогах на Кавказе. Черноморско-Кубанская железная дорога взамен Перевальной через Кавказский хребет. СПб., 1910. 24 с.
- [Кавказская Перевальная..., 1913](#) – Кавказская Перевальная железная дорога (1872–1913 гг.). Тифлис, 1913. 28 с.
- [Камбиаджио, 1913](#) – *Камбиаджио А.* Записка об экономическом значении и грузообороте проектируемой Перевальной через Кавказский хребет железной дороге. СПб., 1913. 178 с.
- [Куприянова, 1981](#) – *Куприянова Л.В.* Города Северного Кавказа во второй половине XIX в. (К проблеме развития капитализма вширь). М.: Наука, 1983. 230 с.
- [Кучинский, 1908](#) – *Кучинский А.А.* Материалы о Перевальной через Главный Кавказский хребет железной дороге. Тифлис, 1908. 94 с.
- [Мигулин, 1903](#) – *Мигулин П.П.* Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902). Харьков, 1903.
- [Наша железнодорожная политика, 1902](#) – Наша железнодорожная политика. СПб., 1902. Т. 2.
- [Ратушняк, 1993](#) – *Ратушняк В.Н.* По страницам истории Кубани. Краеведческий очерк. Краснодар, 1993. 208 с.
- [РГИА](#) – Российский государственный исторический архив.
- [СОИГСИ](#) – Северо-Осетинский институт гуманитарных и социальных исследований им. В.И. Абаева.
- [Соловьева, 1975](#) – *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. 314 с.
- [Фадеев, 1959](#) – *Фадеев А.В.* Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России. (К проблеме развития капитализма «вширь») // *История СССР.* 1959. № 6. С. 40–62.
- [Харин, 2003](#) – *Харин Ю.Г.* Исторический опыт развития транспортной инфраструктуры Северного Кавказа на примере Владикавказской железной дороги (последняя треть XIX – начало XX вв.). Пятигорск: Издательство ПГЛУ, 2003. 131 с.
- [Цирульников, 1891](#) – *Цирульников С.А.* Ставропольская железная дорога: 1881–1890. Очерк истории железнодорожного вопроса за последнее десятилетие. Ставрополь, 1891.
- [Grinevetsky et al., 2015](#) – *Grinevetsky S.R., Zonn I.S., Zhiltsov S.S., Kosarev A.N., Kostianoy A.G.* The Black Sea Encyclopedia. Berlin-Heidelberg: Springer, 2015. 889 p.
- [Marshall, 2006](#) – *Marshall A.* The Russian General Staff and Asia, 1860–1917. London-New York: Routledge, 2006. 264 p.
- [Metzer, 1977](#) – *Metzer J.* Some economic aspects of railroad development in Tsarist Russia. New York: Arno Press, 1977. 138 p.

References

- [Baev, 1914](#) – *Baev G.V.* (1914). Vladikavkazskij variant Pereval'noj cherez Kavkazskij hrebet zheleznoj dorogi v svjazi s proektom novoj magistrali Vladikavkaz – Kozlov. Zapiska. [Vladikavkaz option Passing through the Caucasian mountain range of the railway in connection with the project of a new highway Vladikavkaz – Kozlov. A note]. SPb. 22 p. [in Russian]
- [Verhovskij, 1898](#) – *Verhovskij V.M.* (1898). Kratkij istoricheskij ocherk nachala i rasprostraneniya zheleznyh dorog v Rossii po 1897 g. vkljuchitel'no [A short historical sketch of the beginning and distribution of railways in Russia through 1897 inclusive]. SPb. [in Russian]
- [Vladikavkazskij variant..., 1914](#) – Vladikavkazskij variant Pereval'noj cherez Kavkazskij hrebet zheleznoj dorogi v svjazi s proektom novoj magistrali Vladikavkaz – Kozlov. [Vladikavkaz option Passing through the Caucasian mountain range of the railway in connection with the project of a new highway Vladikavkaz – Kozlov]. SPb., 1914. 22 p. [in Russian]
- [Darchieva, 2016](#) – *Darchieva S.V.* (2016). Problemy politiko-administrativnogo upravlenija na Severnom Kavkaze v nachale XX v. (na primere Terskoj oblasti) [The problems of political and administrative management in the northern Caucasus in the early XX century. (On the example of the Terek region)]. *Izvestija SOIGSI.* Vladikavkaz. Vyp. 22. pp. 47–56. [in Russian]
- [Zabelin, 2016](#) – *Zabelin A.V.* (2016). Vladikavkazskaja zheleznaja doroga – sled v istorii. [The Vladikavkaz railway – a trace in history] Stavropol': Servisshkola. 132 p. [in Russian]
- [Istoricheskij ocherk..., 1899](#) – Istoricheskij ocherk razvitija zheleznyh dorog v Rossii s ih osnovanija po 1897 g. vkljuchitel'no. Vypusk 2. [A historical sketch of the development of railways in Russia from their foundation to 1897 inclusive] SPb., 1899. [in Russian]
- [K voprosu o zheleznyh dorogah, 1910](#) – K voprosu o zheleznyh dorogah na Kavkaze. Chernomorsko-Kubanskaja zheleznaja doroga vzamen Pereval'noj cherez Kavkazskij hrebet. [On the issue of the railways in the Caucasus. Black Sea-Kuban Railway in exchange for Passing through the Caucasus Range]. SPb., 1910. 24 p. [in Russian]

- Kavkazskaja Pereval'naja...**, 1913 – Kavkazskaja Pereval'naja zheleznaja doroga (1872–1913 gg.) [Caucasian Railway Crossing Railway (1872–1913)]. Tiflis, 1913. 28 p. [in Russian]
- Kambiadzhio, 1913** – *Kambiadzhio A.* (1913). Zapiska ob jekonomicheskom znachenii i gruzooborote proektiruemoj Pereval'noj cherez Kavkazskij hrebet zheleznoj doroge. [A note on the economic significance and freight turnover of the railway projected by the Passage through the Caucasian Range]. SPb., 1913. 178 p. [in Russian]
- Kuprijanova, 1981** – *Kuprijanova L.V.* (1981). Goroda Severnogo Kavkaza vo vtoroj polovine XIX v. (K probleme razvitija kapitalizma vsHIR'). [The cities of the North Caucasus in the second half of the XIX century. (To the problem of the development of capitalism in breadth)] M.: Nauka. 230 p. [in Russian]
- Kuchinskij, 1908** – *Kuchinskij A.A.* (1908). Materialy o Pereval'noj cherez Glavnyj Kavkazskij hrebet zheleznoj doroge. [Materials on the Passage through the Main Caucasian Range Railway] Tiflis, 1908. 94 p. [in Russian]
- Migulin, 1903** – *Migulin P.P.* (1903). Nasha novejšhaja zheleznodorozhnaja politika i zheleznodorozhnye zajmy (1893–1902). [Our newest railway policy and railway loans (1893–1902)]. Har'kov, 1903. [in Russian]
- Nasha zheleznodorozhnaja politika, 1902** – *Nasha zheleznodorozhnaja politika.* [Our railway policy] SPb., 1902. T. 2. [in Russian]
- Ratushnyak, 1993** – *Ratushnyak V.N.* (1993). Po stranicam istorii Kubani. Kraevedcheskij ocherk. [On the pages of the history of the Kuban. Local history essay]. Krasnodar. 208 p. [in Russian]
- RGIA. F. 1268** – Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv [Russian State Historical Archive]
- SOIGSI. Fond Baeva G.V.** – Severo-Osetinskij institut gumanitarnyh i social'nyh issledovanij im. V.I. Abaeva [North Ossetian Institute of Humanitarian and Social Research. in V.I. Abaev]
- Solov'eva, 1975** – *Solov'eva A.M.* (1975). Zheleznodorozhnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v. [Railway transport in Russia in the second half of the XIX century] M. 314 p. [in Russian]
- Fadeev, 1959** – *Fadeev A.V.* (1959). Vovlechenie Severnogo Kavkaza v jekonomicheskuju sistemu poreformnoj Rossii. (K probleme razvitija kapitalizma «vsHIR'») [Involvement of the North Caucasus in the economic system of post-reform Russia. (To the problem of the development of capitalism "in breadth")]. *Istorija SSSR.* № 6. pp. 40–62. [in Russian]
- Harin, 2003** – *Harin Ju.G.* (2003). Istoricheskij opyt razvitija transportnoj infrastruktury Severnogo Kavkaza na primere Vladikavkazskoj zheleznoj dorogi (poslednjaja tret' XIX – nachalo XX vv.). [Historical experience of the development of the transport infrastructure of the North Caucasus on the example of the Vladikavkaz railway (the last third of the XIX – beginning of XX centuries)]. Pjatigorsk: Izdatel'stvo PGLU. 131 p. [in Russian]
- Cirul'nikov, 1891** – *Cirul'nikov S.A.* (1891). Stavropol'skaja zheleznaja doroga: 1881–1890. Ocherk istorii zheleznodorozhnogo voprosa za poslednee desjatiletie. [The Stavropol Railway: 1881–1890. Essay on the history of the railway issue over the past decade]. Stavropol'. [in Russian]
- Grinevetsky et al., 2015** – *Grinevetsky S.R., Zonn I.S., Zhiltsov S.S., Kosarev A.N., Kostianoy A.G.* The Black Sea Encyclopedia. Berlin-Heidelberg: Springer, 2015. 889 p.
- Marshall, 2006** – *Marshall A.* The Russian General Staff and Asia, 1860–1917. London-New York: Routledge, 2006. 264 p.
- Metzer, 1977** – *Metzer J.* Some economic aspects of railroad development in Tsarist Russia. New York: Arno Press, 1977. 138 p.

УДК 93/94

Нереализованный проект железнодорожного строительства: Кавказская перевальная дорога

Светлана Валерьевна Дарчиева^{a, *}, Анзор Валериевич Дарчиев^a^a Северо-Осетинский институт гуманитарных и социальных исследований им. В.И. Абаева
Владикавказского научного центра РАН, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена изучению проекта Кавказской перевальной железной дороги, выдвигавшегося в конце XIX – начале XX вв. Для России с его безграничными пространствами железные дороги всегда имели особое, стратегическое значение. Выгодное геополитическое положение позволяло Российской империи претендовать на роль транспортного моста, соединяющего Европу и Азию. Железные дороги связывали воедино обширные регионы Российской империи, способствовали укреплению социально-экономических связей между центром страны и окраинами, формируя тем самым единое экономическое пространство России. Отсюда становится

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: svetik-dar70@mail.ru (С.В. Дарчиева), dar-anzor@mail.ru (А.В. Дарчиев)

понятным то огромное значение в процессе раннеиндустриальной модернизации на Северном Кавказе, которое имело строительство Владикавказской железной дороги.

Анализ документов показывает, что строительство такой важной с экономической точки зрения железнодорожной магистрали, как Владикавказская железная дорога было обусловлено в первую очередь соображениями стратегического и геополитического характера, хотя в дальнейшем экономико-социальные факторы начинают превалировать над стратегическими. В начале XX в. сеть Владикавказской железной дороги покрыла большую часть территории Северного Кавказа. В то же время для российского правительства становится очевидной необходимость создания прямого перевального пути в Закавказье. Проект перевальной железной дороги из Владикавказа в Тифлис рассматривался на самом высоком правительственном уровне. Его воплощение, несомненно, способствовало бы индустриальному росту, как северокавказского региона, так и всей страны. Однако в силу разных причин этот важный для страны проект не удалось реализовать.

Ключевые слова: Российская империя, Северный Кавказ, Владикавказская железная дорога, Кавказский наместник, городской голова, Кавказская перевальная дорога, Терская область.