



А.Д. Липкович

## Проект века – Владикавказская железная дорога

А.Д. Липкович\*

### Официальные данные:

- Эксплуатационная длина дороги составляет 6 311,4 км, численность сотрудников – 60 567 человек, число станций – 403 (из них на 281 производятся грузовые операции).
- В 2009 году Северо-Кавказской железной дорогой перевезено более 47 миллионов (47,4) пассажиров, в том числе в дальнем сообщении – 10 млн 900 тыс., в пригородном сообщении – 36 млн 500 тыс.
- Северо-Кавказская железная дорога выполняет очень важную транспортную задачу, обеспечивая выход грузопотоков на Российские черноморские порты: Туапсе, Новороссийск. Важную роль для всей России в летний и осенний сезон играют пассажирские перевозки, осуществляемые дорогой к таким курортам, как Сочи, Туапсе, Анапа, Кисловодск, Ейск, Горячий Ключ.
- Грузооборот дороги в 2007 году составил более 80 млн т грузов, прирост по отношению к 2006 году составил более 10 % [1].
- Пассажирооборот в 2009 году составил 12 млрд 79 млн 655 тыс. пассажиро/км. В том числе: в дальнем сообщении – 11 млрд 664 тыс. пассажиро/км и в пригородном сообщении – 1 млрд 78 млн 991 тыс. пассажиро/км.

В истории человечества дороги всегда играли важную роль. Они соединяли не только географические пункты, но служили связующей нитью между разными этносами, культурами, цивилизациями. С детства мы знаем о Великом Шелковом пути, по которому товары, новости и культурные традиции далеких восточных стран проникали в европейский мир. Для Северного Кавказа долгие столетия важнейшую роль играла дорога, соединяющая его через Крестовый перевал с Закавказьем, в XIX веке получившая название «Военно-Грузинская». Второй по важ-

ности в этом регионе была дорога через Рокский перевал, известная под названием Военно-Осетинской.

Несколько веков единственным путем, по которому российские путешественники, военные части и научные экспедиции попадали на Кавказ, служил почтовый тракт, проходивший через земли Всевеликого Войска Донского, с переправой через Дон у станицы Аксайской. Этим путем проезжали на Кавказ и возвращались в Россию знаменитые путешественники: Александр Пушкин, Александр Грибоедов, Михаил Лермонтов и многие другие.

Путь на Кавказ занимал немало времени и доставлял большие неудобства: тряска по известным своими колдобинами российским дорогам, ночлег в казенных станционных «номерах», кишевших кровососущими насекомыми, долгие часы ожидания смены почтовых лошадей... Для товарообмена с кавказскими городами и станциями такой путь был еще менее удобен: сколько товаров можно перевести на телегах и подводах, влекомых усталыми лошадаками?

Проект строительства железной дороги из Ростова во Владикавказ стал поистине проектом века. Объемы работ, которые необходимо было выполнить, казались невероятными. Количество рабочей силы, занятой как на строительных работах, так и в обслуживании дороги, было для края беспрецедентным.

Можно считать, что начало этому проекту было положено развитием капиталистического производства. 1 марта 1860 года атаман Войска Донского Михаил Григорьевич Хомутов обратился к военному министру с рапортом о необходимости сооружения железной дороги от Грушевских (ныне Шахтинских) угольных копей к пристани станицы Мелеховской. В мае 1860 года Император Александр II дал высочайшее разрешение, а 18 декабря того же года утвердил «Положение

\*Липкович А.Д. – к.б.н., вед. н. с. ЮНЦ РАН

о Комитете для сооружения Грушевско-Донской железной дороги и пристани на реке Доне».

2 апреля 1861 года в двух верстах от Новочеркаска, у балки Тангаш состоялась церемония открытия строительных работ. «Донские ведомости» от 4 апреля 1861 года сообщали: «Праздник этот, как и следовало ожидать, привлек многочисленную публику. После молебствия наказной атаман, как представитель Войска Донского, положив на тачку первую глыбу земли, прошел с нею некоторое расстояние, за ним следовал начальник штаба – член комитета железной дороги, и, наконец, строитель дороги с прочими инженерами. Торжество кончилось обедом для рабочих и гостей».

29 декабря 1863 года железнодорожная линия, протяженностью 66 верст от Грушевки (ныне город Шахты) через Максимовку (Каменоломни) и Новочеркасск до станицы Аксайской с веткой к угольным копям и пристанью вошла в строй.

В дальнейшем эта скромная по протяженности железнодорожная ветка стала началом Владикавказской железной дороги, прошедшей через земли Екатеринославской и Ставропольской губерний, Донской, Кубанской и Терской областей.

Среди официальных сведений о торжествах и открытии движения по новой железной дороге интересно упоминание о «прочих инженерах». Понятно, что реализация гигантского по тем временам проекта требовала участия целой армии технической интеллигенции.

С одной стороны, многочисленные инженеры-путейцы равнинной России в ходе строительства оказались на Кавказе. Некоторые из них остались на постоянное жительство в конечном пункте – городе Владикавказе и многих промежуточных станциях. По значению для развития культуры края эта «инвазия» интеллигенции сопоставима с сибирской ссылкой декабристов.

Примером широко известной интеллигентской фамилии, оставившей заметный след в науке и культуре Кавказского края, может служить династия Беме. Происходившие от древнего немецкого рода, носители этой фамилии дали Владикавказу блестящих инженеров, адвокатов, ученых. Профессор Московского университе-

та, зоолог, большой знаток птиц Кавказа Рюрик Львович Беме в 1991 году рассказывал автору настоящего очерка:

«Мои предки попали в Россию, по всей вероятности, во времена правления Екатерины Второй из Верхней Силезии, или Эльзаса. В то время много немецких специалистов было приглашено на службу государству российскому. А с Кавказом судьба фамилии связана начиная с прадеда, Ричарда Васильевича. По профессии он был инженер-путеец и стал одним из руководителей строительства железной дороги из Ростова во Владикавказ. После окончания строительства остался жить в этом городе. До сих пор сохранился построенный им двухэтажный дом с внутренним двориком, в котором был когда-то фонтан».

Коренные интеллигентские династии Кавказа так же вовлекались в службу на железной дороге. Представители знаменитой в Северной Осетии фамилии Хетагуровых в общей сложности проработали на железной дороге более 170 лет! Родственники великого осетинского поэта Коста Левановича Хетагурова, одного из первых осетин-горцев, получившего образование в Санкт-Петербурге, волей судьбы оказались жителями Ростова-на-Дону. Хетагуровы трудились на Владикавказской железной дороге начиная с 1884 года.

Екатерина Хетагурова, доводившаяся великому поэту-просветителю двоюродной племянницей, родилась в тогда еще глухом осетинском ауле Нар в 1889 году.

*Коченеет ворон,  
слышен вьюги вой,  
Спит на круче черной  
Нар, аул глухой, –*

эти строки Коста Левановича сделали маленькое осетинское селение в Нарской котловине известным всему миру. Сейчас в Наре действует сакля-музей поэта, а сам аул оказался среди обширного Зарамагского водохранилища, созданного при строительстве одноименной ГЭС.

В 1906 году, окончив Владикавказскую Ольгинскую женскую гимназию, Екатерина два года преподавала в станице Ардонской, а затем переехала в Ростов. Брат помог ей устроиться учительницей в железнодорожную школу города



**Василий Иванович Липовко-Половинец (1877–1934)**

*С 1909 г. – офицер связи и делопроизводитель в органах военных сообщений Владикавказской железной дороги, где проработал 15 лет*

Батайска, а в 1910 году перевестись в такую же школу в Ростове.

Здесь она встретила блестящего офицера, за которого вышла замуж. Василий Иванович Липовко-Половинец имел чин капитана и был на должностях офицера связи начальника Управления военных сообщений и заместителя военного коменданта станции Ростов.

Яркие, нередко трагические страницы жизни этой семьи могут стать сюжетом отдельного рассказа. Интересны судьбы и других «ростовских» Хетагуровых. Документы и семейные реликвии бережно сохранил потомок этого рода, профессор Ростовского филиала Южно-Российского технического университета Петр Османович Липовко-Половинец.

Помимо знаменитых фамилий, чья история прослеживается в многочисленных публикациях и музейных экспозициях, были сотни и тысячи менее известных, своим кропотливым многолетним трудом создававших культурную среду на многочисленных железнодорожных станциях и полустанках.

Да и сами города часто обязаны своим появлением и становлением железной дороге. Современный город Невинномысск до ввода в действие Владикавказской дороги был малоизвестной станцией. С открытием движения поездов здесь была образована станция, отнесенная к разряду железнодорожных станций 2-го класса. Большой объем работ требовал много рабочих рук. Со всех концов Юга России потянулись каменщики, плотники, габари, котельщики. По окончании работ многие остались жить в станице.

В 1901 году правление Владикавказской железной дороги открыло на станции двухклассное училище, в котором обучалось до 90 детей железнодорожников. Спустя четыре года оно стало трехклассным...

Среди 37 станций на пути от Ростова до Владикавказа на 249-й версте пятнадцатой по счету была обозначена станция Гулькевичи. Название было дано по фамилии владельца земельного



#### Миша и Саша Хетагуровы

*Миша навсегда вошел в историю Владикавказской железной дороги как основатель старейшей трудовой династии на дороге. Он начал с должности телеграфиста во Владикавказе, а закончил начальником станции Ростов в 1919 г.*

участка, через который проходила железная дорога. С этого времени (1875 год) начинается массовое заселение района. В 1882 году на станции проживало 29 человек, а в 1917 г. – 2 000. В 1961 году рабочий поселок Гулькевичи получил статус города.

Село Курсавка образовано в конце XIX века, как поселок при станции Владикавказской железной дороги. На станции был построен крупный элеватор. В 1909 году в 78 дворах проживало 335 человек, имелись школа, почтовое отделение, телеграф.

Владикавказская железная дорога играла важную роль в становлении профессионально-технического образования. Народные училища, находившиеся под опекой железной дороги, выходили за рамки установленных учебных программ. Так, велась подготовка кадров телеграфистов.

Помогала железная дорога и развитию курортного дела. В Кисловодске было выстроено громадное здание курзала с рестораном, зрительным залом и прекрасно оборудованной сценой, с читальней и комнатами для игры в карты. Открытие железнодорожной ветки от станции Минеральные Воды до Кисловодска способствовало значительному увеличению притока отдыхающих не только в Кисловодск, но и в Ессентуки, Пятигорск, Железноводск.

В 1894 году акционерное общество «Владикавказская железная дорога», которое построило и железную дорогу и порт в Новороссийске, открыло первый в России и крупнейший в Европе элеватор. В комплексе с ним была пущена первая в России электростанция, работавшая на трехфазном токе. По своей мощности Новороссийский элеватор уступал только Чикагскому, а по степени механизации превосходил его.

Перечисление многочисленных фактов вовлечения населенных пунктов в технический прогресс, развития сети образовательных учреждений, притока капитала и создания рабочих мест в северокавказском крае можно продолжить.

Конечно, при реализации проекта такого масштаба не могло обойтись без злоупотреблений,



Паровоз Владикавказской железной дороги

коррупции и воровства. Острые публикации на эту тему писал Владимир Гиляровский: «Хозяевами дороги состоят петербургские сановники, владеющие акциями». С мая по сентябрь они приезжали по своей дороге отдыхать на кавказские курорты, а подчиненная им администрация пути с ног сбивалась, чтобы их ублажать. «Инженеров этой дороги то и дело видишь на всех курортах то кого-нибудь сопровождающих в курзалах «по делам службы», а то с кем-нибудь пирующих, когда на огромной линии идет перемена шпал – самые горячие летние работы». Это, по мнению Гиляровского, и являлось главной причиной 18 крушений в год на Владикавказской дороге. «Не могут же они (начальство и инженеры) одновременно быть и на курортах, и наблюдать за кладкой шпал, и уследить, чтобы шпалы все подряд, где нужно, клались новые, а не одна новая на десяток старых. Именно это указание приходится делать потому, что пассажиры, привезшие с прошлого крушения гнилые шпалы, рядом с ними находили и новые».

Действительно, крушения поездов на Владикавказской железной дороге не были редкостью. Власти и начальство железной дороги старались приписать их действиям злоумышленников. Но многие факты говорили о том, что истинная при-



Железнодорожный вокзал в г. Владикавказе

чина – в халатном отношении к исполнению своих обязанностей, хищениях с попыткой прикрыть таковые заменой лишь части пришедших в негодность шпал новыми. Об этом и писал журналист в очерке «Труженики», долгое время оставшемся неопубликованным.

Хищения, халатность, коррупция... Тем не менее железная дорога прочно вошла в жизнь российского общества. Сегодня Северо-Кавказская железная дорога – одна из самых известных и востребованных в стране. Десятки лет миллионы пассажиров ежегодно проезжают по ней к курортам Кавказских минеральных вод и Черноморскому побережью.

Железная дорога по-прежнему служит основным путем сообщения между равнинной Россией, Северным Кавказом, Черноморским побережьем и Абхазией. Как в конце XIX и в XX веках, на ней трудятся тысячи специалистов разных национальностей и вероисповеданий. По-прежнему для многих населенных пунктов она остается «градообразующей» структурой.

