

Средневековая и новая история

Научная статья
УДК 93/94+908
DOI: 10.31143/2542-212X-2022-3-66-82
EDN: BGVOPJ

**ПРОЕКТЫ И ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА
ТЕРСКОЙ ГИДРОЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В 1909–1912 ГГ.**

**Расул Салихович Гуртуев¹, Петр Абрамович Кузьминов², Карина
Асланбековна Сундукова³, Инна Сарабиевна Тахушева⁴**

¹²³⁴ Кабардино-Балкарский государственный университет им. Х.М. Бербекова», Нальчик, Россия

¹ rasul.gurtuev@mail.ru <https://orcid.org/0000-0002-0092-0742>

² petrakis_hist@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5767-1484>

³ sundukova.karina@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6409-3045>

⁴ tahusheva94@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6409-3045>

Аннотация. В первые десятилетия развития электроэнергетики водные потоки рассматривались как наиболее мощный и экономически рентабельный источник энергии для крупных промышленных объектов и энергетических систем. Горные районы предоставляли удобные условия для строительства гидроэлектрических установок без затопления территорий и относительно низкими капитальными затратами. Поэтому Северный Кавказ стал одним из первых регионов России, на который обратили внимание гидроэнергетики. Статья посвящена проблемам проектирования первой высоконапорной Терской ГЭС на Кавказе, столкновению интересов нескольких групп предпринимателей, которые боролись за право ее строительства при поддержке различных групп влияния в высших кругах Российской империи и иностранных государств. В ходе этой борьбы интересы железнодорожников и энергетиков столкнулись с интересами политических и военных властей, в результате которой реализация проекта затянулась более чем на 100 лет.

Ключевые слова: Северный Кавказ, Терская ГЭС, Перевальная железная дорога, Статковский, Кучинский, Чарльз Стюарт.

Благодарности: Исследование выполнено при финансовой поддержке РНФ в рамках научного проекта № 22-28-00787 «Становление гидроэнергетического комплекса в Кабардино-Балкарии в 20–30-е годы XX в.: планы, подготовка, реализация».

Для цитирования: 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. – DOI: 10.31143/2542-212X-2022-3-66-82. EDN: BGVOPJ.

© Гуртуев Р.С., Кузьминов П.А., Сундукова К.А., Тахушева И.С., 2022.

Original article

**PROJECTS AND PROBLEMS OF CONSTRUCTION
OF TEREK HYDROELECTRIC POWER PLANT IN 1909-1912****Rasul S. Gurtuev¹, Petr A. Kuzminov², Karina A. Sundukova³, Inna S. Takhusheva⁴**¹²³⁴ Kabardino-Balkarian State University named after H.M. Berbekov, Nalchik, Russia¹ rasul.gurtuev@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0092-0742>² petrakis_hist@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5767-1484>³ sundukova.karina@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6409-3045>⁴ tahusheva94@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6409-3045>

Abstract: In the early decades of electricity development, water flows were the most powerful and economically viable source of energy for large industrial facilities and power systems. Mountainous areas provided convenient conditions for the construction of hydroelectric installations without flooding of territories and relatively low capital costs. Therefore, the North Caucasus was one of the first regions in Russia to be targeted by hydroelectric power. The article deals with the problems of designing the first high-head Terskaya hydropower station in the Caucasus, and with the clash of interests of several groups of entrepreneurs who fought for the right to build it with the support of various pressure groups in high places in the Russian Empire and foreign countries. In this struggle, the interests of the railways and power engineers clashed with those of the political and military authorities, and as a result, the project was delayed for over 100 years.

Key words: North Caucasus, Terek hydroelectric power station, Perevalnaya railroad, Statkovsky, Kuchinsky, Charles Stewart.

Gratitude: The study was carried out with the financial support of the Russian National Federation within the framework of the scientific project № 22-28-00787 "Formation of a hydropower complex in Kabardino-Balkaria in the 20s and 30s of the XX century: plans, preparation, implementation."

For citation: Gurtuev R.S., Kuzminov P.A., Sundukova K.A., Takhusheva I.S. Projects and problems of construction of Terek hydroelectric power plant in 1909-1912. IN: Electronic journal «Caucasology». – 2022. – № 3. – С. 66-82. – DOI: 10.31143/2542-212X-2022-366-82. EDN: BGBOPJ.

© Gurtuev R.S., Kuzminov P.A., Sundukova K.A., Takhusheva I.S., 2022

Реализуемая программа строительства малых ГЭС на Северном Кавказе, имеет главной целью создание энергетической основы его экономического развития и ввода в оборот значительных гидроэнергетических ресурсов. Одновременно решается задача привлечения инвестиций в регион, создания новых высокотехнологичных рабочих мест, устойчивого энергоснабжения территорий.

Отметим, что разработка планов электростроительства в регионе имеет богатую историю и значительный объем результатов практических исследований, начиная с 1870-х гг. Исторические исследования этого вопроса таким объёмом и разнообразием похвастаться не могут. Основной объем литературы дореволюци-

онного периода составляют проектные предложения инженеров путей сообщения Н. Андриевского [Андриевский 1895], Б.И. Статковского [Статковский 1895], Ф.К. Гартмана [Гартман 1898], А.А. Кучинского [Кучинский 1912] и др., которые рассматривают проблему развития электроэнергетики в связи с железнодорожным строительством. В советское время, если не брать литературу технического направления, можно отметить работу Р.И. Цориева [Цориев 1988], которая посвящена проблеме истории электрификации Северного Кавказа, а также авторов, которые рассматривали эту проблему в контексте индустриализации и экономического развития региона в целом [Медалиев 1959]. Из современных работ можно выделить статьи С.В. Дарчиевой и А.В. Дарчиева [Дарчиева, Дарчиев 2017], Ф.С. Киреева [Киреев 2021], П.А. Кузьминова и Р.С. Гуртуева [Гуртуев, Кузьминов 2019], [Гуртуев, Кузьминов 2020], [Гуртуев 2019] и ряда других исследователей. Их работы, в особенности по теме электрификации региона на основе использования энергии горных рек Северного Кавказа, получают особое звучание в свете нынешнего возвращения развития энергетики на экологически чистые возобновляемые источники энергии, наиболее удобным и стабильным из которых по-прежнему остается энергия воды, или как ее называли на заре развития энергетики – «белый уголь». В наше время строительство гидроэнергетических установок на Кавказе во многом наследует тем разработкам, которые проводились, но не получили своего воплощения в прошедшие 150 лет. В разные периоды исходные экономические предпосылки исследований и обоснования строительства гидроэлектрических установок на Северном Кавказе отличались, и один и тот же проект получал новое целеполагание. Так случилось с проектом строительства высоконапорной Терской ГЭС в верховьях реки Терек на территории Грузии в районе села Казбеги.

Начало разработки проекта относится к 1906 г., а реализован он был лишь в 2016 г. при совершенно других экономических и политических условиях. Все это время – более столетия – проект прорабатывался, изменялся, отменялся, возобновлялся в зависимости от складывающейся экономической и политической ситуации: проект был включен в первоначальный вариант плана ГОЭЛРО, затем от него было решено отказаться из-за дороговизны, в 1935 и 1957 гг. к проекту возвращались, но строить станцию не стали. В конечном счете, один из вариантов проекта был реализован в 2016 г. в виде Дарьяльской ГЭС установленной мощностью 108 МВт, работающей на напоре 371 метр (первоначальный проект предполагал напор 560 метров). Ниже по течению, двумя годами ранее, построена Ларси ГЭС установленной мощностью 20 МВт. Обе станции расположены на территории Грузии вблизи российско-грузинской границы.

Настоящая работа посвящена первоначальным проектам использования энергии Терека и перипетиям борьбы между различными группами инженеров и предпринимателей, государственных деятелей за право строительства электростанции. По нашему представлению эта борьба отражала не только экономические интересы, но и стала элементом геополитического противостояния ведущих держав того времени.

В исследовании авторы придерживались принципа историзма, оценивая проблему в контексте складывавшейся на тот момент обстановки в мире. Ис-

пользовался нарративный, проблемно-исторический метод, частично типологический и структурный методы исследований, которые позволили прийти к означенному результату.

После окончания Кавказской войны перед Россией встал вопрос о соединении путями сообщения закавказских губерний с внутренними районами империи. Разнообразные проекты дорог – грунтовых и железных, которые должны были не только способствовать развитию производительных сил Кавказа, включению этого района в общероссийский рынок, но и позволяли осуществлять быструю переброску войск в Закавказье в условиях сохранявшейся опасности военного противостояния с Турцией – проводницей английских интересов в регионе, – стали разрабатываться сразу. Тогдашний наместник на Кавказе великий князь Михаил Николаевич в 1880 г. в своих «предположениях о железных дорогах на Кавказе и за Кавказом» 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» [Дарчиева, Дарчиев 2017: 930].

В числе авторов проектов железнодорожного строительства были такие известные в то время инженеры как, например, Н.В. Филькович [Филькович 1901], строитель Сурамского железнодорожного тоннеля в Закавказье Ф.Д. Рыдзевский, проект которого затем развивал Е.Д. Вурцель [Вурцель 1907].

Значительный вклад в разработку проектов развития путей сообщения на Кавказе, соединения Закавказья с внутренними губерниями России внёс крупный инженер, начальник Кавказского округа путей сообщения, председатель Кавказского отдела Императорского Русского Технического Общества, создатель Кавказского Альпийского общества Болеслав Игнатьевич Статковский (1825–1898), который с 1872 г. разрабатывал в числе прочих и проекты железной дороги через перевалы центральной части Главного Кавказского хребта [Киреев 2021: 33-34].

Дарчиева С.В. и Дарчиев А.В. в своей работе говорят о трёх концепциях развития железнодорожного сообщения с Закавказьем, которые господствовали в профессиональных и политических кругах Российской империи на рубеже XIX–XX вв. Наместник Кавказа Великий князь Михаил Николаевич полагал наиболее разумным продлить Ростово-Владикавказскую дорогу, открытую в 1875 г., в направлении Владикавказ – Петровск – Баку и соединиться с Закавказской железной дорогой для связи со столицей наместничества – Тифлисом. Как следует из его «Предположений» этот вариант способствовал бы ускоренной экономической и политической интеграции регионов Чечни, Дагестана в общероссийский рынок. «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 экономически, а через них и нравственными интересами железная дорога, прорезывающая Терскую область и опоясывающая Дагестан» [Дарчиева, Дарчиев 2017: 930].

Для военных такой длинный маршрут представлялся неудобным. Они осознавали практическую необходимость связывания Закавказья с основной территорией империи именно в интересах возможности быстрой переброски войск на русско-турецкий театр военных действий в случае войны. Поэтому вопрос строительства прямой железнодорожной магистрали через перевалы Кавказского хребта продолжал обсуждаться, и служил основой для второй концепции, которая получила поддержку канцлера империи, министра иностранных дел А.М. Горчакова и военного министра Д.А. Милютина. В соответствии с требованиями военных с 1872 по 1878 гг. Б.И. Статковский составил три предварительных проекта перевальной дороги с пересечением Кавказского хребта в центральной его части под перевалами Крестовым, Квенамтским и Магским. При этом существовало понимание проблемы глубокой убыточности такой дороги для государства в силу того, что она проходила по малообжитым и малопривлекательным для развития экономики местам, требовала строительства тоннелей, большого количества топлива для паровозов из-за больших уклонов, ограничивала количество вагонов в составе, что, соответственно, негативно влияло на пропускную способность дороги и стоимость перевозки грузов.

Сторонники третьего направления – инженеры путей сообщения Г.В. Адрианов и М.А. Малишевский, – указывая на эти обстоятельства, взамен перевального направления предлагали проложить Черноморско-Кубанскую железную дорогу по побережью Черного моря с выходом на Закавказскую железную дорогу [Дарчиева, Дарчиев 2017: 931]. Однако и этот вариант военным представлялся неудачным – указывалось на невозможность эффективной защиты этого пути от огня артиллерии с неприятельских военных кораблей в случае войны [РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 56. Л. 138].

Упомянутые выше проекты предполагали строительство линий на паровой тяге. Лишь у бережной черноморской дороги на первоначальном этапе некоторое время существовал вариант с использованием электрической тяги со строительством двух гидроэлектростанций на местных реках Бзыби и Мзымте, который предлагал крупный предприниматель, инженер Рафаил Карлович фон Гартман [Гартман 1898]. В данном случае требования военного ведомства об увеличении колеи для обеспечения возможности переброски войск конкурентная борьба с акционерным обществом Владикавказской железной дороги стали причиной отказа от электрифицированного проекта дороги, а, соответственно, от строительства электростанций. После длительного обсуждения вопроса в правительстве, «21 февраля 1900 г. на собранном по инициативе царя Николая II особом совещании разработка маршрута и строительство были отданы в ведение АО Владикавказской дороги»¹.

Закономерно, что при разработке проекта перевальной дороги на определенном этапе появился электрический вариант, а учитывая наличие поблизости такого мощного источника энергии, как река Терек, у него были весьма высокие шансы на воплощение в жизнь. Возможность электрификации перевальной железной

¹ *Аджиев А.С.* Из истории Армавир-Туапсинской железной дороги [Электронный ресурс] URL: https://web.archive.org/web/20100510045858/http://www.zdp.ru/pub/8/1544_1.shtml (Время обращения 11.03.22 г.)

дороги решала проблему убыточности: даровая энергия воды позволяла железной дороге не покупать топливо для паровозов, резко снижая стоимость перевозок, а излишки электроэнергии предполагалось продавать сторонним предприятиям, что позволяло получать дополнительную коммерческую прибыль.

Возможности электрификации перевальной железной дороги первым стал исследовать военный инженер Управления Кавказского военного округа полковник Антон Антонович Кучинский, который в 1906 г. представил проект строительства линии электрического трамвая через Крестовый перевал. Второй вариант 1909 г. развивал один из первоначальных проектов Б.И. Статковского 1872–1873 гг. – предполагалось строительство узкоколейной галерейной электрической железной дороги по маршруту Владикавказ–Квенамтский перевал–Тифлис. И, наконец, в 1915–1917 гг. проводились изыскания по электрической железной дороге широкой колеи по тому же направлению [Киреев 2021: 35–36]. Принципиальным моментом являлось то, что гидроэлектрические установки должны были принадлежать железной дороге – только тогда проект оказывался рентабельным. Именно поэтому в проектах А.А. Кучинского Терская (или Теречная) центральная ГЭС рассматривается как составная и неотъемлемая часть перевальной железной дороги. И именно поэтому проекты Кучинского шли от более простых и дешевых, но и коммерчески выгодных (узкой колеи, галерейного типа) к наиболее дорогому – широкой колеи, с тоннелем в центральной части. Изменения были вызваны исключительно требованиями военных по увеличению провозной способности войск, и этот параметр выступал одним из основных при оценке возможностей поддержки проекта государством.

Как видим, проект перевальной железной дороги имел конкурента в виде проекта железнодорожного пути по берегу Черного моря от Туапсе через Сухум к станции Квалони Закавказской железной дороги. Группа предпринимателей во главе с инженером П.Н. Перцовым смогла «продать» этот вопрос и строительство Черноморской побережной дороги в 1912 г. получило поддержку высших сановников империи и самого императора [РГИА. Ф.1276. Оп. 20. Д. 56. Л. 136].

Примерно таким же образом была построена и железная дорога от Владикавказа через Петровск на Баку (1900 г.) – как указывалось выше, проект и здесь счастливо совместил в себе поддержку наместника на Кавказе великого князя Михаила Николаевича с энергичными действиями предпринимательского сообщества, заинтересованного в появлении устойчивого и доступного пути вывоза бакинской нефти на основную территорию России.

Таким образом, вопросы предпринимательской выгоды, частных интересов получали преимущество перед стратегическими военными соображениями. Однако вопрос строительства перевальной дороги с повестки дня не уходил. После многочисленных согласований, благодаря энергичной деятельности городского головы г. Владикавказа Г.В. Баева и депутата Государственной Думы от Терского казачьего войска М.А. Караулова в январе 1917 г. средства на завершение изыскательских работ (10 000 рублей) были выделены из казны Владикавказской городской управы. К этому времени уже имелись результаты полевых изыскательских работ, проведенных Геологическим комитетом Министерства торговли и промышленности. «Осенью (1915 г. – авт.) В.П. Ренгартен

производил геологическое исследование линии проектируемой электрической Перевальной ж.д. через Главный Кавказский хребет. Эти изыскания были приняты группой частных предпринимателей по инициативе инженер-генерала А.А. Кучинского. Линия, магистрального типа, нормальной колеи, должна была направиться от Владикавказа по долине Терека, затем по р. Гудошаури, оттуда, пройдя 6-верстным тоннелем под Квенамтским перевалом Главного Кавказского хребта, выйти в долину Бусарчилис-хеви, затем по Гудомакарской Арагве до Пасанаура и, наконец, по Белой Арагве и Куре достигнуть Тифлиса» [Геолком 1917: 524–525]. Заключительная, кабинетная стадия проектирования велась в течение 1917 г., но была прервана Гражданской войной [Киреев 2021: 36]. Впоследствии проект Терской высоконапорной ГЭС вместе с перевальной железной дорогой попал в план ГОЭЛРО [ГОЭЛРО 1920].

В ходе разработки проекта электрифицированной железной дороги и гидроэлектростанции на Тереке А.А. Кучинский столкнулся с конкурентом в лице британского подданного Чарльза Генри Стюарта, который предложил масштабный проект создания большой электроэнергетической системы, объединяющей Северный Кавказ и Закавказье, и создающий фактическую монополию на производство и распределение электроэнергии в регионе. В 1910 г. он обратился к наместнику на Кавказе И.К. Воронцову-Дашкову с ходатайством о разрешении на постройку ГЭС на реках Терек и Занги, вытекающей из озера Гокча (*Севан – авт.*) [Грищенко 2008: 30].

Поскольку горные реки Кавказа имеют преимущественно ледниковое питание с соответствующим сокращением стока в зимние месяцы, проектом предусматривалось использовать озеро Гокча как регулятор мощности путем устройства дополнительной станции, связанной линиями электропередачи с высоконапорной станцией на р. Терек, «покрывая за счет понижения горизонта озера периодические недостатки воды в Тереке» [Горев 1928: 226].

Ч.Г. Стюарт решил строить электростанцию на Тереке ровно в том месте, которое было выбрано четырьмя годами ранее А.А. Кучинским, то есть в районе станции Казбек Военно-Грузинской дороги. Поэтому последний обратился в Совет министров лично к его председателю П.А. Столыпину с ходатайством о признании своего первенства в этом вопросе. Обстоятельства дела отложились в архивах [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284]. Несмотря на колоссальную практическую значимость, они практически не задействованы научным сообществом.

Напомним историю вопроса. Первый проект А.А. Кучинского 1906 г. предлагает строительство линии электрического трамвая через Крестовый перевал и не встречает сочувствия у Правительственной комиссии [Киреев 2021: 35]. Вторым вариантом А.А. Кучинского – уже электрической железной дороги узкой колеи – поступил в министерство путей сообщения на имя министра Николая Константиновича Шауфуса 13 сентября 1907 г. В нём трое акционеров: генерал-от-инфантерии граф Ю.А. Борх, А.А. Кучинский и надворный советник Николай Вергилес просят о поддержке организуемого ими акционерного общества для постройки «без всякого от казны пособия» Тифлис-Владикавказской электрической железной дороги [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 2]. Проект предполагает строительство галерейной узкоколейной железной дороги через

Квенамтский перевал на электрической тяге. Разработка проекта финансируется английским капиталом – об этом упоминает сам Кучинский в своей докладной записке: «все предприятие финансируется одним из видных известных финансистов Англии» [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 49]. Энергией железную дорогу должны обеспечивать две электростанции, находящиеся примерно посередине дороги – на Тереке возле станции Казбек, и на реке Арагви. Проектированием гидроэлектростанций на Арагви в это время в интересах электрификации Тифлисского района и ирригации окружающих районов занимались инженеры Зворыкин и Н.Н. Андреев [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 35об].

Почти через два года, 4 июня 1909 г. Председатель Совета министров П.А. Столыпин обратился к наместнику на Кавказе И.И. Воронцову-Дашкову с просьбой дать отзыв на второй проект Кучинского. В ответном письме за подписью помощника наместника на Кавказе по военной части генерала Н.П. Шатилова высказана поддержка ходатайства Кучинского, но только при условии переработки проекта на нормальную колею.

2 сентября 1909 г. докладная записка Кучинского с отзывом канцелярии Наместника на Кавказе поступает министру путей сообщения Н.С. Рухлову с просьбой П.А. Столыпина «почтить уведомлением о том направлении, которое Вы изволите признать необходимым дать этому делу» [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 3].

Проект выносится на суд межведомственной комиссии в составе представителей министерств финансов, путей сообщения, внутренних дел, под председательством члена Инженерного совета МПС Б.А. Риппаса. Проект представляет сам А.А. Кучинский. Комиссия не даёт однозначного ответа, поскольку он не соответствует требованиям военного министерства о нормальной колее, а министр путей сообщения Рухлов собирает собственную комиссию для оценки возможности строительства перевальной дороги, отдавая предпочтение проекту Рыдзевского и Вурцеля в исполнении акционерного общества Владикавказской железной дороги [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 12 об].

Проект Ф.Д. Рыдзевского 1890 г. предполагал возведение железнодорожной ветки от Владикавказа через Архотский перевал с 11-верстным тоннелем. Е.Д. Вурцель в 1904-1906 гг. переработал этот вариант с удлинением главного тоннеля до 23 верст [Киреев 2021: 35]. Будучи в это время начальником Управления по сооружению новых дорог Министерства путей сообщения, Е.Д. Вурцель оказал противодействие проекту А.А. Кучинского, лоббируя собственный проект на паровой тяге.

В своей телеграмме П.А. Столыпину от 22 февраля 1910 г. Кучинский настоятельно просит помешать Е.Д. Вурцелю «похоронить» проект электрической железной дороги [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 8–9]. «Продолжительными трудами междуведомственного совещания установлена техническая исполнимость и рациональность электрической перевальной дороги. А между тем по газетным сообщениям организуется новое междуведомственное совещание в присутствии министра путей сообщения. Причем г. Вурцель привлекает к этому совещанию знакомых ему инженеров. Когда же проект выйдет на нормальный путь и пойдет в комиссию о новых дорогах, как-то мне положительно и

многократно обещано министром путей сообщения и финансов? Три года инженер Вурцель официально тормозил дело. Усердно ходатайствуем перед Вашим Высокопревосходительством оказать содействие по устранению зловердных для дела влияний инженера Вурцеля» [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 9].

Забегая вперёд, скажем, что Е.Д. Вурцель добился своей цели: при поддержке министра путей сообщения С.В. Рухлова получил 300 000 рублей на изыскания по Архотскому направлению, и в 1911–1914 гг. инженером Камбиаджо были проведены изыскания по двум проектам перевальной железной дороги – от станции Авчалы Закавказской железной дороги через Архотский перевал до Владикавказа и до ст. Слепцовской [Киреев 2021: 35].

В первой половине 1910 г. проект постройки перевальной дороги обсуждался в комиссии по новым железным дорогам. А 16 июня 1910 г. Кавказский наместник принял британского подданного Чарльза Генри Стюарта, который предложил новый проект строительства крупной энергетической системы по обеспечению дешёвой электроэнергией всего Кавказа. С этого момента проект Кучинского оказывается «под сукном», поскольку впечатлённый перспективами проекта Стюарта, наместник на Кавказе Илларион Иванович Воронцов-Дашков даёт ему «блестящий ход» [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 45].

Как следует из документов «Дела Кучинского», наместник на Кавказе в связи с прошением Ч.Г. Стюарта, предполагал строительство энергосистемы, способной дать энергетическую основу расцвета всего кавказского региона [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 43]. Основой системы становились две высоконапорные ГЭС, причем главной являлась Терская ГЭС. Для ее строительства Стюарт просил отдать ему в концессию территорию в шесть верст по правому берегу реки Терек в том самом месте, где строить станцию и железнодорожные пути предполагалось проектом Кучинского. Таким образом, исключалась возможность строительства железной дороги, а из проекта перевальной дороги изымалась ее важнейшая часть, энергетическая основа – сама ГЭС.

При этом наместник на Кавказе выразил поддержку проекту перевальной дороги по Архотскому варианту на паровозной тяге, ориентировочные сроки постройки которого проектом определялись в 15 лет.

Проект Стюарта быстро получил поддержку кавказского начальства, восторженную прессу, был оперативно рассмотрен на специально созданной межведомственной комиссии, в состав которой входили в том числе и крупнейшие русские ученые-энергетики П.С. Осадчий (руководитель комиссии) и М.Н. Шателен. Были выработаны условия концессии и одобрен сам проект. Стоит отметить, что П.С. Осадчий – один из будущих разработчиков плана ГОЭЛРО, осужденный по «делу Промпартии» в 1930 г., с самого начала был привлечен к консультациям по будущей «концессии Стюарта», как об этом упоминает А.А. Кучинский [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 35].

В августе 1912 г. после рассмотрения Советом Министров и одобрения проекта императором Николаем II, британскому подданному Чарльзу Стюарту была выдана концессия на 75 лет «на эксплуатацию водных сил озера Гокчи и реки Терек на Кавказе с правом распределять добываемую электрическую энергию – для снабжения ею железных дорог, портов, трамваев, фабрик, заводов, станций

городского и частного освещения и прочее – на сотни верст от центральных станций, по всему Кавказу до Баку, Грозного, Майкопа и Батума» [Симонов 2016: 142]. Руководил полевыми изысканиями и систематизацией материалов на правах правительственного чиновника уже упоминавшийся нами разработчик проектов ГЭС на реке Арагве инженер Николай Николаевич Андреев.

Необходимо отметить, что два конкурирующих проекта – А.А. Кучинского и Ч.Г. Стюарта – имели принципиально разные идейные основания. В первом случае электростанция рассматривается как составная часть отдельного предприятия, обеспечивающая рентабельность основной деятельности и приносящая ему дополнительную прибыль. Во втором случае электростанция является общественной или центральной, которая сама по себе является отдельным предприятием и обеспечивает энергетическую основу развития экономики всего региона. Именно такого взгляда на развитие электроэнергетики в то время придерживалось подавляющее большинство российских (да и не только российских) энергетиков и, как мы полагаем, именно поэтому проект Стюарта получил такую поддержку у ведущих специалистов отрасли. Следует отметить, что именно этот принцип впоследствии исповедовали разработчики плана ГО-ЭЛРО, и именно он стал основой проектирования единой энергосистемы СССР–России [Гуртуев, Кузьминов 2020: 101].

А.А. Кучинский в полемике с оппонентами не спорит с этим постулатом, но просит построить станцию в другом удобном месте, которое не препятствовало бы строительству электрической перевальной железной дороги. В своих докладных записках А.А. Кучинский подробно разбирает условия концессии и справедливо указывает, что Стюарт по ходу дела несколько раз изменил свои положения: сначала предлагал реализацию всего проекта в 5–6 лет, затем разбил проект на три этапа – в целом на 16–18 лет, поставил условием строительство в течение первых шести лет лишь временной электростанции у станции Ларс, которую затем предполагалось разобрать(!). В проекте Стюарта отсутствовал анализ рынка потребителей энергии, не имелось понятия о том месте, где планируется строительство второй ГЭС на озере Гокча, в конечном варианте концессии указывалось, что Терская станция будет обеспечивать электроэнергией Тифлис и Владикавказ, а лишь затем по мере выяснения потребностей энергосистема будет развиваться и по другим направлениям.

Кучинский встречался со Стюартом, рассчитывая найти общие подходы, формы сотрудничества, однако британский подданный был непреклонен и настаивал на собственном проекте, предлагая в будущем обеспечивать энергией и железную дорогу. В свою очередь, Кучинский с этим категорически не соглашался: «Постройка и содержание перевальной железной дороги базируется на применении наиболее дешевого из современных родов тяги – электрической. Изобрели и придумали ее не предприниматели, а современное развитие техники и государственные запросы. Слишком заблуждается г. Стюарт и другие лица, если допускают возможным или выгодным, чтобы перевальная дорога покупала на стороне энергию; конечно, предприниматель гидравлических станций, независимо от всех принимаемых правительством мер, в силу простых коммерческих расчетов, должен стремиться, чтобы продать энергию по воз-

можно дешевой, доступной, сходной цене; тем не менее железная дорога у него энергии не купит (что я лично объяснил г. Стюарту)» [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 49 об].

Кроме того, Кучинский в своих докладных записках неоднократно подчеркивал, что, несмотря на постоянно меняющиеся условия реализации концессии, Ч.Г. Стюарт твердо и последовательно отстаивает пункт о праве на переуступку прав концессии третьим лицам. На этом основании Кучинский делает предположение о том, что концессионер и не думает о строительстве, а предполагает провести чисто спекулятивную операцию, получив права на строительство энергетических объектов за 25 тысяч рублей концессионного взноса, а затем продавая их заинтересованным лицам. Кроме того, Кучинский в свою пользу трактует логику происходящих событий, настаивая на том, что нельзя отдавать собственность над стратегическими объектами иностранным подданным [ЦГИА. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. Л. 74об].

Н.Н. Андреев – правительственный чиновник при концессии Стюарта, инженер-гидростроитель, проживавший в 1935 г. в г. Тифлисе, по поручению московского института «Гидроэлектропроект» занимался розыском документов «концессии Стюарта». Целью было использование материалов изысканий при проектировании высоконапорной Дарьяльской ГЭС для включения ее в энергосистему Закавказья, в которой образовался недостаток электрической мощности. Поиски не дали результатов. В ходе переписки с управляющим ростовским отделением института он вспоминал, что после заключения концессионного договора с Чарльзом Генри Стюартом в 1912 г. начались полевые изыскания по р. Терек и ее притоку р. Чхери. «Концессионер домогался предоставления ему права отчуждения потребных для осуществления концессии земель, и этот вопрос подвергся подробному рассмотрению. Государственный совет стал на точку зрения невозможности поступиться «священным правом собственности» для проведения водоводов и линии электропередач, предоставив ему добиваться осуществления своих прав на основе общих законов» [ГАРО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299. Л. 16].

Место расположения будущего головного сооружения электростанции находилось в собственности «13 князей Казбека», один из них умер, оставив малолетних наследников, находящихся под опекуном. Это стало непреодолимым препятствием для реализации проекта, поскольку вопрос принудительного отчуждения земель под проекты, имеющие общественную пользу, на законодательном уровне в Российской империи был решен лишь к концу 1916 г. А наличие в данном случае малолетних наследников не позволяло решить вопрос на общих юридических основаниях.

Кроме того, существовало еще одно обстоятельство, которое позволяет говорить об организованном противодействии реализации «концессии Стюарта» местным владикавказским предпринимательским сообществом и органами местной власти, которые были заинтересованы в строительстве железнодорожной ветки через Владикавказ, что повышало бы транзитный статус города и способствовало развитию экономики региона. Участки под водоводы и тоннели, находящиеся в собственности казны, предоставлялись концессионеру на

арендных правах, «однако проживавшая в г. Владикавказе «генеральша Сухотина» уже после выдачи правительством концессии, сделала в силу общих законов по всей линии тоннеля заявки на медную руду и получила отводы (земельные площади) для разработки таковой» [ГАРО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299. Л. 16 об.].

Учитывая, что в это время полковник А.А. Кучинский продолжал разработку проекта перевальной железной дороги при активной поддержке Владикавказского городского головы и депутата от Терского казачества в Государственной Думе, можно предположить, что возник конфликт интересов разных уровней власти. То есть Ч.Г. Стюарт получил полную поддержку своего достаточно слабо проработанного проекта от наместника на Кавказе и представителей более высоких уровней власти, но встретил сопротивление властей местных.

Если наши рассуждения верны, то необходимо поставить вопрос, почему так произошло? Наместник на Кавказе Илларион Иванович Воронцов-Дашков после встречи с иностранным подданным сразу «дал делу блестящий ход» и обеспечил принятие положительного решения на самом высоком уровне в кратчайшие сроки. По-видимому, иностранный подданный имел основания быть встреченным с максимальным вниманием. Учитывая жесткий сословный характер российского общества, смеем предположить, что речь идет о Чарльзе Генри Вейн-Темпест-Стюарте (1878–1949), 7-м маркизе Лондондерри, виконте Каслри, военном и дипломате, в то время члене британского парламента¹. Иначе сложно объяснить, почему достаточно молодому иностранцу практически без обсуждения отдали приоритет в электрификации целого региона Российской империи, подключили к разработке проекта ведущих российских ученых, позволили воспользоваться результатами предварительных полевых исследований. В этой связи можно предположить, что одной из основных целей британского подданного было противодействие строительству стратегической железной дороги в Закавказье, которое представляло интерес для английской короны. Российские ученые, ухватившись за одну из счастливых возможностей реализовать крупный энергетический проект на новых организационных принципах опережающего развития энергетики, оказали ему полное содействие, может быть не вполне понимая стратегическую значимость проекта Кучинского. А самого британского подданного интересовали несколько другие аспекты этого дела.

С другой стороны, проект перевальной дороги Кучинского также финансировался английским банковским капиталом, и таким образом, у заинтересованных английских специальных служб была полная картина перспектив строительства дороги. Последовавшие за этим события иностранной интервенции и гражданской войны в России с английскими войсками в Баку и т.д. говорят в пользу изложенных соображений. Этот вопрос, на наш взгляд, требует дальнейшего, более глубокого изучения.

Тем не менее данные полевых исследований не пропали бесследно. Сама концессия Стюарта была в 1917 г. отменена, а проект Терской ГЭС, который

¹ Чарльз Стюарт // https://ru.wikipedia.org/wiki/Чарльз_Стюарт_Генри_Вейн-Темпест-Стюарт,_7-й_маркиз_Лондондерри (дата обращения: 26.08.2022)

разрабатывался под руководством А.А. Кучинского, вошел в первоначальный план ГОЭЛРО. «...Для перевальной дороги Владикавказ–Тифлис по Квенамтскому варианту (по Тереку и Арагве) имеются готовые изыскания и готовый проект дороги с электрической тягой. Установленная мощность 120 000 сил на валу турбин, напор около 560 метров. Расположение всех частей Терской гидроэлектрической установки подробно обследовано на месте. Имеется готовый проект установки. В октябре 1918 г. по ходатайству отдела горцев Кавказа был отпущен первый кредит на подготовку приступа к работам по сооружению установки, не использованный вследствие ведомственных противоречий» [ГОЭЛРО 1920: 16].

В уточненном плане ГОЭЛРО 1927 г. было принято решение от строительства Терской ГЭС отказаться, а вместо нее построить Гизельдонскую и Баксанскую ГЭС, что и было реализовано в 1930-е гг. [Электрификация СССР 1966: 195]. Причиной отказа была необходимость затопления и переноса нескольких участков Военно-Грузинской дороги, что вело к удорожанию строительства и себестоимости электроэнергии [Гуртуев, Кузьминов 2019].

Впоследствии на Тереке было построено несколько гидроэлектростанций: Эзминская (1954 г.) на территории России, Ларси (2014 г.) и Дарьяльская (2017 г.) на территории Грузии. Интересно, что строители двух последних пошли по пути, предлагавшемуся группой российских энергетиков начала XX в. в концессии Ч.Г. Стюарта: первоначальное строительство небольшой станции возле селения Ларс для обеспечения работ по проходке тоннелей основной ГЭС, а затем возведение объектов Дарьяльской ГЭС возле селения Казбеги. Разница лишь в том, что малая станция не была разобрана впоследствии, а возведение Дарьяльской ГЭС не потребовало переноса участков Военно-Грузинской дороги. Перевальная железная дорога в итоге так и не была построена, и на сегодня необходимость ее строительства не очевидна, а для переброски войск во время последних военных событий 2008 г. пришлось использовать построенный в 1980-е гг. Рокский автомобильный тоннель.

Гидроэнергетический потенциал Терека на сегодня планируется использовать в перспективных проектах строительства электростанций Терского каскада ГЭС крупнейшего российского оператора гидроэлектростанций – ПАО «РусГидро».

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Андриевский 1895 – *Андриевский Н.* Сухум-кале, его данные и возможная будущность; основания для осуществления к нему железных дорог через Главный Кавказский хребет и от Закавказской их сети. Санкт-Петербург: Тип В.С. Балашева и Ко., 1895. – 68 с.

Статковский 1895 – *Статковский Б.И.* Железная дорога через Главный Кавказский хребет на Сухум. Тифлис, Тип. Главнонач. гражд. част. на Кавказе, 1895. – 28 с.

Вурцель 1907 – *Вурцель Е.Д.* К вопросу о постройке железнодорожной магистральной линии первостепенного значения для соединения сети Владикавказской и Закавказских дорог пересечением главного Кавказского хребта в центральной его части. – Тифлис: тип. Е.А. Либерман, 1907. – 42 с.

ГАРО – Государственный архив Ростовской области. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 299 «Дело изысканий материалов бывшего концессионера по Терской ГЭС».

Гартман 1898 – *Доклад Р.К. фон-Гартмана Его Превосходительству 2-му министру финансов по делу о сооружении железной дороги по восточному берегу Черного моря.* – СПб: Типолиитография А. Э. Винеке, 1898. – 53 с.

Геолком 1917 – *Известия Геологического комитета.* 1917 год. Т.36. № 1. Петроград: тип. М.М. Стасюлевича. 1917. – С. 524–527.

ГОЭЛРО 1920 – *План ГОЭЛРО. Электрификация Кавказского района.* М.: Научно-технический отдел ВСНХ, 1920. – 50 с.

Горев 1928 – *Горев А.А.* Водные ресурсы Закавказья и значение их утилизации в общем плане народного хозяйства. // *Плановое хозяйство.* 1928. № 3. – С. 221–230.

Грищенко 2008 – *Грищенко А.И., Зиноватный П.С.* Энергетическое право России (Правовое регулирование электроэнергетики в 1885–1918 гг.) М.: Юрист. 2008. – 279 с.

Гуртуев, Кузьминов 2019 – *Гуртуев Р.С., Кузьминов П.А.* Проект электрификации Кабардино-Балкарской автономной области В.А. Покшишевского (1927 г.) // *Вестник Академии наук Чеченской Республики.* 2019. № 4 (47). – С. 76–82.

Гуртуев 2019 – *Гуртуев Р.С.* Обсуждение проекта строительства Баксанской ГЭС на заседании Президиума Кабардино-Балкарского облисполкома 27 февраля 1927 г. // *Известия Северо-Осетинского института гуманитарных и социальных исследований.* 2019. Вып. 22. – С. 124–133.

Гуртуев, Кузьминов 2020 – *Гуртуев Р.С., Кузьминов П.А.* Накопление научных знаний о гидроэнергетических ресурсах Северного Кавказа и первые шаги по их реализации // *Электронный журнал «Кавказология».* 2020. № 4. – С. 95–106. DOI: <https://doi.org/10.31143/2542-212X-2020-4-95-106>

Дарчиева, Дарчиев 2017 – *Дарчиева С.В. Дарчиев А.В.* Нереализованный проект строительства железной дороги: Кавказская перевальная дорога // *Былые годы,* 2017, вып. 45, № 3, С. 928–936.

Киреев 2021 – *Киреев Ф.С.* К вопросу о дореволюционных проектах перевальной железной дороги в Закавказье // *Вестник СОИГСИ им. К. Хетагурова.* 2021. № 4. С. 32–37. DOI: 10.29025/1994-7720-2021-4-32-37.

Кучинский 1912 – *Особый доклад почетному председателю Императорского Русского технического общества его императорскому высочеству великому князю Александру Михайловичу, г. Тифлис, 1906-1912 : [о проекте электрической перевальной железной дороги на Кавказе] / Инженер-полковника Кучинского.* – Тифлис, 1912. – 28 с.

Медалиев 1959 – *Медалиев Х.Т.* Социалистическая индустриализация Кабардино-Балкарии (1928–1937 гг.). Нальчик, 1959; *Ортобаев Б.Х.* Развитие экономики Северной Осетии в конце XIX–начале XX вв. Орджоникидзе, 1967; *Цуциев Б.А.* Экономика и культура Северной Осетии. Орджоникидзе, 1967; *Даниялов А.Д.* Строительство социализма в Дагестане 1921–1940 гг. – М., 1975 и др.

РГИА – Российский государственный исторический архив. Ф.1276. Оп. 20. Д. 56. Л. 136–147 об. «*Особый журнал Совета Министров 23 февраля 1912 г. По вопросу о сооружении Черноморской береговой и Перевальной через главный Кавказский хребет железных дорог.*».

Симонов 2016 – *Симонов Н.С.* Развитие электроэнергетики Российской Империи: предыстория ГОЭЛРО. М.: Университет Дмитрия Пожарского, 2016. – 318 с.

Филькович 1901 – *Филькович Н.В.* Экономический очерк к проекту постройки «Центрально-кавказской» железной дороги через Рокский или Магский перевалы Главного Кавказского хребта. 2-е изд. – Санкт-Петербург: Паровая типо-лит. инж. И. Гершуна, 1901. – 91 с.

ЦГИА – Центральный государственный исторический архив. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 284. «*Дело Совета Министров по ходатайству инженер-полковника, штаб-офицера для особых поручений Кавказского окружного инженерного управления А.А. Кучинского о рассмотрении проекта постройки перевальной узкоколейной электрической железной дороги через Главный Кавказский хребет; о нарушении иностранным подданным Г. Стюартом права первен-*

ства А.А. Кучинского на постройку электрической станции на р. Терек. 9 января 1909 г. – 1 марта 1912 г.»).

Цориев 1988 – Цориев Р.И. Электрификация горного края. Орджоникидзе: Ир, 1988. – 239 с.

Электрификация СССР 1966 – *Электрификация СССР. Сборник документов и материалов 1926-1932 гг.* М.: Экономика, 1966. – 477 с.

REFERENCES

ANDRIEVSKIJ N. *Sukhum-kale, ego dannye i vozmozhnaja budushhnost'; osnovaniya dlja osushhestvlenija k nemu zheleznyh dorog cherez Glavnyj Kavkazskij hrebet i ot Zakavkazskoj ih seti* [Sukhum-Kale, its data and possible future; grounds for the implementation of railways to it through the Greater Caucasus Range and from the Transcaucasian network]. – Saint-Peterburg: V.S. Balashev & Co. tip., 1895. – 68 p. (In Russ.).

CORIEV R.I. *Jelektrifikacija gornogo kraja* [Electrification of the mountainous region] – Ordzhonikidze: Ir, 1988. – 239 p. (In Russ.).

CUCIEV B.A. *Jekonomika i kul'tura Severnoj Osetii* [The economy and culture of North Osetia]. – Ordzhonikidze, 1967;

DANIJALOV A.D. *Stroitel'stvo socializma v Dagestane 1921–1940 gg* [Building Socialism in Dagestan 1921-1940]. – Moscow, 1975 i dr. (In Russ.).

DARCHIEVA S.V. DARCHIEV A.V. *Nerealizovannyj projekt stroitel'stva zheleznoj dorogi: Kavkazskaja pereval'naja doroga* [Unrealised railway project: the Caucasus Pass Road]. // *Bylye gody*, 2017, vol. 45, No. 3, P. 928–936. (In Russ.).

Doklad R.K. fon-Gartmana Ego Prevoshoditel'stvu g-nu ministru finansov po delu o sooruzhenii zheleznoj dorogi po vostochnomu beregu Chernogo morja [Report by R.K. von Hartmann to His Excellency the Minister of Finance on the construction of the railway on the eastern shore of the Black Sea] – St. Petersburg: A.E. Vineke pr., 1898. – 53 p. (In Russ.).

Fil'kovich N.V. *Jekonomicheskij ocherk k proektu postrojki «Central'no-kavkazskoj» zheleznoj dorogi cherez Rokskij ili Magskij perevaly Glavnogo Kavkazskogo hrehta* [Economic sketch for the project of building the «Central Caucasus» railway via the Roki or Magi Passes of the Main Caucasus Range] 2 ed. – St-Petersburg: I. Gershun typ., 1901. – 91 p. (In Russ.).

GOREV A.A. *Vodnye resursy Zakavkaz'ja i znachenie ih utilizacii v obshhem plane narodnogo hozjajstva* [Transcaucasian Water Resources and the Importance of their Utilization in the General Plan of the National Economy] // *Planovoe hozjajstvo*. 1928. – № 3. – P. 221-230. (In Russ.).

Gosudarstvennyi arkhiv Rostovskoi oblasti [State Archive of the Rostov Region]. F.1952. In.1. C. 299.

GRISHHENKO A.I., ZINOVATNYJ P.S. *Jenergeticheskoe pravo Rossii (Pravovoe regulirovanie jelektrojenergetiki v 1885–1918 gg.)* [Energy Law of Russia (Legal Regulation of the Electric Power Industry in 1885-1918)] – Moscow: Jurist, 2008. – 279 p. (In Russ.).

GURTUEV R.S. *Obsuzhdenie proekta stroitel'stva Baksanskoj GJeS na zasedanii Prezidiuma Kabardino-Balkarskogo oblispolkoma 27 fevralja 1927 g* [Discussion of the Baksan HPP construction project at a meeting of the Presidium of the Kabardino-Balkarian Regional Executive Committee on 27 February 1927.]. // *Izvestija Severo-Osetinskogo instituta gumanitarnyh i social'nyh issledovanij*. – 2019. – Vol. 22. – P. 124-133.

GURTUEV R.S., KUZ'MINOV P.A. *Nakoplenie nauchnyh znaniy o gidrojenergeticheskikh resursah Severnogo Kavkaza i pervye shagi po ih realizacii* [The accumulation of scientific knowledge on hydropower resources in the North Caucasus and the first steps towards their implementation]. In: «Kavkazologija». – 2020. – № 4. – P. 95-106. DOI: <https://doi.org/10.31143/2542-212X-2020-4-95-106>. (In Russ.).

GURTUEV R.S., KUZ'MINOV P.A. *Proekt jelektrifikacii Kabardino-Balkarskoj avtonomnoj oblasti V.A. Pokshishevskogo (1927 g.)* [V.A. Pokshishevsky's project for the electrification of the

Kabardino-Balkarian Autonomous Oblast (1927)]. // Vestnik Akademii nauk Chechenskoj Respubliki. – 2019. – № 4 (47). – P. 76-82.

Izvestija Geologicheskogo komiteta [Proceedings of the Geological Committee]. 1917. Vol. 36. No. 1. – Petrograd: tip. M.M. Stasjulevich. 1917. – P. 524–527. (In Russ.).

Jelektifikacija SSSR. Sbornik dokumentov i materialov 1926-1932 gg [Electrification of the USSR. Collection of documents and materials 1926-1932.]. – Moscow: Ekonomika, 1966. – 477 p. (In Russ.).

KIREEV F.S. *K voprosu o dorevoljucionnyh proektah pereval'noj zheleznoj dorogi v Zakavkaz'e* [On the pre-revolutionary projects of the Transcaucasian railroad]. // Vestnik Severo-Osetinskogo gosudarstvennogo universiteta im. K. Khetagurova. 2021. Vol. 4. P. 32–37. (In Russ.).

MEDALIEV H.T. *Socialisticheskaja industrializacija Kabardino-Balkarii (1928–1937gg.)* [Socialist Industrialisation of Kabardino-Balkaria (1928-1937)]. Nal'chik, 1959;

ORTOBAEV B.H. *Razvitie jekonomiki Severnoj Osetii v konce XIX–nachale XX vv* [The development of the economy of North Ossetia in the late XIX–early XX century]. – Ordzhonikidze, 1967;

Osobyj doklad pochetnomu predsedatelju Imperatorskogo Russkogo tehničeskogo obshhestva ego imperatorskomu vysochestvu velikomu knjazju Aleksandru Mihajlovichu, g. Tiflis, 1906-1912 : [o proekte jelektricheskoj pereval'noj zheleznoj dorogi na Kavkaze] / Inzhener-polkovnika Kuchinskogo [Special report to His Imperial Highness the Grand Duke Alexander Mikhailovich, Honorary Chairman of the Imperial Russian Technical Society, Tiflis, 1906-1912 : [about the project of the electric pass railway in the Caucasus] / Colonel-Engineer Kuchinsky] – Tiflis, 1912. – 28 p. (In Russ.).

Plan GOJeLRO. Jelektifikacija Kavkazskogo rajona [GOELRO plan. Electrification of the Caucasian Region]. – Moscow: The Scientific and Technical Department of the Supreme Council of the National Economy, 1920. – 50 p. (In Russ.).

Rossiiskii gosudarstvennyi istoričeskii arhiv [Russian State Historical Archive]. F.1276. In. 20. C. 56. S. 136–147 ob.

SIMONOV N.S. *Razvitie jelektrojenergetiki Rossijskoj Imperii: predystorija GOJeLRO* [Development of the Electric Power Industry of the Russian Empire: the Prehistory of GOELRO]. – Moscow: Dmitry Pozharsky University, 2016. – 318 p. (In Russ.).

STATKOVSKIJ B.I. *Zheleznaja doroga cherez Glavnyj Kavkazskij hrebet na Suhum* [Railway across the Greater Caucasus Range to Sukhum]. – Tiflis: Chief civilian officer of the Caucasus tip., 1895. – 28 p. (In Russ.).

Tsentrāl'nyi gosudarstvennyi istoričeskii arhiv [Central State Historical Archive]. F. 1276. In. 5. C. 284.

VURCEL' E.D. *K voprosu o postrojke zheleznodorozhnoj magistral'noj linii pervostepennogo znachenija dlja soedinenija seti Vladikavkazskoj i Zakavkazskih dorog peresečeniem glavnogo Kavkazskogo hrebeta v central'noj ego chasti* [Concerning the construction of a railway line of paramount importance to connect the Vladikavkaz and Transcaucasian railways network by crossing the main Caucasus mountain range in its central part]. – Tiflis: E.A. Liberman tip., 1907. – 42 p. (In Russ.).

Информация об авторах

Р.С. Гуртуев – лаборант-исследователь.

П.А. Кузьминов – доктор исторических наук, профессор.

К.А. Сундукова – лаборант-исследователь.

И.С. Тахушева – лаборант-исследователь.

Information about the authors

R.S. Gurtuev – laboratory assistant.

P.A. Kuzminov – Doctor of Science (History), professor.

K.A. Sundukova – laboratory assistant.

I.S. Takhusheva – laboratory assistant.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 31.06.2022 г.; одобрена после рецензирования 15.08.2022 г.; принята к публикации 15.09.2022 г.

The article was submitted 31.06.2022; approved after reviewing 15.08.2022; accepted for publication 15.09.2022.