

ИЗ ИСТОРИИ ОТКРЫТИЯ ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Ф.С. Киреев

В статье анализируются причины строительства Владикавказской железной дороги и механизм сооружения этой важной железнодорожной артерии.

Актуальность темы анализа истории развития железнодорожной сети Северо-Кавказского региона определяется необходимостью подробного изучения проблем ее социально-экономического развития.

Строительство Ростово-Владикавказской железной дороги также является примером государственно-частного сотрудничества, которое хорошо себя оправдало. Дорога была построена полностью за счет средств акционеров, среди которых были как крупные промышленники, так и простые обыватели. Находясь в частной собственности, Владикавказская железная дорога хорошо функционировала и развивалась. При этом государство получило важную транспортную артерию, имевшую большое экономическое и военно-стратегическое значение.

Немаловажным было и то, что за счет Владикавказской железной дороги был построен ряд социальных объектов – больницы, учебные заведения.

В статье также показана заинтересованность общественности Владикавказа и региона в целом в строительстве железной дороги. Различные варианты прокладки пути, строительства станций широко обсуждались как специалистами, так и простыми горожанами. В итоге был выбран наиболее оптимальный путь и месторасположения станции Владикавказ.

В свое время, благодаря открытию Владикавказской железной дороги, был дан заметный импульс дальнейшему развитию торговли и промышленности на Северном Кавказе. Последующее расширение транспортных артерий уже в наши дни может существенно оживить экономику Кавказа и России в целом, а также внести свой вклад в деле развития туризма в регионе. В связи с этим и необходимо анализировать историю строительства Владикавказской железной дороги и перенимать лучший опыт прошлого.

Ключевые слова: *Российская Империя, Северный Кавказ, Терская область, Владикавказ, транспорт, железная дорога, торговля.*

Вскоре после завершения Кавказской войны и образования Терской области на Северном Кавказе начало выстраиваться гражданское управление и активизировалось развитие торговли и промышленно-

сти. В это же время в Российской Империи началось повсеместное строительство железных дорог.

В середине 60-х гг. XIX в. в Тифлисе и Владикавказе стали активно обсуждать возможность соединения России с Северным Кавказом и Закавказьем. Различные проекты обсуждались в местных газетах и в ходе публичных дискуссий. Рассматривались разные варианты дороги до Владикавказа. Сразу же обсуждался дальнейший путь в Закавказье: от Владикавказа через перевал до Тифлиса или окружным путем через Дагестан. Все предложения сопровождалось обширными экономическими обоснованиями с учетом логистики перевоза грузов, численности населения, стоимости дороги и техническими трудностями, перспектив развития районов Северного Кавказа.

Важность железной дороги на Кавказ для большинства участников дискуссии была очевидной и обусловлена как военной, так и экономической составляющей. Убедительно доказывалась, что данная дорога открывает важный торговый путь из Закавказья в Персию, а оттуда в Индию, что было весьма важно для развивающейся экономики России. Кроме того, дорога была важна и в стратегическом плане, так как по ней можно было оперативно перебрасывать военные части в Закавказье [1, 8–9].

К концу 60-х гг. XIX в. после всестороннего обсуждения министерство путей сообщения Российской Империи принимает решение о том, что железную дорогу на Кавказ следует провести по следующему пути: от Ростова на станцию Куцевскую, затем через станцию Тифлисскую на станцию Невинномысскую, далее Баталпашинск, Пятигорск, станции Зольская, Прохладная и до Владикавказа. От станции Тифлисской должна была отойти ветка через Екатеринодар до Геленджика. Весь запланированный железнодорожный путь составлял 938 верст [2, 29].

Как видно, дорога должна была идти по предгорьям Кавказского хребта, оставив в стороне Ставрополь. Хотя звучали предложения направить ее кратчайшим путем от Ростова на юг через Ставрополь. Но министерство путей сообщения исходило из экономических соображений. Предгорья Кавказа были больше заселены, активно развивались в торговом плане и охват населения был шире, чем в случае пути через Ставрополь.

Одновременно с выбором направления от Ростова до Владикавказа обсуждался и дальнейший путь в Закавказье. Было два варианта

– напрямую через Кавказский хребет до Тифлиса и объездным направлением через Дагестан. Путь через перевал был короче, но сложнее в техническом плане, через Дагестан – длинней, но проще в строительстве. Стоимость сооружения обеих направлений была одинаковой. В итоге было принято решение выбрать путь через Дагестан. Это направление дополнительно охватывало большую территорию Северного Кавказа и Закавказья, что для развития торговли и промышленности было немаловажно.

После того как были определены пути направления железной дороги на Кавказ, остался вопрос о ее строительстве. С 1869 г. министром путей сообщения Российской Империи был В.А. Бобринский, который являлся сторонником строительства железных дорог концессионным способом. Иначе говоря, за счет частных финансов. В.А. Бобринский считал, что эксплуатация железных дорог является низкодоходной и невыгодна для государства. В связи с этим, по его мнению, для бюджета страны будет лучше передача казенных железных дорог частным компаниям.

Таким образом, необходимо было выбрать того, кто возьмется за строительство дороги. Одновременно начались изыскательные работы в районах сооружения будущей дороги претендентами на получение концессии.

Например, в июне 1870 г. Начальник путей сообщения на Кавказе сообщил начальникам регионов Северного Кавказа, что Государь Император соизволил разрешить подданному Великобритании Поуэр произвести за собственный счет изыскания для железной дороги от Ростова до Владикавказа, с ветками к Черному и Каспийском морям. Местное начальство должно было оказать содействие в работах Поуэра [3, 2].

В 1872 г. вопрос отдачи концессии на строительство железной дороги Ростов – Владикавказ вышел на финишную прямую. Было много слухов о том, кому достанется эта концессия. Газета «Московские ведомости» уже сообщила, что строительство будет получено «Товариществу Губонина, Полякова, Варшавского и Духовского» [4, 3], но новый министр путей сообщения, двоюродный брат предыдущего министра А.П. Бобринский сделал выбор в пользу инженера барона Р.В. Штейнгеля [5, 1].

Барон Рудольф Васильевич Штейнгель 1841 г.р., уроженец города Ревель. Окончив местную гимназию, он продолжил учебу в институте

инженеров путей сообщения. В 1861 г. после окончания института Рудольф Штейнгель был направлен в Московский округ путей сообщения, где назначен на работы по строительству шоссейных дорог.

После того как приступили к строительству Московско-Рязанской железной дороги, Рудольфу Васильевичу поручили составление проектов и различных расчетов по сооружению данной дороги. А затем его назначили заведовать строительством самой дороги.

Далее государство начало строительство Московско-Курской дороги. Рудольфу Штейнгелю, хорошо показавшему себя на прошлой стройке, был поручен самый трудный тульский участок дороги. Здесь он столкнулся со многими трудностями, как природными, так и отсутствием опытных рабочих. Благодаря своим знаниям, упорству и трудолюбию Штейнгель вполне успешно справился со порученной задачей.

В последующие годы Рудольф Штейнгель занимал должность главного инженера на Орловско-Витебской, Грязе-Царицынской и Балтийской железных дорогах.

Как видим, Р.В. Штейнгель имел хорошие знания и большой опыт в строительстве железных дорог, поэтому вполне обоснованно получил концессию на постройку Ростово-Владикавказской железной дороги.

Интересно, что круг интересов Р.В. Штейнгеля был намного шире инженерных навыков. Он был талантливым сельским хозяином.

Кроме этого, Р.В. Штейнгель автор таких серьезных научных трудов, как «Теория ветряных двигателей», «Исследование по центробежным машинам» [6, 411].

2 июля 1872 г. была Высочайше утверждена концессия на Ростово-Владикавказскую железную дорогу, согласно которой инженер, коллежский асессор барон Рудольф Васильевич Штейнгель, как учредитель, принимал на себя обязанность в течение трех месяцев со дня утверждения за ним данной концессии составить Устав Акционерного Общества Ростово-Владикавказской железной дороги [5, 1].

Организованное Акционерное Общество должно было соорудить и эксплуатировать Ростово-Владикавказскую железную дорогу согласно Уставу и техническим условиям.

В обеспечение образования Общества в трехмесячный срок учредитель внес в Государственный Банк залог в 300.000 рублей. В случае не создания Общества в указанный срок, концессия утрачивала бы силу и деньги переходили бы в собственность Правительства.

Согласно Уставу Акционерного Общества Ростово-Владикавказской железной дороги, необходимо было не только построить саму дорогу, но снабдить ее паровозами, вагонами и всем остальным, необходимым для эксплуатации. Протяженность всей дороги Ростов – Владикавказ не должна была превышать 654 версты [7, 558–559].

Акционерному Обществу также нужно было устроить шоссе от станции Кумской до Пятигорска, Железноводска, Кисловодска и Ессентуков и содержать экипажи на данном шоссе с утверждением оплаты за проезд пассажиров и грузов Министром путей сообщения.

Общество было обязано устроить и содержать в полной исправности, вдоль всей линии, телеграф с двумя проводами. Кроме того, в технических условиях было сказано, что для экстренных случаев в поездах обязательно должны находиться переносные телеграфные приборы, а промежуточные аппараты необходимы в будках между станциями [7, 560].

Строительство дороги необходимо было начать не позже шести месяцев со дня утверждения концессии и завершить не позже трех лет, с того же срока. Введение в эксплуатацию дороги было из трех этапов. На первом этапе строится дорога от Ростова до Кубани. Затем сооружается отрезок до станции Прохладная. И в завершение строится дорога от станции Прохладная до города Владикавказа.

Таким образом, строительство и эксплуатация Ростово-Владикавказской осуществлялись за счет средств акционеров, среди которых были как крупные промышленники, так и простые обыватели.

В ходе строительства дороги весной 1873 г. был решен вопрос, очень волновавший жителей Владикавказа – о месте расположения железнодорожной станции. Было несколько вариантов, в том числе на северной окраине города в районе Ярмарочной площади. Горожанам это место не нравилось, так как было далеко от центра города. По другому варианту, станция планировалась ближе к центру города (нынешнее место). Противники этого варианта утверждали, что в случае дальнейшего развития города на восток железнодорожные пути и станция будут разделять город на две части.

24 апреля этот вопрос разрешился. Уполномоченный Общества Ростово-Владикавказской железной дороги, инженер В.Д. Семичев уведомил начальника Терской области, что после целого ряда произведенных изысканий, явилась возможность поставить станцию на пространстве между Грозненскими и Назрановскими воротами.

Осмотр местности, произведенный 24 апреля начальником области генералом М.Т. Лорис-Меликовым в присутствии строителей дороги, представителей местной администрации и городского общества, показал, что усилия техников в удовлетворении общего желания превзошли самые смелые желания горожан.

Было решено, что вокзал будет располагаться по правую сторону и около полотна шоссе, ведущего в Камбилеевку, саженьях в 50 от городской черты. Вокзал товарный ставился в 100 саженьях от Назрановских ворот, к которым тогда примыкала Базарная площадь [8, 2].

Городская общественность была довольна, и по распоряжению городского головы было подано шампанское, и на месте будущего вокзала были подняты тосты за здоровье барона Рудольфа Васильевича Штейнгеля, Владимира Дмитриевича Семичева и техников, производивших изыскания. Барону Штейнгеля начальником области и городским обществом были направлены благодарственные телеграммы.

Сооружение станции в угоду горожанам ближе к центру города потребовало лишние затраты со стороны строителя в размере около 50 тыс. руб. Возможно, по этой причине Штейнгель сократил расходы на строительство здания Владикавказского вокзала, и в итоге здание было более скромное в сравнение, например, с Бесланской станцией.

Строительство дороги осуществлялось согласно утвержденным планам. Владикавказцы с нетерпением ожидали открытия движения. Горожане массами ходили на станцию, окрестности которой сделались модным местом для вечерних прогулок. Любопытство гуляющих распространялось на все достойное осмотра. Вокзал, дебаркадер, рельсы, водоподъемная машина, вагоны, стрелки, рабочие. Владикавказцы были рады, что теперь они будут жить не на отшибе, отныне железная дорога и телеграф свяжут их с Россией и со всем остальным миром [9, 2].

28 июля 1875 г. в восемь часов вечера с особым поездом по железной дороге во Владикавказ прибыл Наместник на Кавказе, генерал от артиллерии великий князь Михаил Николаевич. На дебаркадере он был встречен бароном Штейнгелем, представителями города и многочисленной городской публикой. Вокзал был великолепно украшен зеленью, иллюминирован и освещен. Наместник был доволен сооруженной дорогой и поблагодарил барона Штейнгеля за хорошую работу [10, 2].

13 августа 1875 г. открылось регулярное железнодорожное сообщение Ростов – Владикавказ. Как сообщали газеты тех лет, поезда были многолюдными, несмотря на неудобное время отхода из Владикавказа в час ночи. В товарных вагонах из столицы Терской области отправлялись в Ростов кукуруза, шерсть, овчины, сырые кожи. А владикавказские магазины уже начали получать товар по новой дороге. Столичные газеты и журналы доставлялись на пятые сутки [1, 2].

В дальнейшем Ростово-Владикавказская железная дорога активно развивалась, расширялась. На железной дороге были построены десятки депо и четыре железнодорожные мастерские: в Ростове-на-Дону, Новороссийске, Тихорецке и Владикавказе.

В Новороссийске Общество Ростово-Владикавказской железной дороги построило первый в России механизированный элеватор. Кроме этого, были построены элеваторы на станциях Армавир, Тихорецкая, Курсавка, Нагутская, Станичная; большой холодильный склад для рыбы в Дербенте.

После открытия нефтяных промыслов Общество Ростово-Владикавказской железной дороги строит нефтеперегонный завод в Грозном, устраивает нефтепроводы в Грозном и Новороссийске. Ему принадлежало 30 нефтехранилищ, 5 грузовых пристаней на Черном море и несколько кораблей для перевозки нефти, включая пароход-ледокол.

Кроме развития сферы деятельности Общество Ростово-Владикавказской железной дороги уделяло внимание и своим рабочим. На средства общества были построены больницы и училища (всего 23). В железнодорожных училищах одновременно обучались 5600 учащихся [2, 2].

Таким образом, государственно-частное сотрудничество полностью себя оправдало. В результате этого на Северном Кавказе была построена железнодорожная сеть, которая сыграла значительную роль в экономическом развитии Юга России и Закавказья. Эта дорога и сейчас имеет большое значение в жизни регионов Северного Кавказа.

1. *Филькович Н.В.* Экономический очерк к проекту постройки Центрально-Кавказской железной дороги. СПб., 1901. 112 с.

2. 100 лет вместе с отраслью и страной / А. И. Гурьев, Т. С. Андреева. СПб.: РЖД-Партнер, 2012. 392 с.
3. Терские ведомости. 1870. №26. 25 июня.
4. Кавказ. 1872. №25. 27 февраля.
5. Кавказ. 1872. №78. 7 июля.
6. Штейнгель Рудольф Васильевич // Русский биографический словарь: в 25 т. СПб.–М., 1911. Т. 23. 559 с.
7. Сборник сведений о железных дорогах в России 1870 – 1872. СПб., 1875. 608 с.
8. Терские ведомости. 1873. №18. 30 апреля.
9. Кавказ. 1873. №94. 15 августа.
10. Терские ведомости. 1875. №31. 30 июля.
11. Кавказ. 1875. №97. 22 августа.

Kireev, Felix S. – Institute of history and archeology of RNO-A (Vladikavkaz, Russia); fkireev@mail.ru

FROM THE HISTORY OF THE OPENING OF VLADIKAVKAZ RAILWAY

Keywords: the Russian Empire, North Caucasus, Terek region, Vladikavkaz, transport, railway, trade.

The article analyzes the reasons for constructing Vladikavkaz railway and the mechanism of constructing this important railway artery.

The topic relevance of studying the history of the railway network in the North Caucasus is determined by the necessity for further problem research of its socio-economic development. In its time Vladikavkaz railway had a huge impact on the development of trade and industry in the North Caucasus.

The construction of the Rostov-Vladikavkaz railway is also an example of public-private cooperation, which has paid off well. The road was built entirely at the expense of shareholders, among whom were both large industrialists and ordinary people. Being privately owned, the Vladikavkaz railway functioned and developed well. At the same time, the state acquired an important transport artery of great economic and military-strategic importance.

It was also important that a number of social facilities were built at the expense of the Vladikavkaz railway - hospitals, educational institutions.

The article also shows the interest of the public in Vladikavkaz and the region as a whole in the construction of the railway. Various options for laying the track, building stations were widely discussed by both specialists and ordinary citizens. As a result, the most optimal route and location of the Vladikavkaz station were chosen.

Further expansion of transport arteries today can significantly revive the economy of the Caucasus and Russia as a whole, as well as contribute to the development of tourism in the region. In this regard, it is necessary to analyze the history of constructing Vladikavkaz railway and adopt the best experience of the past.

REFERENCES

1. Fil'kovich, N.V. *Jekonomicheskij ocherk k proektu postrojki Central'no-Kavkazskoj zheleznoj dorogi* [An economic sketch to the project for the construction of the Central Caucasian railway]. St. Petersburg, 1901. 112 p.
2. Gur'ev, A.I., Andreeva, T.S. (eds.) *100 let vmeste s otrasl'ju i stranoj* [100 years together with the industry and the country]. St. Petersburg, RZhD-Partner, 2012. 392 p.
3. *Terskie vedomosti* [Terek vedomosti]. 1870, no. 26. June 25.
4. *Kavkaz* [Caucasus]. 1872, no. 25. February 27.
5. *Kavkaz* [Caucasus]. 1872, no. 78. July 7.
6. *Shtejngel' Rudol'f Vasil'evich* [Steingel Rudolf Vasilievich]. *Russkij biograficheskij slovar': v 25 t.* [Russian Biographical Dictionary: in 25 volumes]. St. Petersburg–Moscow, 1911, vol. 23. 559 p.
7. *Sbornik svedenij o zheleznyh dorogah v Rossii 1870 – 1872* [Collection of information about railways in Russia 1870 - 1872]. St. Petersburg, 1875. 608 p.
8. *Terskie vedomosti* [Terek vedomosti]. 1873, no. 18. April 30.
9. *Kavkaz* [Caucasus]. 1873, no. 94. August 15.
10. *Terskie vedomosti* [Terek vedomosti]. 1875, no. 31. July 30.
11. *Kavkaz* [Caucasus]. 1875, no. 97. August 22.