

## ИЗ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ В НАЧАЛЕ XX В.: ВЛАДИКАВКАЗСКИЙ ВАРИАНТ КАВКАЗСКОЙ ПЕРЕВАЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

**С.В. Дарчиева**

*Для России с ее безграничными пространствами железные дороги всегда имели особое стратегическое значение. Выгодное геополитическое положение позволяло Российской империи претендовать на роль транспортного моста, соединяющего Европу и Азию, это в дальнейшем позволило бы росту индустриального могущества страны. Все эти факторы учитывались государственными деятелями, экономистами, инженерами при проектировании железнодорожных магистралей, особенно на окраине империи. В силу разных причин ряд важных для страны проектов не удалось реализовать. Один из них – Кавказская перевальная железная дорога. Публикация посвящена проекту постройки перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет. Вопрос о сооружении железной дороги соединяющей Закавказье с Северным Кавказом и внутренними губерниями империи имел для России огромное государственное значение, неоднократно поднимался и рассматривался в высших правительственных кругах. Появление проекта перевальной железной дороги из Владикавказа в Тифлис было обусловлено в первую очередь соображениями военно-стратегического характера, хотя в дальнейшем социально-экономические факторы начинают превалировать над стратегическими. Военный министр и кавказский наместник выступали инициаторами создания этой дороги, так как стремились обеспечить быструю переброску войск и техники на случай военных кампаний. Главное преимущество в проекте перевальной дороги Владикавказ–Тифлис состояло в следующем: во-первых, устанавливался новый короткий путь между морями Каспийским и Черным, во-вторых, сокращалось расстояние между Закавказьем и остальной частью империи. Публикуемые документы раскрывают весь сложный путь в утверждении Владикавказского направления строительства перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет и активного участия городского головы Владикавказа Г.В. Баева в принятии этого решения.*

**Ключевые слова:** Российская империя, Северный Кавказ, Владикавказская железная дорога, Кавказский наместник, городской голова, Г.В. Баев, Кавказская перевальная дорога.

**Для цитирования:** Дарчиева С.В. Из истории железнодорожного строительства в России в начале XX в.: владикавказский вариант Кавказской перевальной железной дороги // Известия СОИГСИ. 2023. Вып. 49 (88). С.159-178. DOI: 10.46698/VNC.2023.88.49.012

Железнодорожное строительство и функционирование железных дорог в пореформенной России являлись одной из форм модернизации страны и в то же время – важным фактором модернизационных процессов. Железные дороги в России явились сильным толчком к развитию капиталистических отношений вглубь, так как постройка железных дорог стимулировала развитие металлургической промышленности и машиностроение, а по мере технической модернизации железнодорожного хозяйства – и других отраслей народного хозяйства. Поэтому тщательный анализ вопросов, связанных с теорией и практикой железнодорожного строительства в России второй половины XIX

– начала XX в., позволяет установить и объяснить многие важные особенности социально-экономического, а частично и общественно-политического развития Российской империи на протяжении указанного периода времени.

С 60-х годов XIX в. в России начинается бурное строительство железных дорог. Географическое положение Российской империи позволяло претендовать на роль транспортного моста между Европой и Азией. Все эти факторы учитывались российским правительством при проектировании стратегических магистралей, особенно на окраинах империи. В силу разных причин ряд важных для страны проектов тогда не удалось реализовать. Напомним об одном из них.

Одним из условий полного и окончательного укрепления позиций России на Кавказе правительство видело в «сокращении расстояний, отделяющих Кавказ от империи» [1, 34]. Поражение России в Крымской войне (1853-1856 гг.) и участие в очередной русско-турецкой кампании (1877-1878 гг.), показало государственную необходимость в проведении перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет. Итоги военных кампаний заставили российское правительство пересмотреть весь курс государственной экономической политики.

Строительство железных дорог, непосредственно связывающих Северный Кавказ с Закавказьем и внутренними губерниями империи, оказало бы «желаемый коренной переворот в сношениях Кавказского края с Россией, как в гражданском, так и военном отношении... Только подобная дорога может прикрепить Кавказский край и

Закавказье к России навсегда прочными и неразрывными узами...» [1, 35] Этот вопрос имел для России огромное военно-стратегическое значение, неоднократно поднимался и рассматривался в высших правительственных кругах. Были три принципиально разные точки зрения на реализацию этого вопроса. Первая, проводимая Кавказским наместником и главнокомандующим Кавказской армией Великим князем Михаилом Николаевичем, сводилась к тому, чтобы строить железнодорожный путь в направлении Владикавказ-Петровск-Баку-Тифлис, круглым путем через Баку, в обход Кавказского хребта, соединив Закавказье с Северным Кавказом. Этот вариант встретил возражение со стороны военного министерства. По мнению начальника Главного штаба генерал-адъютанта Н.Н. Обручева, круглой путь не удовлетворял стратегическим целям, так как замедлял переброску войска и снабжение, делая лишних тысячу верст [2, 409]. Однако предложение военного министерства о строительстве стратегических направлений не было поддержано Министром финансов, который считал, что стратегические линии должны чередоваться с дорогами промышленными.

Вторая точка зрения, поддерживаемая министром иностранных дел А.М. Горчаковым и военным министром Д.А. Милютиным, выражалась в необходимости создания прямого перевального пути в Закавказье. Третья точка зрения, представленная инженерами путей сообщения Г.В. Андриановым и М.А. Малишевским, заключалась в следующем: проложить Черноморско-Кубанскую железную дорогу, которая соединит Ростов с Тифлисом через побережье

[3, 11]. Однако этот вариант военным представлялся таким же неудачным: указывалось на невозможность эффективной защиты этого пути от огня артиллерии с неприятельских военных кораблей в случае войны [4, 70].

По распоряжению Министерства путей сообщения в период с 1872 по 1878 гг. начальником Кавказского округа путей сообщения, инженером Б.И. Статковским было составлено три предварительных проекта перевальной дороги с пересечением Главного Кавказского хребта в центральной его части под перевалами Крестовым, Квенамским и Магским. Первые два перевала находятся на прямой линии, соединяющей Владикавказ с Тифлисом. Третий проект по инженерной мысли Статковского, должен был соединить станции Эльхотово и Дарг-Кох Владикавказской дороги по ущельям рек Ардона и Лиахвы через перевал Джомагский со станцией Гори Закавказской железной дороги, находящейся в 71 версте к северо-западу от Тифлиса. Сам Статковский отдавал предпочтение третьему варианту, со строительной длиной 183 версты между Дарг-Кохом и Гори при транзитном пробеге грузов 224 версты до Тифлиса [5, 1]. К этому же заключению пришел известный швейцарский инженер Отто Оссан, исследовавший подробно в 1898 г. проектную линию Статковского в направлении Гори – Дар-Кох [6, 9].

В 1890-1891 гг. вновь проводятся геологические исследования и инженерные изыскания по Архотскому направлению Ф.Д. Рыдзевского и А.А. Иностранцева. В процессе изысканий Рыдзевский составляет первоначальный проект перевальной дороги с выходом дороги к станции Карабулак.

В 1896 г. Комитет министров рассмотрел варианты сооружения перевальной дороги через Кавказский хребет. Однако, учитывая ее значительную стоимость (~от 300.000 до 111.408.000 руб.), решено было отложить реализацию проекта до окончания строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. И все же масштабное строительство Великого Сибирского пути и ее южной ветки КВЖД не смогло оттеснить вопроса, связанного с сооружением перевальной железной дороги через Кавказ, так как в этом 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.

В марте 1910 г. в Тифлисе на межведомственном совещании под предводительством заместителя министра путей сообщения, действительного тайного советника инженера П.Н. Думитрашко были рассмотрены направления и варианты проведения железной магистрали через перевал. Комиссия рассмотрела варианты направления: Владикавказ – Тифлис, который предполагал объединение «двух жемчужин Кавказа», Карабулагское направление, которое было отклонено после технических исследований почвы. Направление Слепцовская – Земо-Авчалы, должно было пересечь р. Сунжу и р. Ассы, войти в главный тоннель под Архотским перевалом и в долину р. Хевсурской Арагвы. Строительная длина этого направления между пунктами примыкания перевальной железной дороги к Владикавказской и Закавказским железным дорогам – 193,6 верст. Расстояние от центра Кавказского наместничества до

ст. Слепцовской 204,9 верст, до ст. Беслана – 252,9, до ст. Ростов-на-Дону – 884,9 версты. Это направление было бы перспективным при условии, что Общество Владикавказской железной дороги проложит железную магистраль на север к Царицину или Козлову и будет создан кратчайший путь между Центральной Россией и Закавказьем [7, 1-3].

Альтернативным вариантом Архотскому направлению по распоряжению наместника И.И. Воронцова-Дашкова военным инженером А.А. Кучинским был представлен проект через Квенамский перевал, который должен был соединить Тифлис-Гудаур-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)» [5, 16]. Предпочтение направления Владикавказ-Тифлис отдавали многие члены совещания, однако, единогласного выбора направления, а также единого мнения расчета стоимости дороги не было достигнуто.

Строительство перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет преследовал, прежде всего, военно-стратегические цели, но неизбежно железная дорога должна была стать действенным средством торгово-экономического развития региона. Представители Владикавказа, принимая во внимание всю важность сооружения

железной дороги для экономического развития не только города, но и всей Терской области, обращались к правительству с письменными докладами, в которых аргументировали выгоду направления магистрали Владикавказ – Тифлис. 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 [8]. Он понимал, что строительство перевальной дороги Владикавказ – Тифлис будет стимулировать экономическое развитие Терской области, а город Владикавказ сможет выдвинуться по своему стратегическому, административному и торгово-промышленному значению на Северном Кавказе, и потому принял самое деятельное участие в отстаивании интересов города и края. За период с 1909 по 1915 гг. Баев отправил десятки адресных писем, телеграмм, ходатайств Наместнику на Кавказе, его заместителям, министрам и их помощникам. Он составил статистико-экономические и исторические очерки, где обстоятельно изложил преимущества сооружения перевальной дороги с выходом на Владикавказ. Во всех отчетах, очерках, записках Баев подчёркивал преимущества и исключительные климатические особенности края, богатство природы: «Расположение между Черным и Каспийским морями, – пишет Баев, – даст возможности развитию не только отечественного, но и мирового туризма, а перевальная дорога от Владикавказа до Архотского тоннеля превратит край в новую Швейцарию или Норвегию» [8, 4-6]. Усилиями городского головы из

членов городской управы, депутатов Государственной думы, общественных деятелей была организована инициативная группа, которая всемерно способствовала принятию варианта железнодорожного полотна Владикавказ-Тифлис.

В 1911-1912 гг. вновь проводятся 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. по приглашению начальника Управления по сооружению дорог был проведен осмотр Архотского перевала комиссией под председательством члена Государственного совета инженера Н. П. Петрова и известных швейцарских строителей, главного инженера Симплонского и Лечбергского тоннелей Поллингера, профессора Цюрихского политехнического института Генигса и главного инженера по постройке северной части Лечбергского тоннеля Ротплеца. Швейцарские эксперты при осмотре перевала предложили строительство двухпутного тоннеля по образцу Симплонского в Альпах [5, 18].

По ходатайству Баева в 1912 г. Министерство путей сообщения направляет группу инженеров под руководством А.Л. Камбиаджио для всестороннего исследования варианта выхода железной дороги на Владикавказ через Тарское ущелье. Результаты технического исследования комиссии подтвердили предпочтение Владикавказскому варианту строительства перевальной дороги, несмотря на его большую строительную стоимость (111408683 руб.) в

сравнении с направлением «Слепцовская – Назрань» (107817555 руб.) [8, 3].

Предпочтение было связано с тем, что город Владикавказ уже являлся одним из крупнейших по населению губернских и областных городов Кавказа. В конце XIX в. Владикавказ становится административным, торговым и стратегическим центром Терской области. В нем находилась канцелярия Наказного атамана Терского казачьего войска, были сосредоточены учебные и лечебные заведения, открыто отделение Государственного банка (1880-х гг.), к 90-м гг. XIX в. увеличилось количество крупных промышленных предприятий, таких как кирпичные заводы Грозмани и Штейнгеля и мн.др. Владикавказский округ был богат полезными ископаемыми, особенно серебрено-свинцовыми и медными рудами, поэтому в 1890-х гг. при непосредственном участии бельгийского капитала было создано Горнопромышленное общество «Алагир», в собственность которого перешли Садонские рудники и Алагирский серебро-свинцовый завод.

С завершением строительства железной дороги Ростов-Владикавказ-Петровск Владикавказ стал одним из крупнейших транспортных узлов края, включавшим обширные и плодородные долины р. Терек и предгорные районы Северной Осетии. От Владикавказа до Моздока проходила шоссейная дорога, а на юг до центра Кавказского наместничества через Дарьяльское ущелье – Военно-Грузинская дорога, из Алагира шла Военно-Осетинская дорога на Кутаис. Военно-Грузинская дорога являлась основной магистралью, соединявшей Закавказье с Россией. По Военно-Грузинской дороге из Север-

ной Осетии в Тифлис поступало зерно, к началу XX в. количество завозимого зерна достигло 1,4 млн пудов. Перевозка грузов из Владикавказа до Тбилиси осуществлялась четырехколесными молоканскими повозками и осетинскими арбами [9, 360-361]. Значение этой дороги не уменьшилось и после появления железной дороги Тифлис-Баку с веткой на Батум.

Но главное преимущество в проекте перевальной дороги Владикавказ – Тифлис состояло в следующем: во-первых, устанавливался новый короткий путь между морями Каспийским и Черным, во-вторых, сокращалось расстояние между Закавказьем и остальной частью империи.

Многолетний вопрос о сооружении перевальной дороги через Главный Кавказский хребет входил в заключительную фазу. Летом 1912 г. министерством Путей сообщения был составлен окончательный проект по прокладке железной дороги, а в декабре того же года на заседании Государственной думы председатель Совета министров В.Н. Коковцов отметил, что «в области расширения железнодорожной сети за счет казны будут внесены предложения о сооружения Перевальной дороги на Кавказе» [8, 1]. 8 мая 1914 г. министр Путей сообщения статс-секретарь С. В. Рухлов представил в Совете министров доклад «О разрешении сооружения распоряжением и за счет казны Перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет по направлению к

городу Тифлису». 16 мая 1914 г. Совет министров вынес положительное решение, и дело перешло на рассмотрение в Государственную думу. Члены Государственной думы М.А. Караулов и М.М. Далгат приложили немало усилий для продвижения данного проекта, так что Г.В. Баев выразил большую надежду на его успешную реализацию: «Верится, – писал Г.В. Баев, – что дорога будет сооружена» [10, 1]. Однако начавшаяся вскоре Первая мировая война (1914-1918 гг.) отодвинула многие текущие проблемы социально-экономического характера на неопределенное время, и этот проект государственной важности осуществить так и не удалось.

Приведенные ниже документы извлечены из фонда № 224 «Баев Георгий Васильевич – городской голова Владикавказа» Центрального государственного архива РСО-Алании, публикуются впервые. Текст передается дословно, с сохранением особенностей содержания и стиля. Документы относятся к периоду с 1912 по 1914 гг. и представляют собой материалы переписки Г.В. Баева с заместителем на Кавказе И.И. Воронцовым-Дашковым и высшими государственными деятелями России по вопросу строительства Кавказской перевальной дороги. Документы освещают непростую историю выбора Владикавказского направления строительства перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет и активного участия Г.В. Баева в принятии этого решения.

№ 1

Владикавказская Городская Управа  
Его Высокопревосходительству  
Главномууправляющему Землеустрой-  
ством и Земледелием  
Статс-Секретарю А.В. Кривошеину<sup>1</sup>

Ваше Высокопревосходительство.

Историческая государственная деятельность Вашего Высокопревосходительства, посвященная коренному изменению всего уклада жизни и труда земледельческой России, налагает на всех, следящих за развитием дорогого Отечества, священный долг принести Вам глубокую благодарность.

Министерство земледелия проявило под Вашим руководством небывалую доселе, но давно необходимую в жизненных интересах страны, кипучую деятельность на всем почти пространстве нашей Великой Империи.

Новое культурное земледелие на основе мелкой подворной собственности, убежденным защитником которого были Вы при проведении в жизнь законов нового землеустройства, уже пустило глубокие корни по всему лицу величайшей земледельческой страны в мире.

Всем еще памятна знаменательная речь Вашего высокопревосходительства в Государственной Думе в защиту законов нового землеустройства.

В близком будущем на Кавказский край будут также распространены главные основы этой великой реформы. Полная неопределенность поземельных прав населения на занятые им земли, первобытная общинная форма землепользования в корне тормозят экономическое развитие нашего края.

Страна от Дона до Аракса представляет из себя самую благодатную почву

для мощного расцвета земледелия при применении законов нового землеустройства.

Плодородная почва, обилие влаги, неиссякаемые воды, питаемые могучими горами, обилие вечных альпийских пастбищ для скотоводства, богатейшие леса, обилие солнечного тепла – все это, в совокупности взятое, являет из себя редкий пример сочетания самых благоприятных условий для мощного развития всех отраслей земледелия. Горный хребет разделил этот богатый край на две половины, резко отличающиеся в области сельского хозяйства по продуктам своего производства. Передний Кавказ – житница зернового хозяйства и скотоводства; Закавказье – страна плодоводства, виноделия, хлопка, риса и других ценных продуктов. Огромные пустынные пространства Закавказья, где некогда процветала высокая культура благодаря развитой системе оросительных сооружений, ныне снова стоит перед началом новой жизни. Уже начаты крупные работы по орошению этих пустынь.

Для ускорения этого полезного процесса обращения под более ценные культуры свободных в Закавказье земель, необходимо дать возможность сельскохозяйственным продуктам Северного Кавказа кратчайшим путем снабжать население Закавказья продуктами своего производства.

В декларации Правительства, доложенной в заседании Государственной Думы 5-го декабря 1912 года, Председатель Совета Министров Статс-Секретарь Коковцов<sup>2</sup> относительно развития путей сообщения между прочим заявил, что «в области расширения железнодорожной сети за счет казны будут

*внесены предложения о сооружении Перевальной дороги на Кавказе».*

Из этого компетентного заявления Главы Правительства видно, что многолетний вопрос о сооружении Перевальной через Кавказский хребет железной дороги, долженствующей связать беспрерывно стальной лентой Россию с передней Азией, Северный Кавказ – с Закавказьем, вступает на окончательное разрешение в высшие государственные учреждения.

По последним сведениям все работы по окончательным изысканиям, производившимся в 1912 году, в настоящее время уже заканчиваются начальником изысканий Перевальной через Кавказский хребет железной дороги инженером А.Л. Камбиаджио, и этот капитальный труд с заключением особого Межведомственного Сопоставления поступит в непродолжительном времени на рассмотрение в Совет Министров.

Следя с исключительным интересом за всем ходом разработки этого крупнейшего в государственном строительстве дела, население города Владикавказа не может в то же время относиться безразлично к этому вопросу, от разрешения которого зависит вся будущность города – *примет ли Правительство вариант дороги с выходом на Владикавказ или на Карабулак.*

По имеющимся сведениям, добытые последними изысканиями данные убеждают, что технические и экономические преимущества остаются на стороне варианта Владикавказского. Основываясь на этом обстоятельстве, население города Владикавказа рассчитывает, что новая дорога, преследуя цель общегосударственного строительства, будет иметь в виду и будущее раз-

витие, как города Владикавказ, так и прилежащего к нему богатейшего района Северного Кавказа. Представляя для личного ознакомления с вопросом поданные за последние годы Правительству две записки (одну, освещающую вопрос с технической стороны, и другую – с экономической), представители города Владикавказа, благодарные Правительству за то, что вариант дороги на Владикавказ также подробно теперь освещен уже, имеют честь обратиться к Вашему Высокопревосходительству с покорнейшею просьбою оказать свое высокое заступничество в этом жизненном для нашего города деле – варианту с выходом этой мировой дороги через Тарскую долину на Владикавказ.

Городской Голова Г. Баев

ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.

Оп. 1. Д. 161. Л. 7-8об.

№ 2

Его Высокопревосходительству  
Главноуправляющему Земледелием  
и Землеустройством. О выходе  
Перевальной через Кавказский хребет  
железнодорожной на гор. Владикавказ

В памятной Всеподданнейшей записке Вашего Высокопревосходительства, представленной по обозрению Закавказского края летом 1913 г., был выдвинут важный вопрос государственного строительства – скорейшее сооружение Перевальной через Кавказский хребет железной дороги в интересах государственной обороны, экономического развития Кавказского края, юга России и политического господства России в Передней Азии.

Законченные ныне изыскания Министерства Путей Сообщения остано-



вились на двух вариантах выхода дороги на Северном Кавказе: на гор. Владикавказ и на ст. Слепцовскую.

Данные официальной «Записки об экономическом значении и грузообороте Перевальной дороги», изданной в 1913 г. Министерством Путей Сообщения, установили следующие преимущества Владикавказского варианта. Перевальная дорога сокращает расстояние от Ростова до Тифлиса по Слепцовскому варианту на 839 верст, Владикавказскому – 888 верст. Длина Перевальной дороги до Тифлиса: от Владикавказа – 182 верст, от ст. Слепцовской – 205 верст. Строительная длина короче на 23 версты. Для транзитного движения с главных районов груза: Донецкого промышленного района, Кубанской области, Западных, самых богатых уездов Ставропольской губернии, Западной половины Терской области – Владикавказский вариант короче на 49 верст. Для местного железнодорожного движения между крупнейшими городами Кавказа – Владикавказом и Тифлисом – путь короче на целых 90 верст. Длина пути с двойной тягой на Владикавказ короче на 15 верст, что удешевляет расходы по эксплуатации. Электрификация всей Перевальной дороги при Владикавказском варианте легче выполнима, так как можно будет вполне воспользоваться крупной гидроэлектрической станцией на р. Терек. Чистый ежегодный доход на версту исчислен на 720 р. больше, чем по Слепцовскому варианту. Ежегодные расходы по эксплуатации меньше около 200,000 руб. Количество грузов ко времени открытия дороги: на Владикавказ – 50 миллионов пудов, на Слепцовскую – 48.

Данными «Записки» установлено, что и после постройки новых магистралей от Перевальной дороги в Центральную Россию – через Козлов или Царицын – все-таки подавляющее большинство грузов и главное пассажирское движение будут идти на Перевальную дорогу с Ростовского узла, из промышленного Донецкого района, Владикавказской железной дороги, ее многочисленным ветвям; непосредственно питать Перевальную дорогу будут богатейшая Кубанская область, Владикавказ и прилегающий к нему богатый район Северного Кавказа – Западные отделы и округа Терской области, а также самые богатые уезды Ставропольской губернии: Медвежинский, Ставропольский, Александровский и Св. Крестовский.

С выходом Перевальной дороги на ст. Слепцовскую для всего этого главного движения грузов путь удлиняется на целых 49 верст. Выход на гор. Владикавказ дает полную возможность от этого пункта направить в Центральную Россию несколько новых магистралей более удобно, чем от Слепцовской, как, например, на Козлов или Царицын. Развитие на Кавказе курортной жизни, сооружение климатических станций и поощрение туризма настоятельно требуют, чтобы эта горная дорога вышла обязательно на гор. Владикавказ.

Мукомольная промышленность, заводы крахмальные и спиртовые, потребляющие местный хлеб-кукурузу, крупная хлебная торговля, торговля мясным скотом для снабжения рынков Закавказья могут сосредоточиться во Владикавказе. Промышленники, неся по подвозу и вывозу большой накладной расход, несмотря на полную возмож-

ность использования богатой дешевой водяной силы, не могут развивать своих предприятий, должны будут ликвидировать их с обходом города.

Железнодорожное движение обошло уже дважды город: в Беслане и Прохладной, обход в третий раз в деле Перевальной дороги через ст. Слепцовскую загонит город в гибельный тупик. Близость большого торгово-промышленного центра есть первейший залог развития всех отраслей сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности, в особенности в такой, исключительно богатой по своей природе, почвенным и климатическим условиям стране, каким является Владикавказский район.

Представители города Владикавказа во время проезда Вашего Высокопревосходительства через город, в мае 1913 г., подали докладную записку, в которой имели честь просить о том, чтобы при сооружении Перевальной дороги было отдано преимущество выходу этой дороги на гор. Владикавказ. Результатов изысканий тогда еще не было, но так как ныне вполне установлены все вышеуказанные преимущества этого варианта, то теперь мы осмеливаемся снова обратиться с покорнейшею просьбою к Вашему Высокопревосходительству об оказании в этом деле просвещенного покровительства городу.

В данном деле интересы гор. Владикавказа вполне совпадают с высшими Государственными интересами, ни в чем им не противоречат, никаких исключительных жертв не требуют, а, напротив, они в прямых выгодах Государственного строительства.

Более подробно этот жизненный вопрос в судьбе города Владикавказа ос-

вещен в прилагаемых при сем записках.

Владикавказский городской голова  
Г.В. Баев

Член Государственной Думы от гражданского населения Черноморской губ., Терской и Кубанской областей  
Н.Н. Николаев

Член Государственной Думы от Терского казачьего войска  
М.А. Караулов

Член Государственной Думы, Гласный Владикавказской Городской Думы  
М.М. Далгат

*ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.  
Оп. 1. Д. 159 а. Л. 34-35 об.*

№ 3

«Новое Время» № 13471.  
12 сентября 1913 г.

Кавказский наместник весьма озабочен вопросом о скорейшем сооружении перевальной через Кавказский хребет железной дороги, которая связывала бы Закавказье с центральной Россией непрерывным рельсовым путем. В своем всеподданнейшем отчете ген.-ад. гр. Воронцов-Дашков отмечает, что, несмотря на последовавшее разрешение сооружения этой дороги и ассигнование средств на изыскания, давшие уже благоприятные результаты, проект постройки перевальной дороги все-таки еще не внесен на рассмотрение законодательных учреждений вопреки предположениям Совета Министров. Наместник предлагает, в случае затруднительности ассигнования казенных средств на сооружение перевальной дороги, передать концессию на ее постройку частным предпринимателям.

*ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.  
Оп. 1. Д. 159 а. Л. 2.*

№ 4

Тифлис

Наместнику Его Императорского  
Величества Графу Воронцову-Дашкову

С января в Петербурге беспрерывно работаю во всех учреждениях делу Перевальной дороги. 8 мая поступило представление Министра Путей Сообщения в Совет Министров. При личном докладе Министрам вынес убеждение, что представление будет немедленно принято. Многие члены Государственной Думы ознакомлены мною вопросам на частных совещаниях. Скорейшее разрешение Советом Министров дела при настойчивости Правительства даст возможность в эту сессию провести вопрос в Законодательных Учреждениях получить первую ассигновку для начала работы в этом году. Все положения вопроса мною доложено по приезде сюда Гофмейстеру Джунковскому<sup>3</sup>. Исключительное содействие движению дела оказало Военное Министерство.

Владикавказский Городской Голова

ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.

Оп. 1. Д. 159а. Л. 58.

№ 5

28 августа 1913 г. гор. Владикавказ.

Г[осподину] Эссентукскому

Приставу

Г[осподин] начальник Терской области разрешил представиться Его высокопревосходительству Г[осподину] Министру Путей Сообщения депутации от города Владикавказа по делу сооружения перевальной дороги.

Прошу Вас доложить об этом Его Высокопревосходительству и испросить разрешения представиться город-

ской депутации, с указанием дня и времени приема.

Адрес: Эссентуки, гостиница «Метрополь»

Городской Голова Г. Баев

ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.

Оп. 1. Д. 159а. Л. 2.

№ 6

Подъесаул Михаил Александрович  
Караулов 2-й4.Член Государственной Думы от  
Терского казачьего войска  
9 ноября 1913 г., гор. С.-Петербург,  
Невский, 112.

Многоуважаемый Георгий Васильевич.

Письмо Ваше от 29-го октября получено мною, и по содержанию его я поговорил с директором департамента ж.-д. дел Министерства Финансов Гиацинтовым<sup>5</sup>, а также с начальником управления по сооружению железных дорог Вурцелем<sup>6</sup>. Дело сейчас еще далеко от конца: проект возвращен составителю для некоторых детальных переделов и исправлений, а затем пойдет на техническое рассмотрение ведомства. Словом, до нового года ничего нового ожидать никак не приходится. На указание мое, что Вы намереваетесь в недалеком будущем приехать сюда, Вурцель сказал, что такая поездка является преждевременной (данное курсивом в документе выделено красным цветом. – С.Д.).

Сообщая о вышеизложенном, прошу принять уверения в совершенном моем уважении.

Всегда готовый к услугам М.А. Караулов 2-ой.

ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.

Оп. 1. Д. 161. Л. 7-8об.

№ 7

М. П. С.

Начальник Изысканий Перевальной  
через Кавказский хребет жел. дор.5 июня 1913 г. С.-Петербург, ул.  
Жуковского, д. № 59.Его В-родию Г.В. Баеву, Городскому  
Голове.Милостивый Государь Георгий Ва-  
силевич.

В ответе на письмо Ваше от 12 мая с.г. имею честь уведомить, что проект Перевальной ж.д. мною представлен в Министерство путей сообщения 15 мая с.г. и будет рассмотрен сначала в Комитете Управления по сооружению, а затем в Инженерном Совете, вероятно, в течение июня и июля месяцев.

В высшие законодательные учреждения проект будет представлен не ранее осени этого года.

Обещанные записки вышлю немедленно по отпечатанию их не ранее конца этого месяца, вернее же, в половине июля. Примите уверение в истинном почтении и совершенной преданности готового к услугам Вашим А. Камбиаджио<sup>7</sup>.

ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.

Оп. 1. Д. 159 а. Л. 12-12об.

№ 8

Владикавказский Городской Голова

14 апреля 1914 г.

Его Превосходительству  
Николаю Степановичу Авдакову<sup>8</sup>,  
Члену Государственного Совета.

Ваше Превосходительство

Николай Степанович.

Дело сооружения Перевальной дороги через Кавказский хребет Вам хорошо известно, так как в одном из заседаний Государственного Совета Вы

высказались за сооружение этой дороги от гор. Владикавказа, за что представители нашего города памятно Вам благодарны.

За последние два года работы по окончательным изысканиям закончены; вопрос в этом месяце будет внесен в совете Министров. Министр Путей Сообщения, на основании последних изысканий, отдал преимущество Владикавказскому варианту.

Представляя Вам копию поданной Министру Торговли и Промышленности записки, а также материалы о Перевальной дороге, я покорнейше прошу Вас оказать просвещенное покровительство нашему городу и в соответствующих учреждениях, сферах и у лиц, могущих иметь влияние на исход настоящего дела, подать Ваш просвещенный голос в защиту города в этом жизненном для него деле. Развитие всех видов промышленности в богатом Владикавказском районе, в особенности горнопромышленности, настойчиво требует не обходить в данном деле город Владикавказ.

Примите уверение в глубочайшем уважении и преданности.

Георгий Баев.

ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.

Оп. 1. Д. 159 а. Л. 33.

№ 9

Владикавказский Городской Голова

24 февраля 1914 г.

Его Превосходительству Тайному  
СоветникуНиколаю Леонтьевичу Щукину,<sup>9</sup>  
Товарищу Министра Путей Сообщения.

Ваше Превосходительство

Николай Леонтьевич.

12 марта 1910 года в Совещании по

вопросу о сооружении Перевальной Кавказской железной дороги Вы изволили возвысить свой голос в защиту города Владикавказа. Законченные ныне «Изыскания» подтвердили правильность Вашего заявления – Владикавказскому варианту выхода дороги отдано преимущество.

С 11 по 13 февраля с. г. в Комиссии о новых дорогах представители Владикавказа продолжали защиту своего правого дела. Наши мысли и доводы изложены в прилагаемых записках, которые я имею честь почтительнейше препроводить Вашему Превосходительству. Со страхом и трепетом ждет наш исторический в деле приобретения Кавказа город решения своей судьбы в этом деле. Уповаем на дальнейшее Ваше просвещенное слово защиты в этом справедливом нашем деле, вполне соответствующем и высшим интересам Государства.

Примите уверение в искреннем уважении и преданности.

Городской Голова Георгий Баев.

*ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.  
Оп. 1. Д. 159 а. Л. 60.*

#### № 10

Владикавказский Городской Голова  
24 февраля 1914 г.

Его Превосходительству Тайному  
Советнику

Петру Николаевичу Думитрашко,<sup>10</sup>  
Товарищу Министра Путей Сообщения

Ваше Превосходительство  
Петр Николаевич.

12 марта 1910 года в междуведомственном совещании под Председательством Вашего Превосходительства по вопросу о Перевальной Кавказской железной дороге был поднят вопрос о вы-

ходе этой дороги на гор. Владикавказ. Окончательные «Изыскания» 1912/13 гг. отдали преимущество Владикавказскому варианту. Приближается момент окончательного решения этого важного вопроса Министерством Путей Сообщения и Высшим Правительством.

Наш город и прилегающий к нему богатейший район Терской области невольным страхом ждут своей участи. В Комиссии о новых дорогах с 11 по 13 февраля с. г. уполномоченные гор. Владикавказа, по мере сил и любви к родному городу защищали его интересы, которые, по нашему глубокому убеждению, вполне совпадают в данном случае с Высшими Государственными интересами на этой окраине Империи. В прилагаемых записках, которые я имею честь почтительнейше препроводить Вашему Превосходительству, изложены вкратце доводы в защиту принятия Владикавказского варианта Перевальной дороги.

Примите уверение в искреннем уважении и преданности. Городской Голова Георгий Баев.

*ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.  
Оп. 1. Д. 159 а. Л. 63.*

#### № 11

Телеграмма 28 апреля 1914 г.  
Его Высокопревосходительству  
Военному Министру

Законченные Министерством Путей Сообщения труды Перевальной Кавказской дороги на этих днях должны быть внесены в Совет Министров и в эту сессию быть приняты Законодательными Учреждениями. Сейчас дело попало в критическое положение благодаря даче движения Министром Финансов заявлениям новых предпри-

нимателей, а именно военного инженера Кучинского, просящего концессию линии по Военно-Грузинской дороге, и отставного лейтенанта Фильковича линии Дарг-Кох – Гори.

Приостановка направления дела перевальной дороги надолго может затормозить осуществление этого важного в деле Государственной обороны сооружения, причем, если представление Министерства Путей Сообщения о перевальной дороге не поступит в Совет Министров на этих днях, то окончательное разрешение отсрочится на целый год.

В виду этого решаюсь беспокоить Ваше Высокопревосходительство покорнейшей просьбой о содействии к беспрепятственному и безотлагательному направлению дела в предрешенном уже смысле на Владикавказ и об отклонении новых выступлений разного рода концессионеров.

Владикавказский Городской Голова

*ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.*

*Оп. 1. Д. 159 а. Л. 66.*

№ 12

#### ПРОТОКОЛ

1914 года 9 февраля гор. Петербург.

Состоялось заседание в составе: Владикавказского Городского Головы Г.В. Баева, Гласных Владикавказской Городской Думы, Членов Государственной Думы Маготета Магометовича Далгата<sup>11</sup>, Князя Язона Мерабовича Лордкипанидзе<sup>12</sup>, Гласного Председателя Терского Общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности Александра Ивановича Терпугова и приглашенного Городским Головой Члена Государственной Думы от

Войскового населения Терской области Михаила Александровича Караулова.

Предмет суждения – Перевальная дорога через Кавказский хребет в связи с постройкой новой магистрали в центральную Россию.

Председатель доложил, что на 11-е февраля в Комиссии о новых железных дорогах будет преступлено к рассмотрению проектов новых железнодорожных линий, имеющих своей задачей дать кратчайшее соединение Закавказья с центральной Россией. На рассмотрение комиссии представлены проекты сооружения следующих линий: 1) от г. Козлова до ст. Прохладной (предложение В.И. Тимирязева и С.Ф. Овсянникова), протяжением 1,180 верст; строительная стоимость – 91.751.500 руб., грузооборот – 153,186 тыс. пуд. и расходы эксплуатации – 8.516.299 руб.; 2) от г. Козлова до ст. Слепцовой (предложение князя В.Н. Орлова), протяжением 1.252 версты; строительная стоимость – 130.427.884 руб., грузооборот – 189.970 тыс. пуд. и расходы эксплуатации – 8.840.000 руб.; 3) от г. Царицына до ст. Слепцовой с ветвью на станцию Прасковею (предложение барона А. Гинзбурга и П. Саладилова и общества Юго-Восточных дорог), протяжением 677 вер.; строительная стоимость – 41.653.000 руб. и грузооборот – 101.094 пуд.; 4) от г. Тамбова через Новохоперск, ст. Морозовскую Юго-Восточных железных дорог, станцию Рамоновскую до Серебряковской пристани на Каспийском море (предложение В.А. Старицкого), протяжением 1.227 верст. Кроме того, будут подвергнуты обсуждению предложения об осуществлении на частные средства Перевальной через Главный Кавказский хребет железной дороги. К

обсуждению упомянутых проектов будут допущены также и представители местных интересов.

Сущность предложения самого крупного соискателя этой концессии барона Гинзбурга изложена в следующей телеграмме Наместнику Кавказскому: «В дополнение телеграммы нашей от 15 января из Парижа считаем долгом доложить Вашему Сиятельству, что из полученной нами повестки на 11-е февраля в Комиссию по новым железным дорогам видно, что на рассмотрение ставятся лишь участки новых дорог севернее Слепцовой и не затрагивается вопрос о Перевальной дороге. Убежденные в государственной, политической и экономической необходимости безотлагательного доведения линии до Тифлиса, мы имеем в своем распоряжении достаточные средства для приступа к работам и скорого их исполнения на всем протяжении, причем Перевальная дорога намечается нами сразу в два пути, ибо, по нашему мнению, только при этом условии перевальная дорога будет в состоянии в полной мере ответить предначертаниям Вашего Сиятельства. Снятие вопроса об устройстве Перевальной дороги с повестки комиссии возбуждает опасения, что собранные нами с таким трудом капиталы на осуществление всего предприятия от Царицына до Тифлиса, не найдя себе применения в постройке, могут быть направлены капиталистами в другие страны, по всей вероятности, на Ближний Восток, где условия помещения французских капиталов особенно заманчивы. Вследствие этого может задержаться осуществление линии Царицын-Тифлис, безусловно, кратчайшей связи Тифлиса и Закавказья не только с Москвою, но и с Волгой, на

которой располагается ныне наша военная база и заводы военных заготовлений. Особое внимание привлекает кратчайшее соединение Тифлиса с Царицыным, где ныне строится крупнейший оружейный завод. В виду изложенного почтительнейше просим Ваше Сиятельство о немедленном рассмотрении двухколейного Перевального участка в связи с нашим предложением направления на Царицын».

В виду такого положения этого важного вопроса Председатель доложил, что он счел нужным выполнить следующую работу:

Посетил инженера Вурцеля, Начальника Управления по сооружению дорог, от которого узнал, что в Управлении заканчивается проверка технических данных и всех материалов последних изысканий, которые установили для Владикавказского варианта полную возможность устроить его, не нарушая обычные предельные уклоны и эксплуатировать с одной тягой поездов, что весь вопрос будет внесен в Совет Министров не ранее апреля и от последнего будет зависеть, принять то или иное направление выхода этой дороги.

Представитель Наместника, Член Государственного Совета Никольский и Товарищ его Никитин мне заявили, что, по-видимому, Наместник склоняется поддержать направление на Царицын-Слепцовская-Тифлис в виду крайней необходимости скорейшего сооружения этой дороги и солидных предложений частных предпринимателей. Так как это направление может совершенно обойти Владикавказ, то Председатель счел необходимым войти в сношения с другими группами. Так, он посетил бывшего Министра Торговли В.И. Ти-

миряева<sup>13</sup>, из разговоров с которым о линии Козлов-Прохладная, самое выгодное направление для Владикавказа, он вынес убеждение, что авторы не будут настаивать на ее сооружении.

Так как главным конкурентом линии Царицин-Слепцовская-Тифлис является проект князя В.Н. Орлова, то он счел нужным принять участие в особых совещаниях, имевших место за последние дни, одно в Собрании Прогрессистов под председательством Члена Государственной Думы Ефремова<sup>14</sup>, а другое – у представителя князя Орлова инженера Цехановича. На первом собрании принимал участие и депутат Терского Казачьего войска Михаил Александрович Караулов. На обоих этих многочленных собраниях с участием представителей Донской области и Ставропольской губернии в лице Членов Государственной Думы и уполномоченных сельских и станичных обществ, с участием инженеров, трассировавших этот путь, было решено примкнуть эту магистраль у подножия Кавказских гор к тому пункту выхода Перевальной дороги, который одобрит и примет Правительство, исходя из соображений высших государственных нужд и пользы.

Председатель официально испросил у Директора департамента железнодорожных дел разрешение на участие представителей города Владикавказа, в лице его, Городского Головы, и Гласных Городской Думы М.М. Далгата и князя Я.М. Лордкипанидзе, 11-го февраля в Комиссии о новых дорогах для защиты интересов города. Из отношения от 7-го февраля с. г. за № 2154 Департамента Железнодорожных Дел видно, что просьба эта была уважена, о чем он письменно поставил в известность гг.

Гласных, пригласив их повестками на сегодняшнее заседание и препроводив им копии этого отношения. Он счел крайне нужным пригласить на это заседание и депутата Терского Казачьего войска М.А. Караулова, принимавшего все время деятельное участие в вопросе о перевальной дороге.

Была доложена председателем и особая записка, составленная им и отпечатанная здесь, в Петербурге, для раздачи представителям всех тех учреждений, от которых зависит обсуждение и решение настоящего сложного вопроса.

Собрание, обсудив настоящее дело и заслушав материалы, постановило:

1) Поддержать в Комиссии о новых дорогах, безусловно, линию Козлов-Прохладная, которая должна будет пройти обязательно через город Владикавказ как кратчайшая.

2) Поддерживать линию князя Орлова Козлов-Слепцовская, но с непременным условием о направлении ее от станции Ачалуки, согласно проекту, расположенной на 1225 верст от Козлова, по Моздокской дороге, прямо на Владикавказ.

3) В случае принятия по тем или другим основаниям проекта барона Гинзбурга – настаивать на сооружении этой дороги на Владикавказ.

Просить Председателя в этом смысле составить и исправить подробную записку, доложенную им собранию.

Председатель Собрания  
Городской Голова  
Гласные Городской Думы  
Член Государственной Думы от Терского Казачьего Войска

*ЦГА РСО-Алания. Ф. 224.  
Оп. 1. Д. 159 а. Л. 104-106.*



## Примечания:

1. Кривошеин Александр Васильевич (1857-1921) – российский государственный деятель. С мая 1908 г. главноуправляющий землеустройством и земледелием; в этой должности играл ведущую роль в проведении в жизнь столыпинской аграрной реформы. С 1909 г. – Гофмейстер Двора, с 1910 г. – Статс-секретарь. После Октябрьской революции в 1920 г. возглавлял правительство Юга России при П.Н. Врангеле в Крыму. Скончался в эмиграции в Берлине [11, 338-339].

2. Коковцов (Коковцев) Владимир Николаевич (1853-1943), граф. С 1904 г. министр финансов, с 1905 г – член Госсовета; в 1911 г. назначен председателем Совета министров с сохранением портфеля министра финансов. В 1918 г. эмигрировал во Францию. Скончался в Париже [12].

3. Джунковский Николай Федорович (1862-1916) – в 1905 г. член Совета Наместника Его Императорского Величества на Кавказе И.И. Воронцова-Дашкова от Министерства финансов. С 1915 г. тайный советник, сенатор и егермейстер Высочайшего Двора.

4. Караулов Михаил Александрович (1878-1917) в 1901 г. окончил историко-филологический факультет Санкт-Петербургского университета. Участник русско-японской (1904-1905 гг.) и Первой мировой (1914-1918 гг.) войн. Депутат 2-го и 4-го созыва Государственной Думы от Терской области [13, 52-54].

5. Гиацинтов Николай Егорович (1856-1940), действительный статский советник, экономист, государственный деятель. Окончил Московский университет, получил степень магистра политической экономии, а потом и докторскую степень, защитив диссертацию о железнодорожных тарифах. Служил в Министерстве финансов Российской Империи, был директором департамента железнодорожных дел и председателем Тарифного комитета [14].

6. Вурцель Евгений Дмитриевич (1850-1930), инженер путей сообщения, специалист в области изысканий, строительства и эксплуатации, железных дорог. Был начальником Управления по сооружению новых дорог Министерства путей сообщения. В 1913 году Вурцель сопровождал знаменитого норвежского путешественника и ученого Ф. Нансена в его путешествии по Сибири и Дальнему Востоку, в том числе и по строящейся Амурской железной дороге.

7. Камбиаджио Александр Людвигович (1859-после 1930), инженер, в 1882 окончил Петербургский институт путей сообщения. 1883 г. коллежский секретарь. В 1886 г. принимал участие в строительстве Сурамского тоннеля, вместе с главным инженером стройки Ф.Д. Рыдзевским, и инженером Н.А. Виноградовым. В 1911 г. А.Л. Камбиаджио начальник изысканий Черноморской (Побережной) железной дороги. С 1915 г. действительный статский советник.

8. Авдаков Николай Степанович (1847-1915), в 1873 г. окончил Петербургский горный институт. В 1900-1905 гг. председатель Совета Съезда горнопромышленников Юга России. С 1906 г. член Государственного совета, с 1910 г. – действительный статский советник. В 1915 г. возглавил Центральный военно-промышленный комитет.

9. Щукин Николай Леонидович (1848-1924), видный российский и советский

военный инженер, ученый в области паровозостроения, профессор механики. В 1873 г. окончил Петербургский технологический институт. С 1810 по 1816 гг. заместитель министра путей сообщения. С 1919 – привлечен для работы в Специальной комиссии при Совете Труда и Оборона по восстановлению транспорта и, в первую очередь, его движущей силы – паровозов. С 1922 – руководил Техническим советом по постройке советского тепловоза системы Я.М. Гаккеля.

10. Думитрашко Петр Николаевич (1857-1935) В 1879 г. окончил Институт инженеров путей сообщения. Член Государственного совета, 1916 г. – Сенатор.

11. Далгат Магомет Магометович (1849-1922), депутат 4 созыва Государственной Думы от Дагестанской области и Закатальского округа. Статский советник. В 1875 г. окончил медицинский факультет Вюрцбургского университета. Был направлен на службу в Терскую область, с 1877 г. городской врач Владикавказа. С 1895-1911 гг. гласный Владикавказской городской думы. После октября 1917 г. признал советскую власть, жил и работал во Владикавказе [15, 35-36].

12. Лордкипанидзе Ясон Мерабович (1866-1949), юрист, общественный деятель, первый управляющий Национального банка Грузии. В 1889 г. окончил юридический факультет Императорского Санкт-Петербургского университета. Присяжный поверенный Московского союза адвокатов (1918 г.), в 30-х гг. работал старшим научным сотрудником в государственном музее Грузии.

13. Тимирязев Василий Иванович (1849-1919), российский государственный деятель, действительный тайный советник, с 1905-1906 гг. - министр торговли и промышленности.

14. Ефремов Иван Николаевич (1866-1945), депутат 1-го, 3-его и 4-го созывов Государственной думы от области войска Донского, прогрессист. Член Временного комитета Государственной думы. Министр юстиции, затем министр государственного призрения Временного правительства (1917). Осенью 1917 был назначен Временным правительством чрезвычайным посланником и полномочным представителем России в Швейцарии. В 1927 году Ефремов один из учредителей Международной дипломатической академии в Париже [16, 59- 60].

---

1. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк. СПб.: Гос. типография, 1902. Т. 2. 328 с.

2. *Верховский В.М.* Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. СПб.: Тип. М.П.С. (т-во И.Н. Кушнерев и К), 1898. 59 с.

3. *Адрианов Г.В., Малишевский М.А.* Черноморско-Кубанская ж. д. взамен Перевальной через Кавказский хребет. Санкт-Петербург: Электро-типография Н.Я. Стойковой, 1910. 24 с.

4. *Гуртуев Р.С., Кузьминов П.А., Сундукова К.А., Тахушева И.С.* Проекты и проблемы строительства Терской гидроэлектростанции в 1909-1912 гг // Электронный журнал «Кавказология». 2022. № 3. С. 66-82.

5. Белобородов В.Я. Кавказская Перевальная железная дорога (1872-1913г.). Тифлис: Тип. Канцелярии наместника е. и. в. на Кавказе, 1913. 28 с.
6. Материалы о Перевальной через Главный Кавказский хребет железной дороге. Тифлис: Тип. Канцелярии наместника е. и. в. на Кавказе, 1908. 94 с.
7. Записка об экономическом значении и грузообороте проектируемой Перевальной через Кавказский хребет железной дороге. СПб.: Электро-тип. Н.Я. Стойковой, 1913. 178 с.
8. Баев Г.В. Владикавказский вариант перевальной через Кавказский хребет железной дороги, в связи с проектом новой магистрали Владикавказ-Козлов. Санкт-Петербург: Типо-лит. «Энергия», 1914. 22 с.
9. Тогошвили Г.Д. Избранные труды по кавказоведению. Владикавказ: Ир, 2012. Т. 1. 479 с.
10. Научный архив Северо-Осетинского института гуманитарных и социальных исследований им. В.И. Абаева. Ф. 54. Оп. 1. Д. 20.
11. Глинка Я.В. Одиннадцать лет в Государственной думе. 1906-1917: Дневник и воспоминания. М.: Новое литературное обозрение, 2001. 400 с.
12. Коковцов В.Н. Из моего прошлого (1903-1919): Воспоминания. Мемуары. Минск: Харвест, 2004. 896 с.
13. Дарчиева С.В. М.А. Караулов – «монархист-демократ» Государственной Думы (1907-1917) // Власть. 2020. Т. 28. № 4. С. 186-191. DOI 10.31171.
14. Шлевкова Т.В. Экономист Н.Е. Гиацингов о системе железнодорожных тарифов в России // ЭКО. 2012. № 7(457). С. 182-189.
15. Депутаты от Северного Кавказа в Государственной думе Российской империи (1906-1917гг): энциклопедический справочник / Авт.-сост. С.В. Дарчиева. Владикавказ, 2009. 140 с.
16. Николаев А.Б. Комиссары временного комитета Государственной думы (февраль-март 1917 г.): персональный состав // Из глубины времен. 1995. № 5. С. 46-74.

Darchieva, Svetlana V. – V.I. Abaev North Ossetian Institute for Humanitarian and Social Studies of the Vladikavkaz Scientific Centre of RAS (Vladikavkaz, Russia); svetikdar70@mail.ru

FROM THE HISTORY OF RAILWAY CONSTRUCTION IN RUSSIA AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURIES: THE VLADIKAVKAZ VARIANT OF THE CAUCASUS PASSING RAILWAY.

*Keywords:* Russian Empire, North Caucasus, Vladikavkaz railway, Caucasian governor, mayor, G.V. Bayev, Caucasian pass road

*For Russia, with its boundless spaces, railways have always had a special strategic importance. The favorable geopolitical position allowed the Russian Empire to claim the role of a transport bridge connecting Europe and Asia, which would further allow the growth of the country's industrial power. All these factors were taken into account by statesmen, economists, and engineers*

when designing railways, especially on the outskirts of the empire. For various reasons, a number of important projects for the country could not be implemented. One of them is the Caucasian Pass Railway. The publication is dedicated to the project to build a transshipment railway across the Main Caucasus Range. The issue of constructing a railway connecting Transcaucasia with the North Caucasus and the internal provinces of the empire was of great national importance for Russia; it was repeatedly raised and considered in the highest government circles. The emergence of the project for a transshipment railway from Vladikavkaz to Tiflis was primarily due to considerations of a military-strategic nature, although later socio-economic factors began to prevail over strategic ones. The Minister of War and the Caucasian governor initiated the creation of this road, as they sought to ensure the rapid transfer of troops and equipment in case of military campaigns. The main advantage of the Vladikavkaz-Tiflis pass road project was the following: firstly, a new short route was established between the Caspian and Black seas, and secondly, the distance between Transcaucasia and the rest of the empire was reduced. The published documents reveal the entire difficult path in the approval of the Vladikavkaz direction of construction of a transshipment railway through the Main Caucasus Range and the active participation of the mayor of Vladikavkaz G.V. Baeva in making this decision.

**For citation:** Darchieva, S.V. From the history of railway construction in Russia at the beginning of the 20th centuries: the Vladikavkaz variant of the Caucasus passing railway // *Izvestiya SOIGSI*. 2023. Iss. 49 (88). Pp. 159-178. (in Russian). DOI: 10.46698/VNC.2023.88.49.012

## References

1. *Nasha zheleznodorozhnaja politika po dokumentam arkhiva Komiteta Ministrov. Istoricheskii ocherk* [Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers. Historical essay]. St. Petersburg, State Printing House, 1902, vol. 328 p.
2. Verhovskiy, V.M. *Kratkii istoricheskii ocherk nachala i rasprostraneniya zheleznykh dorog v Rossii po 1897 g. vkljuchitel'no* [A brief historical sketch of the beginning and spread of railways in Russia up to and including 1897]. St. Peterburg, Printing house of the Ministry of Railwaystip (Partnership I.K. Kushnerev & C), 1898. 59 p.
3. Adrianov, G.V., Malishevskiy, M.A. *Chernomorsko-Kubanskaya zh. d. vzamen Pereval'noi cherez Kavkazskii khrebet* [The Black Sea-Kuban railway instead of the Perevalnaya through the Caucasian Ridge]. St. Petersburg, Electro-printing house N.Ya. Stoikova, 1910. 24 p.
4. Gurtuev, R.S., Kuzminov, et al. *Proekty i problemy stroitel'stva Terskoi gidroelektrostantsii v 1909-1912 gg.* [Projects and problems of construction of the Tersk hydroelectric power station in 1909-1912]. *Elektronnyi zhurnal "Kavkazologiya"* [Electronic journal "Caucasology"]. 2022, no. 3, pp. 66-82.
5. Beloborodov, V.Ya. *Kavkazskaya Pereval'naya zheleznaya doroga (1872-1913g.)* [Caucasian Perevalnaya Railway (1872-1913)]. Tiflis, Printing house of the Office of the Viceroy of His Imperial Majesty in the Caucasus, 1913. 28 p.
6. *Materialy o Pereval'noi cherez Glavnyi Kavkazskii khrebet zheleznoi doroge* [Materials about the railway crossing the Main Caucasian Ridge]. Tiflis, Printing house of the Office of the Viceroy of His Imperial Majesty in the Caucasus, 1908. 94 p.
7. *Zapiska ob ekonomicheskom znachenii i gruzooborote proektiruemoi Pereval'noi cherez Kavkazskii khrebet zheleznoi doroge* [A note on the economic significance and

cargo turnover of the projected railway crossing the Caucasian Ridge]. St. Petersburg, Electro-printing house N.Ya. Stoikova, 1913. 178 p.

8. Baev, G.V. *Vladikavkazskii variant pereval'noi cherez Kavkazskii khrebet zheleznoi dorogi, v svyazi s proektom novoi magistrali Vladikavkaz-Kozlov* [Vladikavkaz version of the railway crossing the Caucasian Ridge, in connection with the project of the new Vladikavkaz-Kozlov highway]. St. Petersburg, Typo-lithography "Energy", 1914. 22 p.

9. Togoshvili, G.D. *Izbrannye trudy po kavkazovedeniyu* [Selected works on Caucasian studies]. Vladikavkaz, Ir, 2012, vol. 1, 479 p.

10. *Nauchnyi arkhiv Severo-Osetinskogo instituta gumanitarnykh i sotsial'nykh issledovaniy* [Scientific Archive of the North Ossetian Institute for Humanitarian and Social Studies]. Fund 54. Inventory 1. Case 20.

11. Glinka, Ya.V. *Odinnadtsat' let v Gosudarstvennoi dume. 1906-1917: Dnevnik i vospominaniya* [Eleven years in the State Duma. 1906-1917: Diary and memoirs]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie, 2001. 400 p.

12. Kokovtsov, V.N. *Iz moego proshlogo (1903-1919): Vospominaniya. Memuary* [From my past (1903-1919): Memories]. Minsk, Kharvest, 2004. 896 p.

13. Darchieva, S.V. *M.A. Karaulov – "monarkhist-demokrat" Gosudarstvennoi Dumy (1907-1917)* [M.A. Karaulov – "monarchist-democrat" of the State Duma (1907-1917)]. *Vlast'* [Power]. 2020, vol. 28, no. 4, pp. 186-191. DOI 10.31171/vlast.v28i4.7457.

14. Shlevkova, T. V. *Ekonomist N.E. Giatsintov o sisteme zheleznodorozhnykh tarifov v Rossii* [Economist N.E. Giatsintov about the system of railway tariffs in Russia]. *EKO* [ECO]. 2012, no. 7(457), pp. 182-189.

15. Darchieva, S.V. (auth and ed.) *Deputaty ot Severnogo Kavkaza v Gosudarstvennoi dume Rossiiskoi imperii (1906-1917gg): entsiklopedicheskii spravochnik* [Deputies from the North Caucasus in the State Duma of the Russian Empire (1906-1917): an encyclopedic reference book]. Vladikavkaz, 2009. 140 p.

16. Nikolaev, A.B. *Komissary vremennogo komiteta Gosudarstvennoi dumy (fevral' – mart 1917 g.): personal'nyi sostav* [Commissioners of the temporary committee of the State Duma (February-March 1917): personnel]. *Iz glubiny vremen* [From the depths of time]. 1995, no. 5, pp. 46-74.