

Научная статья  
УДК 32(479):314.1  
DOI: 10.31143/2542-212X-2023-1-108-123  
EDN: CBCVIV

## ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ СОЗДАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ЦЕНТРОВ ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ АВТОНОМИЙ: ОСНОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ГОРОДА МИКОЯН-ШАХАР (1926-1943 ГГ.)

**Завен Викторович Акопян**

Пятигорский государственный университет, Пятигорск, Россия,  
[zvakopyan@mail.ru](mailto:zvakopyan@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9759-7733>

**Аннотация.** В истории национально-государственного строительства 1920–1930-х годов практически все автономии и другие крупные территориальные единицы уже имели города со статусом административных центров и столиц. Все они существовали еще задолго до установления советской власти, и в них преобладало население, не относившееся к титульной нации соответствующей автономной республики или области. Единственным исключением стала образованная в 1926 году Карачаевская автономная область, на территории которой не было ни одного населенного пункта, пригодного для административного центра. Автор статьи приводит комплекс причин, ставших основанием для решения построить новый город с названием Микоян-Шахар (нынешний Карачаевск). На современном этапе такая же ситуация сложилась с Ингушской Республикой. Благодаря поддержке федерального центра для этой республики началось строительство новой столицы – города Магаса.

**Ключевые слова:** Российская Федерация, Северо-Кавказский край, Микоян-Шахар, столица, Карачаевск, Карачаевская автономная область, Карачаево-Черкесия, административный центр, национально-государственное строительство

**Для цитирования:** Акопян З.В. Исторический опыт создания административных центров для национальных автономий: основание и развитие города Микоян-Шахар (1926–1943 гг.) // Электронный журнал «Кавказология». – 2023. – № 1. – С. 108-123. – DOI: 10.31143/2542-212X-2023-1-108-123. EDN: CBCVIV.

---

© Акопян З.В., 2023

Original article

## THE HISTORICAL EXPERIENCE OF CREATING ADMINISTRATIVE CENTERS FOR NATIONAL AUTONOMIES: THE FOUNDATION AND DEVELOPMENT OF THE CITY OF MIKOYAN-SHAHAR (1926-1943)

**Zaven V. Akopyan,**

Pyatigorsk State University, Pyatigorsk, Russia, [zvakopyan@mail.ru](mailto:zvakopyan@mail.ru),  
<https://orcid.org/0000-0002-9759-7733>

**Abstract.** In the history of national-state construction in the 1920s and 1930s, almost all autonomies and other large territorial units already had cities with the status of administrative centers and capitals. All of them existed long before the establishment of Soviet power, and they were dom-

inated by a population that did not belong to the titular nation of the corresponding autonomous republic or region. The only exception was the Karachay Autonomous region, formed in 1926, on the territory of which there was not a single settlement suitable for an administrative center. The author of the article gives a set of reasons that became the basis for the decision to build a new city with the name Mikoyan-Shahar (present-day Karachayevsk). At the present stage, the same situation has developed with the Ingush Republic. Thanks to the support of the federal center, the construction of a new capital, the city of Magas, has begun for this republic.

**Keywords:** Russian Federation, North Caucasus Region, Mikoyan-Shahar, capital, Karachayevsk, Karachay Autonomous Region, Karachay-Cherkessia, administrative center, national-state construction

**For citation:** Akopyan Z.V. The historical experience of creating administrative centers for national autonomies: the foundation and development of the city of Mikoyan-Shahar (1926-1943). IN: Electronic journal «Caucasology». – 2023. – № 1. – P. 108-123. – DOI: 10.31143/2542-212X-2023-1-108-123. – EDN: CBCVIV.

---

© Akopyan Z.V., 2023

В современной литературе о городе Карачаевске ощущается какое-то негласное табу на изначальный топоним (астионим), которым был наречен город, являвшийся почти два десятилетия столицей Карачаевской АО. История строительства города Микоян-Шахар объективно рассматривается в исследовании С.З. Лайпанова «Карачаевск. Историко-экономический очерк», опубликованном в 1968 г. [Лайпанов 1968]. Но и в этой работе строительство г. Микоян-Шахар обуславливается только одним искренним желанием советской власти создать город для новой автономии, не имевшей подходящего населенного пункта, могущего выполнить роль столицы. Не отрицая этого факта, мы ставим перед собой задачу обосновать комплекс причин, ставших основанием для решения построить город Микоян-Шахар.

### Старые и новые столицы автономий Северного Кавказа

Распад СССР привел к возникновению суверенной России – Российской Федерации (РФ), правопреемницы СССР. В период становления новой модели федерации, российские автономии, также, как и другие территориальные единицы РФ, стали ее субъектами. На Юге России, кроме одной республики, все субъекты РФ по наследству от советского прошлого уже имели свои «столичные» города: Ростов-на-Дону, Краснодар, Майкоп, Ставрополь, Черкесск, Нальчик, Владикавказ, Грозный, Махачкала. В этом списке не было только столицы Ингушетии.

В процессе создания и развития национальных автономий на Северном Кавказе большинство из них «получили» свои столицы с инонациональным населением, не имеющим полуофициальный статус «титульной нации».

Население большинства городов, созданных в имперский период на Северном Кавказе, за редким исключением, состояло из русских и других не автохтонных народов. Достаточно посмотреть на национальный состав таких городов, как Владикавказ и Грозный, которые в 20-х гг., до их включения в состав соответствующих автономий, имели статус автономного округа в составе Севе-

ро-Кавказского края (СКК), образованного в 1924 г. и объединяющего все территориальные единицы Юга России.

Согласно данным Всесоюзной переписи населения 1926 г., в Грозном (включая районы Новых и Старых промыслов) проживало 94 700 человек, в том числе: русских – 68 152, украинцев – 7796, армян – 5843, татар – 3108, чеченцев – 1931, белорусов – 1897, евреев – 2787 (в т.ч. горских – 1475), поляков – 726, греков – 493, немцев – 468 и др. В другом самостоятельном автономном округе – Владикавказе (100 км<sup>2</sup>, 78,3 тыс. человек) доля автохтонных этносов не составляла и четверти от всего населения. По той же переписи, во Владикавказе национальный состав населения был следующий: русские – 40,2 тыс., осетины – 10,7 тыс., армяне – 6,5 тыс., грузины – 5 тыс., украинцы – 3,9 тыс., ингуши – 1,5 тыс. и др. [Всесоюзная перепись 1927].

Город Владикавказ (с 1931 г. – Орджоникидзе, с 1944 по 1954 – Дзауджикау) с 1924 по 1934 г. был столицей сразу двух автономных областей – Северо-Осетинской и Ингушской. При этом сам город не входил в эти автономные области. Только после постановления ВЦИК от 15 января 1934 г. Орджоникидзе стал столицей Северной Осетии, а Ингушетия была объединена с Чеченской АО [Бетоева, Бирюкова 1991].

Еще раньше, 10 ноября 1928 г. Президиум ВЦИК РСФСР принял постановление «О ликвидации, как самостоятельной единицы, Грозненского округа и передаче г. Грозного в состав Чеченской автономной области» [РГАСПИ. Ф. 7. Оп. 21. Д. 3265. Л. 70]. С 15 января 1934 г. Грозный становится столицей объединенной Чечено-Ингушской АО (с 5 декабря 1936 г. – АССР) [Административно-территориальное деление 1929].

В постсоветский период Грозный оказался «приватизированным» только одной, чеченской, частью автономии. Образованная в 1992 г., Республика Ингушетия (РИ) вынуждена была довольствоваться крупным населенным пунктом сельского типа – райцентром Назрань. Последняя, хоть и увеличилась за несколько лет на один порядок за счет присоединения соседних таких же крупных сел, но по-прежнему сохраняла свой сельский облик и менталитет. Многие местные жители, как и прежде, занимались сельским хозяйством и по-прежнему просыпались утром не от надоедливой трезвона будильника, а от звонкого крика петухов.

Гордый и радушный ингушский народ стеснялся приглашать гостей в свою невзрачную (по административным меркам) столицу. Заручившись поддержкой федерального центра, в шести километрах южнее Назрани во второй половине 1990-х гг. развернулось строительство новой столицы с историческим и даже романтическим названием Магас. Народное Собрание РИ 3 апреля 1998 г. законодательно утвердило это решение, а через два года, 11 сентября 2000 г., указом главы республики Руслана Аушева в Магасе образована столичная администрация, переехавшая в новые здания<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 15.04.1994 г. № 788 «О строительстве столицы Республики Ингушетия». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/5920>; Магас. История. URL: <https://admmagas.ru/o-magase> (дата обращения: 08.08.2022).

Создание новой столицы для национально-государственного образования на Северном Кавказе имело и свой исторический прецедент. Речь идет о строительстве нового столичного города для Карачаевской АО (КАО) во второй половине 1920-х гг.

### **Строительство столицы для Карачаевской АО**

В соответствии с постановлением ВЦИК от 20 января 1921 г. об образовании Горской АССР (ГАССР), в ее состав, наряду с другими округами, входил и Карачаевский округ. Его территорию сформировали из части Баталпашинского отдела Кубанской области, западной части бывшего Нальчикского округа, южной части Пятигорского отдела [Декреты Советской власти 1986: 193]. Другая часть упраздненного Баталпашинского отдела, на которой проживали русские (казаки), черкесы и абазин, вошла в Армавирский округ.

В период с 1921 по 1924 г. народы, входившие в состав ГАССР, выразили желание образовать свои национальные автономии. Первой из ГАССР пожелала выйти Кабарда. По мнению ряда историков, причина выхода Кабардинского округа из ГАССР объяснялась стремлением защитить свою территориальную целостность, так как при определении границ между округами ущемлялись, в первую очередь, интересы кабардинцев. Например, с 1918 по 1921 г. земельные угодья Кабарды сократились на 30 процентов. Однако Центр дал согласие на выход Кабарды только вместе с балкарцами [Улигов 1979; Кузьминов, Кажаров 2018]. Балкарские лидеры, как и кабардинцы, на землях которых находился Нальчик, рассматривали этот небольшой город в качестве своего административного центра, хотя балкарцев в городе в начале 1920-х гг. проживало всего 204 человека, или менее 2 % от всего городского населения. 16 января 1922 г. ВЦИК РСФСР принял постановление об образовании объединенной Кабардино-Балкарской автономной области (КБАО) [Улигов 1979; Кажаров 2019].

После образования КБАО Карачаевский округ оказался территориально отрезанным от ГАССР. 12 января 1922 г. ВЦИК принял декрет об образовании КЧАО с центром в Баталпашинске. В нее вошла выделенная из ГАССР территория Карачаевского округа, из Кубано-Черноморской области – южная часть Баталпашинского отдела. Область состояла из пяти округов: Учкуланский, Хумаринский, Малокарачаевский, Эльбурганский и Баталпашинский [40 лет автономии... 1962: 69].

В 1925 г. на территории КЧАО проживало 163 тыс. человек, в том числе 71 930 русских, 50 740 карачаевцев, 13 965 черкесов, 14 290 абазин, 6229 ногайцев и др. По переписи 1926 г., в административном центре КЧАО г. Баталпашинске (19,3 тыс. чел.), тогда уже входившем в Армавирский округ, абсолютное большинство составляли русские (82,7 %) и украинцы – 9 %. По переписи 1939 г., в Черкесске (несколько раз сменившем в 30-е гг. свое имя: от Баталпашинска, Сулимова и Ежово-Черкесска до просто Черкесска в 1939 г.) проживали: рус-

ские (87,6 %), украинцы (3,6 %), абазины (1,5 %), адыги-черкесы (1,4 %), карачаевцы (0,8 %), осетины (0,5 %), греки (0,5 %)¹ и др.

Вхождение единой КЧАО в состав края не преодолело противоречия между национальными элитами в руководстве автономии. Ни один из народов, давших ей название, не имел в области абсолютного большинства (в 1926 г. карачаевцы – 52,5 тыс., черкесы и кабардинцы – 16,2 тыс., абазины – 10,9 тыс., ногайцы – 6,2 тыс., осетины – 3 тыс. и др.) [Всесоюзная перепись 1927: 89]. Такой национальный состав, по свидетельству первого секретаря Северо-Кавказского крайкома А.И. Микояна, «предопределял ту обостренную, национальную борьбу по каждому мельчайшему вопросу, которая во многом парализовала творческую деятельность советской власти в Кар.-Чер. области» [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 67. Ед. хр. 172. Л. 75].

Руководство СКК с целью недопущения конфликтов содействовало образованию однородных в национальном отношении округов в КЧАО. В результате усовершенствования внутреннего административного устройства в КЧАО были образованы округа: три карачаевских (Учкуланский, Хумаринский, Малокарачаевский), два казачьих (Баталпашинский и Зеленчукский) и два черкесских, где проживали также абазины, ногайцы и русские – население небольших хуторов. Подобное устройство «сузило максимально, – отмечал А.И. Микоян, – плоскость возможных национальных трений» [ЦДНИ РО. Ф. 7. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 55–56].

Тем не менее, весной 1926 г. в Карачае и Черкесии повсеместно прошли собрания, конференции и съезды, на которых население высказалось за предоставление отдельной автономии для карачаевцев, черкесов и русских. Идя навстречу этим пожеланиям, 25 апреля 1926 г. ВЦИК издал постановление «О расчленении Карачаево-Черкесской автономной области по национальному признаку»². На его основании IV съезд Советов КЧАО 31 мая принял свое постановление «О разделении Карачаево-Черкесской области по национальным признакам – Карачай, Черкесию и Баталпашинский (Русский) район». Наконец, решением крайисполкома на месте КЧАО образованы две самостоятельные национальные единицы – Карачаевская АО и Черкесский национальный округ. Русские районы Баталпашинский и Зеленчукский переходили в состав Армавирского округа. Черкесский национальный округ, согласно постановлению Президиума ВЦИК, в 1928 г. был преобразован в Черкесскую автономную область (ЧАО), в состав которой вошли также Абазино-Ногайский и Эльбурганский округа (в 1935 г. преобразованные в Икон-Халкский, Кувинский, Хабезский районы) [Край наш Ставрополье 1999: 269].

В новой территориальной конфигурации Баталпашинск стал центром ЧАО. В пределах ЧАО других городов не было, поэтому карачаевские лидеры были заинтересованы в присоединении Кисловодска к ЧАО и превращении ку-

---

¹ Население Карачаево-Черкесии. URL: <http://www.ethno-kavkaz.narod.ru/tmkchr.html> (дата обращения: 17.06.2022).

² Декрет ВЦИК от 26 апреля 1926 г. «О расчленении Карачаево-Черкесской автономной области по национальному признаку». URL: <https://lawfirm.ru/news/index.php?id=12307> (дата обращения: 19.07.2022).

портного города в столицу своей автономии<sup>1</sup>. Эти претензии подогревались и тем обстоятельством, что Кисловодск любезно предоставил помещение для администрации соседнего Малокарачаевского района КАО, где не было ни одного пригодного помещения для районного аппарата.

Такая ситуация не была исключением. Действительно, в целом ряде городов Северного Кавказа временно располагались власти ряда горских автономий (например, в г. Краснодаре находилось руководство Адыгейской АО до присоединения к АО г. Майкопа) или их отдельных районов. В станице Прохладной находился центр Прималкинского округа КБАО, а Пятигорск предоставил несколько помещений для соседнего Нагорного округа КБАО [Акопян 2010]. Кроме того, с 1932 г. в Пятигорске находился Кабардино-Балкарский пединститут, пока в 1937 г. в Нальчике не завершилось строительство учебных корпусов для этого вуза [Акопян 2022].

Желание превратить Кисловодск в столицу КАО, возможно, мотивировалось примером Баталпашинска. То есть, если последний стал центром ЧАО, что мешает также «подарить» Кисловодск КАО? Краевое руководство, республиканский и союзный Центр нашли оптимальный вариант для КАО – построить новый город, который станет столицей автономии.

В 1925 г., еще до размежевания КЧАО на две национальные автономии, на месте будущего административного центра КАО, планировалось построить медицинский центр, способный обслуживать население Хумаринского округа. Для строительства окружной больницы А.И. Микоян, еще будучи первым секретарем СК крайкома ВКП(б), вместе с представителями КЧАО, определил самое оптимальное место, расположенное на склоне предгорной части Большого Кавказа на берегах р. Кубани, ее левого притока р. Теберды и правого притока р. Мары на высоте 870–880 метров над уровнем моря.

Площадка для строительства, в плане напоминая подкову, обращенную концами в горы, находилась недалеко от села Георгиевско-Осетинского и аула Каменномоста, в 60 км от областного центра Баталпашинска и в 45 км от нынешней Теберды.

В ходе проектирования и начала строительства больницы было решено построить рядом с ней еще несколько административных зданий с таким расчетом, чтобы перевести сюда центр Хумаринского округа [Лайпанов 1968: 13–14]. Разделение КЧАО на две автономии в апреле 1926 г. внесло коррективы в рассматриваемый проект поселка. Вместо центра Хумаринского округа было принято решение создать новый город – центр Карачаевской АО.

Особую роль в принятии такого решения сыграл А.И. Микоян, который, хотя уже и был переведен в Москву на пост наркома внутренней и внешней торговли СССР (август 1926 г.), однако будучи самым компетентным среди советских руководителей (разумеется, после Вождя), о ситуации в СКК, по традиции, продолжал курировать многие проекты в крае.

---

<sup>1</sup> Государственный архив Карачаево-Черкесской Республики. Историческая справка. URL: <http://guides.rusarchives.ru/node/1214> (дата обращения: 27.09.2022).

Строительство первых административных зданий для центра КАО началось в 1926 г. – за год до принятия официального решения на краевом и союзном уровнях. Согласно докладу инженера Милованова, для строительства нового города в 1926 г. было отпущено 64,5 тыс. руб. [ГАРО. Ф.Р. 176. Оп. 1. Д. 574. Л. 79]. К концу строительного сезона 1926 г. в создаваемом городе уже было 14 построенных и восемь вновь заложенных зданий [Лайпанов 1968: 18].

В конце мая 1927 г. на заседании Малого президиума крайисполкома (КИК) слушался доклад Дробниса «Об обследовании строительства центра Карачаевской области». В принятом постановлении Карачаевскому облисполкому поручалось принять меры к ускорению строительства областного центра. Для постоянного контроля за ходом работ был назначен член Краевой плановой комиссии при КИК Паньковский. Ему поручалось регулярно посещать место строительства города и контролировать ход работы [ГАРО. Ф.Р. 176. Оп. 1. Д. 574. Л. 79].

Ответственным за строительство административных и жилых зданий от окружкома был назначен выпускник строительного факультета Майкопского техникума Али-Солтан Герюгов.

В постановлении КИК ставилась задача к 10-летию юбилею Октябрьской революции завершить строительство основных административных зданий и перенести администрацию КАО из Баталпашинска в новый город.

Председатель Национального совета при КИК Умар Алиев в связи с начавшимся строительством города, писал: «В недалеком будущем (по плану 1927 г.) вновь строящийся административный центр Карачая <...> будет соединен железнодорожной веткой с главной линией СКЖД у станции Невинномысской, а в 1928 г. должна быть закончена грунтовая дорога Кисловодск – Каменноостск<sup>1</sup>, где будет действовать автомобильное сообщение между курортами Кисловодск – Теберда через Каменноостск и Маринские аулы...»<sup>2</sup>.

Второй пленум Карачаевского облисполкома, проходивший в селе Учкелен 17 июля 1927 г., принял решение присвоить новому центру КАО наименование Микоян-Шахар, возбудив соответствующее ходатайство перед краем и ВЦИК» [ГАРО. Ф.Р. 1485. Оп. 1. Д. 557. Л. 57]. Окончательно название города – Микоян-Шахар было закреплено постановлениями исполкома СКК от 12 июня 1929 г. и ВЦИК от 26 августа 1929 г.<sup>3</sup>

Для обеспечения стройки рабочей силой в том же году были поставлены бараки для рабочих. Строительство велось ударными темпами. На стройке работали представители многих национальностей из разных регионов Северного Кавказа и других регионов страны. Вот только несколько фамилий: заведующий строительством города черкес Ибрагим Боташев, русские Иван Курочкин и Иван Жидков, татарка Ханафия Ахмедова, грузин Эфим Вибиани, осетин Исса Каргинов, грек

<sup>1</sup> Каменноост (Каменный мост) основан в 1870 г. До решения присвоить будущему городу имя Микояна будущую столицу именовали Каменноост. В Грузии аул переименовали в Ахалшени, однако в 1957 г. указом Президиума Верховного Совета РСФСР селу возвратили старое наименование [Указ Президиума... 1957: 169].

<sup>2</sup> «Здесь горы встречаются с Небом. Микоян-Шахар». URL: <http://karachevsk.info/news/zdes-gory-vstrechayutsya-s-nebom-mikoyan-shahar.html> (дата обращения: 08.08.2022).

<sup>3</sup> Государственный архив Карачаево-Черкесской Республики. Историческая справка. URL: <http://guides.rusarchives.ru/node/1214> (дата обращения: 17.06.2022).

Сафрон Кузьминов, украинцы Иван Табаченко, Захар Бажко и Иван Лукьяшко, армяне Мелькумов и Манвелов. Заслуженная учительница РСФСР Х. Аджиева в своих воспоминаниях сообщает, что первые камни в стены Дома Советов заложили бригадиры каменщиков Егор Атоянц и И. Джантеев<sup>1</sup>.

Значительные объемы работ, в том числе доставку местных строительных материалов выполняли жители окрестных населенных пунктов, и не только карачаевских. В непосредственной близости от строившегося города, на левом берегу реки Кубани, располагались осетинское село, называвшееся в тот период Георгиевско-Осетинское<sup>2</sup>. Вот выдержка из декабрьского номера краевой газеты за 1927 г. Автор статьи «Национальные меньшинства в Карачае» Ислам Карачайлы, сообщая об участии осетин в строительстве города, отмечал: «Среди нацменьшинств Карачая осетины составляют наиболее культурную группу населения <...>. Развитие и дальнейшее строительство нашего города Микоян-Шахара, дает мощный толчок делу возрождения всех нацменов области, в т.ч. и осетин <...>, даже в первую очередь, благодаря их близости к полосе железной дороги и областному центру Карачая» [Карачайлы 1927].

Значительную помощь стройке также оказывали жители греческого села Хасаут-Греческое.

При помощи края в 1927 г. в Микоян-Шахаре заложили фундамент еще под девять новых зданий, в том числе школу и жилые дома. Город теперь строился по плану, разработанному опытным московским архитектором профессором Шестаковым.

Несмотря на ударные темпы работ, сдать в намеченный срок запланированные объекты не удалось. Во-первых, строительство велось сезонно, во-вторых, отсутствие дорог и необходимого транспорта затрудняло доставку стройматериалов, в-третьих, возникли проблемы с финансированием строившихся объектов. При объеме финансирования, запланированного на 1927 г., в 1150 тыс. руб., 550 тыс. так и не поступило в том году [Лайпанов 1968: 18].

Тем не менее, юбилейные торжества в строящемся городе решили не откладывать. 7 ноября 1927 г. в торжественной обстановке в присутствии А.И. Микояна, У.Д. Алиева и председателя облисполкома Курман-Али Курджиева (1884–1937) состоялся многолюдный митинг. Кроме жителей области на торжествах присутствовали гости из Москвы, Харькова, Ростова, регионов СКК.

Рождение столицы Карачаевской АО возвестил в своей речи на митинге Анастас Микоян. Курман Курджиев верхом на белом коне шашкой разрезал ленту. Многочисленные участники торжеств смогли увидеть размах строившейся столицы Карачаевской АО – г. Микоян-Шахар. После митинга состоялись скачки, игры, выступления музыкантов, обильное застолье<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Джаубаева А. «Сохрани, художник, город, сбереги его для всех...». URL: <https://web.archive.org/web/20190913174049/http://www.denresp.ru/obshestvo/12980-soxrani-xudoghnik-gorod-sberegi-ego-dlya-vsex.html> (дата обращения: 19.07.2022).

<sup>2</sup> Село Георгиевско-Осетинское в 1938–1943 гг. являлось административным центром Микояновского района КАО. В 1939 г. оно было переименовано в честь осетинского поэта Коста Хетагурова, скончавшегося в селе [Кулаев 2021].

<sup>3</sup> Построенный советской властью город Микоян-шахар. URL: [https://vk.com/video-148607192\\_456239095](https://vk.com/video-148607192_456239095) (дата обращения: 17.05.2022).

К началу 1931 г. все учреждения области были переведены в новый центр. В конце этого года в городе имелось 150 общественных и жилых зданий общей площадью 36 тыс. м<sup>2</sup>. Население Микоян-Шахара тогда насчитывало всего 3000 жителей. Дальнейшее расширение его предполагалось по правому берегу Теберды и Кубани близ устья Мары, где намечалось строительство железнодорожного вокзала [Герюгов 1931: 96].

В предвоенные годы Микоян-Шахар развивался в соответствии с генеральным планом Азово-Черноморского крайпроекта. В конце 30-х гг. в Микоян-Шахаре функционировали две школы и два техникума, рабочий факультет, больница, поликлиника, хлебный и молочный заводы, типография, краеведческий музей, научно-исследовательский институт языка и литературы, учительский институт и другие административные, хозяйственные и культурные объекты. Краевая газета в своем апрельском номере за 1937 г. поместила небольшое сообщение о главных стройках города и снимок трехэтажного здания медтехникума, строительство которого только что завершилось [Микоян-Шахар 1937].

Несмотря на бурное развитие, столица КАО даже накануне Великой Отечественной войны являлась самым маленьким административным центром автономии в крае. Согласно Всесоюзной переписи населения 1939 г., в Микоян-Шахаре числилось 5919 человек, в том числе: русских – 3896, карачаевцев – 1098, украинцев – 310, осетин – 160, абазин – 41 и 414 человек других национальностей. Таким же многонациональным являлся и примыкавший к городу Микояновский район КАО. Всего в этом районе, по той же переписи, проживало 34 908 человек, в том числе: карачаевцев – 20 802, русских – 8001, осетин – 3251, кабардинцев – 704, украинцев – 657, абазин – 276 и 1308 представителей других национальностей. Русские составляли большинство в курорте Теберда (1779 из 3211 жителей) и в пос. Орджоникидзе (1218 из 1583)<sup>1</sup>.

Свое первое, но не последнее название столица Карачая сохраняла до ноября 1943 г. С августа 1942 до 18 января 1943 г. Микоян-Шахар находился под немецкой оккупацией. Карачаевцев обвинили в коллаборационизме и в ноябре выселили в республики Средней Азии. Месяцем раньше, в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 октября 1943 г. «О ликвидации Карачаевской автономной области и об административном устройстве ее территории» [История сталинского Гулага 2004: 248], КАО расформировали. Часть Микояновского района отошла к Ставропольскому краю, Учкуланский и другая часть Микояновского района вошли в состав Груз. ССР, образовав там Клухорский район. Этим же указом г. Микоян-Шахар переименовали в Клухори. На этом история столичного города Микоян-Шахара завершилась.

После восстановления в 1957 г. КЧАО в составе Ставропольского края ее административный центр, получивший новое название Карачаевск, довольствовался статусом райцентра одноименного района. Вот такую топонимическую «благодарность» получил активный участник первой «оттепели» в стране.

---

<sup>1</sup> Всесоюзная перепись населения 1939 года. Национальный состав населения районов, городов и крупных сел РСФСР. URL: [http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus\\_nac\\_39\\_ra.php?reg=278](http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus_nac_39_ra.php?reg=278) (дата обращения: 12.01.2023).

### Причины создания нового города – столицы КАО

Большая часть статьи была посвящена характеристике двух взаимосвязанных причин создания «Город Микояна», или на карачаевском – «Микоян-Шахар». Возможно все же, не самых главных.

Во-первых, ставилась задача нейтрализовать притязания властей КАО на курортный город Кисловодск.

Во-вторых, власти страны, исходя из принципов «ленинской национальной политики», вполне искренне желали создать город для новой автономии. Не забудем, что решение о создании Микоян-Шахара принималось в период, когда достигла своей кульминации относительно либеральная политика периода нэпа, в том числе в национальном вопросе, когда учитывались интересы даже малочисленных этнических групп.

Прослеживается еще одна причина, которая на уровне гипотезы высказывалась в отношении других примеров политики автономизации. Речь идет о желании генсека и руководителя Наркомнаца вместе со своим окружением заручиться поддержкой региональной элиты, которая должна была стать опорой для них в борьбе за власть в руководстве партии. Как известно, эта борьба в тот период достигла особой остроты.

Выдвинем еще одну, на первый взгляд экзотическую, гипотезу, связанную с родиной Кобы. Возможно, уже в тот период генсек планировал осуществить то, что было сделано в период ВОВ, когда Микоян-Шахар и Микояновский район уже в новой топонимической обертке стали частью Грузинской ССР. Грузинские меньшевики и «национал-большевик» Ной Жордания могли бы позавидовать успехам своего оппонента в расширении Грузии за счет присоединения разных территорий. В этом контексте развитие сопредельной Грузии территории КАО с развивающимся курортом Теберда воспринималось Вождем весьма положительно.

Ну а теперь об основном, на наш взгляд, аргументе в пользу строительства нового города с расположением почти на полпути от Баталпашинска до Клухорского перевала, не умоляющем все вышеприведенные, но который делает их вторичными, зависимыми и привязанными к нему. Речь идет о стратегическом проекте Кавказской перевальной железной дороги (КПЖД), а точнее, об одном из нескольких предлагавшихся в разные периоды проектов этой дороги, для связи Северного Кавказа с Закавказьем через Клухорский перевал на Сухум. Этот альтернативный вариант (в отличие от проекта КПЖД через Северную Осетию в направлении Тифлиса) на северокавказском отрезке предполагал на начальном этапе строительство линии от Армавира или Невинномысской до Баталпашинска через будущий город Микоян-Шахар до Теберды. Нередко эту планировавшуюся линию в первые советские десятилетия называли Тебердинской железной дорогой (ТЖД).

ТЖД даже на северокавказском участке «Сухумского проекта» КПЖД решала многие задачи: стратегические, экономические, социальные (например, создание курортно-туристического кластера в Теберде) как в региональном, так и во всесоюзном масштабе.

Вопрос о строительстве ККЖД от Невинномысской через Баталпашинск, Теберду, Клухорский перевал с выходом в Закавказье и одновременно к Черному морю возник еще в конце XIX в. Длина дороги Невинномысская – Сухум (с прохождением трассы через территорию будущего Микоян-Шахара) определялась в 272 км. Однако строительство в тот период не было осуществлено, так как технические изыскания, проведенные в 1895 г. инженером Данцигом по заданию Общества Владикавказской железной дороги (ВЖД), показали, что для сооружения дороги потребуются значительные капитальные вложения [Собиев 1928].

В 1914 г. Общество ВЖД получило разрешение приступить к строительству ККЖД, но начавшаяся Первая мировая война приостановила частично выполненные работы.

В 1924 г. вновь актуализировался вопрос строительства этой дороги. С середины 20-х гг. были составлены технические расчеты и приступлено к работам. В 1926 г., когда началось строительство города Микоян-Шахар, редко кто не увязывал новый город с планировавшейся железной дорогой. Тебердинский отрезок ККЖД на всем своем протяжении предполагал создание соответствующей инфраструктуры и опорных станционных пунктов: первый – в Баталпашинске, а второй – в районе строительства Микоян-Шахара. Место расположения станции планировалось в непосредственной близости от будущей столицы: в селе Георгиевско-Осетинском или в карачаевском ауле Каменномост.

Мы не случайно привели выше как высказывание Умара Алиева о новой столице, так и выдержку из краевой газеты «Советский Юг» об осетинском селе. Этим мы анонсировали железнодорожный аспект в выяснении причин строительства города.

Материалы в СМИ и в протоколах партийно-советских органов, посвященные перспективам социально-экономического развития горских регионов во второй половине 20-х гг., не обходили стороной «железнодорожную тему» по Карачаево-Черкесии – единственной автономии в крае, не имевшей в тот период своего отрезка железных дорог. По мере приближения строящейся дороги к Баталпашинску планы на первую пятилетку корректировались в сторону более высоких показателей по освоению природных богатств КАО и развитию горноклиматического курорта Теберда. Последний предполагалось сделать не менее знаменитым и посещаемым, чем Кавказские Минеральные Воды [Фишз 1936: 80–83].

Строительство железной дороги Сулимов – Микоян-Шахар открывало огромные возможности к освоению природных богатств КАО: каменного угля, леса, высококачественной огнеупорной глины, алебастра, известняка, мрамора, барита, асбеста, свинцово-цинковых руд, молибдена и другого. Разведанное Хумаринское месторождение углей являлось богатейшим в крае как по качеству, так и по количеству. По данным ученых того времени, геологические запасы этого месторождения составляли 100 млн. тонн. Причем, по заключению профессора В.В. Мокринского, хумаринские угли представляют особую ценность, так как относятся к сухим и длиннопламенным углям [Фишз 1936: 80, 84].

Между тем, в 1929 г. завершилось строительство линии Невинномысская – Баталпашинск (с 1934 по 1937 г. – Сулимов). Однако ввод железнодорожной

линии на участке до Микоян-Шахара протяженностью около 56,1 км, ранее намечавшийся в первой пятилетке, перенесли на вторую пятилетку.

«Население Карачаевской автономной области, – пишет в краевом журнале Н.И. Фишз, автор самого обстоятельного материала по железнодорожной линии из Сулимова до Микоян-Шахара, – свыше десятка лет ждет момента начала строительства первой в области железной дороги. По ходатайству карачаевских областных организаций, народный комиссар путей сообщения 25 октября 1933 г. включил строительство этой линии в план 1934 г. <...> Уже одно решение о строительстве железнодорожной линии вызвало мощный энтузиазм среди трудящихся Карачаевской области: было приступлено силами и средствами населения к заготовке необходимого количества деловой древесины для шпал. К апрелю 1934 г. деловая древесина в количестве 20 тыс. м<sup>2</sup> была заготовлена. Карачаевские областные организации, учитывая трудности строительства железной дороги Сулимов – Микоян-Шахар, приняли на себя обязательство помочь этому строительству в порядке трудучастия населения» [Фишз 1936: 83].

Эта помощь выражалась в заготовке для строительства дороги следующих материалов: 75 400 шт. шпал, леса круглого – 2800 м<sup>3</sup>, леса пиленого – 4200 м<sup>3</sup>, камня бутового – 24000 м<sup>3</sup>, строительного песка – 11 000 м<sup>3</sup>, кирпича – 100 000 шт. (их изготовляли в селе Георгиевско-Осетинском) и прочих стройматериалов на 24 000 руб. Стоимость всех этих стройматериалов по ценам 1926–1927 гг. составляла 1,5 млн. руб. [Фишз 1936: 83]. Такой энтузиазм населения области, отмечает Н.И. Фишз, «доказывает, что железная дорога Сулимов – Микоян-Шахар является для Карачаевской области очень важной экономической проблемой, – без положительного разрешения ее немыслимо освоение всех природных богатств области» [Фишз 1936: 83].

Полная стоимость строительства ветки Сулимов – Микоян-Шахар по проекту 1932 г., составленному на основе проекта 1915–1916 гг., первоначально определялась в 10 млн. руб. Однако последующие технические изыскания и уточнение сметы определили полную стоимость дороги в 18 млн. руб. Проект рассматривался 15 мая 1934 г. на заседании Научно-технического совета при НКПС и в основном был одобрен.

В начале марта 1935 г. из НКПС в Северо-Кавказский край (центр края находился в г. Пятигорске) была командирована специальная комиссия для окончательного выбора трассы до Микоян-Шахара в составе М.А. Подымова (председатель), И.Ф. Шиг, А.М. Сосулькина и К.Г. Красноруцкого. Комиссия установила, что на участке от Сулимова до первого перехода реки Кубани (27 км) имеются сохранившиеся с 1915 г. опоры мостов на рр. Джиганас и Джегута и опоры на более мелких водотоках, которые вполне пригодны для использования в строительстве линии. По мнению членов комиссии, установлена возможность замены металлических мостов на переходах реки Кубани более прочными каменными мостами из местных стройматериалов, что облегчит и ускорит сооружение железной дороги [Фишз 1936: 83]. В районе трассы, отмечалось в отчете комиссии, имеются все необходимые для строительства материалы, в том числе: камень, щебень, балласт, песок, известь, алебастр, лесные материалы, а также энергетические ресурсы (вода, уголь) [Фишз 1936: 83–84].

По результатам работы комиссии постановлением Госплана СССР строительство линии Сулимов – Микоян-Шахар должно было завершиться в течение 1936–1937 гг. Причем в 1936 г. планировалось открыть временное железнодорожное движение на участке от Сулимова до местности Учкулки протяженностью в 27 км, а в 1937 г. завершить оставшуюся часть дороги примерно такой же протяженности. Автор объемного материала завершает свою статью следующим выводом: «Открытие движения в 1936 г. на одном только участке Сулимов – Учкулка вызовет резкий подъем народного хозяйства Карачаевской автономной области, а вместе с ней и всего Северо-Кавказского края» [Фишз 1936: 84].

Небольшая по протяженности дорога строилась довольно интенсивно и к началу Великой Отечественной войны линия от Сулимова (с 1937 по 1939 г. – Ежово-Черкесск) дошла до станции Дзегута, а на участке Дзегута – Микоян-Шахар были даже осуществлены все необходимые земляные работы, подготовлено полотно под укладку рельс, сооружены все мосты, в том числе большой железобетонный мост через реку Кубань под Усть-Дзегутой.

Во время отступления советские войска взорвали один из пролетов этого моста, который спустя многие десятилетия так и остался безмолвным памятником незавершенного проекта Тебердинской железной дороги и мегапроекта – КПЖД.

В настоящее время на территории Карачаево-Черкесской Республики функционирует тупиковая железнодорожная ветка Невинномысск – Дзегута протяженностью 73 км. Существовавшая непродолжительное время автомобильная Военно-Сухумская дорога, соединявшая через Клухорский перевал Россию и Грузию, в последние советские десятилетия превратилась в пеший туристический маршрут. В свое время против восстановления автомобильного движения по этому маршруту выступило правительство Советской Грузии. Но в нынешнем веке проблема реконструкции дороги для автомобильного сообщения между Россией и Абхазией не нашла теперь уже поддержки на уровне правительств этих двух стран [Акопян 2011: 104-106].

### **Вместо заключения. О личности Анастаса Микояна**

В нашей статье неоднократно упоминалась личность советского государственного и политического деятеля Анастаса Ивановича Микояна (1895–1978), в честь которого была названа столица КАО.

В отечественной истории советского периода роль Микояна огромна и весьма созидательна, в том числе в северокавказский временной период (1922–1926) в его политической карьере.

Выдающаяся личность была «вознаграждена» названием его именем двух небольших новых донских хуторов и то потерявших в настоящее время свое название и находящихся на грани исчезновения, города Микоян-Шахар и нескольких улиц, также впоследствии переименованных. Вот такое в минорном тоне завершение нашей статьи, посвященной строительству административного центра для одной из автономий на Северном Кавказе, в частности города, два десятилетия в столичном статусе носившего имя известного государственного деятеля.

И еще один вывод из нашей статьи: населенные пункты, названные изначально их отцами-основателями, последующие поколения не вправе изменять исхода из политической конъюнктуры или моды.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Административно-территориальное деление – 1929 – *Административно-территориальное деление Союза ССР и список важнейших населенных пунктов: дополнение к 8-му изданию с новейшими данными о районированных в 1929 году областях.* – М.: Издание Народного Комиссариата внутренних дел, 1929. – 40 с.

Акопян 2010 – *Акопян В.З.* Северный Кавказ: государственное строительство, экономика и культура. 1920–1940 гг. – Ростов н/Д: РГУПС, 2010. – 170 с.

Акопян 2011 – *Акопян З.В., Акопян В.З.* К вопросу о строительстве Военно-Сухумской дороги // Всероссийская научно-практическая конференция «Транспорт – 2011». Часть 3. Экономические, юридические и гуманитарные науки. – Ростов н/Д, 2011. – С. 104-106.

Акопян 2022 – *Акопян З.В., Акопян В.З.* У истоков высшего образования и гуманитарных исследований в городе-курорте Пятигорске // Российская государственность в судьбах народов Кавказа – XII. – Пятигорск: ПГУ, 2022. – С. 233-251.

Бетоева, Бирюкова 1991 – *Бетоева М.Д., Бирюкова Л.Д.* История Владикавказа, 1781–1990: сборник документов и материалов. – Майкоп: Адыгея, 1991. – 1022 с.

Всесоюзная перепись 1927 – *Всесоюзная перепись населения 17 декабря 1926 г.:* краткие сводки. – М., 1927–1929. – 10 т. – М.: Изд. ЦСУ. Союза ССР. – Вып. 3: Население СССР, 1927. – 63 с.

Герюгов 1931 – *Герюгов А.-С.* Микоян-Шахар и перспективы его развития // Революция и горец. – Ростов н/Д, 1931. – № 10–11.

ГАРО – Государственный архив Ростовской области.

Декреты Советской власти 1986 – *Декреты Советской власти.* Т. XII. Декабрь 1920 г. – январь 1921 г. – М.: Политиздат, 1986. – 428 с.

История сталинского Гулага 2004 – *История сталинского Гулага.* Конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: Собрание документов в 7-ми томах. – Т. 1. Массовые репрессии в СССР. – М.: РОССПЭН, 2004. – 726 с.

Кажаров 2019 – *Кажаров А.Г.* Становление национальной автономии Кабардино-Балкарии: предпосылки, альтернативы, итоги (1917–1920-е гг.): монография. – Нальчик: КБГУ, 2019. – 408 с.

Карачайлы 1927 – *Карачайлы И.* Национальные меньшинства в Карачае // Советский Юг. – 1927. – 4 дек.

Край наш Ставрополье 1999 – *Край наш Ставрополье:* Очерки истории. – Ставрополь: Шат-Гора, 1999. – 525 с.

Кузьминов, Кажаров 2018 – *Кузьминов П.А., Кажаров А.Г.* Формирование автономии Кабардино-Балкарии: результаты и пределы советской историографии (1950–1980) // Научная мысль Кавказа. – 2018. – № 1. – 115 с.

Кулаев 2021 – *Кулаев Ч.* Заметки по истории села Коста Хетагурова. – Владикавказ: Проект-Пресс, 2021. – 93 с.

Лайпанов 1968 – *Лайпанов С.З.* Карачаевск. Историко-экономический очерк. – Черкесск: Карачаево-Черкесское отделение Ставропольского книжного издательства, 1968. – 80 с.

Микоян-Шахар 1937 – *Микоян-Шахар* // Орджоникидзева правда. – 1937. – 9 апр.

РГАСПИ – Российский государственный архив социально-политической истории.

Собиев 1928 – *Собиев И.Т.* Перевальная через Главный Кавказский хребет железная дорога. – Владикавказ: Осетинский НИИ Краеведения, 1928. – 28 с.

40 лет автономии... 1962 – *40 лет автономии* Карачаево-Черкесии. – Черкесск: Карачаево-Черкес. кн. изд-во, 1962. – 276 с.

Улигов 1979 – Улигов У.А. Социалистическая революция и гражданская война в Кабарде и Балкарии и создание национальной государственности кабардинского и балкарского народов (1917–1937). – Нальчик: Эльбрус, 1979. – 353 с.

Указ Президиума... 1957 – Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 29.11.1957 года «О переименовании некоторых населённых пунктов и сельсоветов Карачаево-Черкесской автономной области Ставропольского края» // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1957. – № 3. – С. 169.

Фишз 1936 – Фишз Н.И. Ускорить строительство железнодорожной линии Сулимов – Микоян-Шахар // Социалистическое строительство в Северо-Кавказском крае. – № 4. – 1936. – С. 80-84.

ЦДНИ РО – Центр документации новейшей истории Ростовской области.

## REFERENCES

*Administrativno-territorial'noe delenie Soyuza SSR i spisok vazhnejshih naseleennykh punktov: dopolnenie k 8-mu izdaniyu s novejsimi dannymi o rajonirovannykh v 1929 godu oblastyah* [The Administrative-territorial division of the USSR and the list of the most important settlements: supplement to the 8th edition with the latest data on the regions zoned in 1929]. – Moscow: Izdanie Narodnogo Komissariata vnutrennih del, 1929. 40 p. (In Russ.).

АКОПЯН В.З. *Severnyj Kavkaz: gosudarstvennoe stroitel'stvo, ekonomika i kul'tura. 1920–1940 gg.* [North Caucasus: State Building, Economy and Culture. 1920–1940]. – Rostov-on-Don: RGUPS, 2010. – 170 p. (In Russ.).

АКОПЯН З.В., АКОПЯН В.З. *K voprosu o stroitel'stve Voенно-Suhumskoj dorogi* [On the construction of the Military-Sukhumi road]. IN: *Vserossijskaja nauchno-prakticheskaja konferencii «Transport – 2011». CHast' 3. Ekonomicheskie, yuridicheskie I gumanitarnye nauki* [All-Russian Scientific and Practical conference «Transport – 2011». Part 3. Economic, legal and humanitarian sciences]. – Rostov-on-Don, 2011. – P. 104-106. (In Russ.).

АКОПЯН З.В., АКОПЯН В.З. *U istokov vysshego obrazovaniya i gumanitarnyh issledovanij v gorode-kurorte Pyatigorske* [At the origins of higher education and humanitarian research in the resort town of Pyatigorsk]. IN: *Rossijskaya gosudarstvennost' v sud'bah narodov Kavkaza – XII* [Russian statehood in the destinies of the peoples of the Caucasus – XII]. – Pyatigorsk: PGU, 2022. – P. 233-251. (In Russ.).

БЕТОЕВА М.Д., БИРЮКОВА Л.Д. *Istoriya Vladikavkaza, 1781–1990: sbornik dokumentov i materialov* [History of Vladikavkaz, 1781-1990: collection of documents and materials]. – Maykop: Adygea, 1991. – 1022 p. (In Russ.).

*Vsesoyuznaya perepis' naseleniya 17 dekabrya 1926 g.: kratkie svodki* [The All-Union Population Census of December 17, 1926: brief summaries]. – Moscow, 1927–1929. 10 V. – Vyp. 3: *Naselenie SSSR* [Issue 3: Population of the USSR]. Moscow: Izd. CSU. Soyuz SSR, 1927. – 63 p. (In Russ.).

ГЕРЬУГОВ А.-С. *Mikoyan-SHahar i perspektivy ego razvitiya* [Mikoyan-Shahar and prospects of its development]. IN: *Revoluciya i gorec*. – Rostov-on-Don, 1931. – № 10–11. (In Russ.).

*Gosudarstvennyj arhiv Rostovskoj oblasti* [State Archive of the Rostov region]. (In Russ.).

*Dekrety Sovetskoj vlasti* [Decrees of Soviet Power]. Vol. XII. December 1920 – January 1921. – Moscow: Politizdat, 1986. – 428 p. (In Russ.).

*Istoriya stalinskogo Gulaga. Konec 1920-h – pervaya polovina 1950-h godov: Sobranie dokumentov v 7-mi tomah* [The history of Stalin's Gulag. The end of the 1920s – the first half of the 1950s: A collection of documents in 7 volumes]. – Vol. 1. Mass repressions in the USSR. – Moscow: ROSSPEN, 2004. – 726 p.

КАЗХАРОВ А.Г. *Stanovlenie nacional'noj avtonomii Kabardino-Balkarii: predposylki, al'ternativy, itogi (1917–1920-e gg.): monografiya* [The formation of the national autonomy of Kabardino-Balkaria: prerequisites, alternatives, results (1917–1920): monograph]. – Nalchik: KBGU, 2019. 408 p. (In Russ.).

КАРАЧАЙЛЫ И. *Nacional'nye men'shinstva v Karachae* [National minorities in Karachay]. IN: *Sovetskij YUg*. – 1927. – 4 dek. (In Russ.).

*Kraj nash Stavropol'e: Ocherkiistorii* [Our Stavropol Region: Essays of history]. – Stavropol: Shat-Gora, 1999. – 525 p. (In Russ.).

KUZ'MINOV P.A., KAZHAROV A.G. *Formirovanie avtonomii Kabardino-Balkarii: rezul'taty i predely sovetskoj istoriografii (1950–1980)* [Formation of the autonomy of Kabardino-Balkaria: results and limits of Soviet historiography (1950-1980)]. IN: Nauchnaya mysl' Kavkaza. – 2018. – № 1. – 115 p. (In Russ.).

KULAEV CH. *Zametki po istorii sela Kosta Hetagurova* [Notes on the history of the village of Kosta Khetagurova]. – Vladikavkaz: Project-Press, 2021. – 93 p. (In Russ.).

LAJPANOV S.3. *Karachaevsk. Istoriko-ekonomicheskij ocherk* [Karachaevsk. Historical and economic essay]. – Cherkessk: Karachaevo-CHerkesskoe otделение Stavropol'skogo knizhnogo izdatel'stva, 1968. – 80 p. (In Russ.).

*Mikoyan-SHahar* [Mikoyan-Shahar]. IN: Ordzhonikidzevskaya pravda. – 1937. – 9 apr. (In Russ.).

*Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoi istorii* [Is the Russian State Archive of Socio-Political History]. (In Russ.).

SOBIEV I.T. *Pereval'naya cherez Glavnyj Kavkazskij hrebet zheleznaya doroga* [The railway crossing the Main Caucasian Ridge]. – Vladikavkaz: Ossetian Research Institute of Local History, 1928. – 28 p. (In Russ.).

*40 let avtonomii Karachaevo-CHerkessii* [40 years of autonomy of Karachay-Cherkessia]. – Cherkessk: Karachay-Cherkess Publishing House, 1962. – 276 p. (In Russ.).

ULIGOV U.A. *Socialisticheskaya revolyuciya i grazhdanskaya vojna v Kabarde i Balkarii i sozdanie nacional'noj gosudarstvennosti kabardinskogo i balkarskogo narodov (1917–1937)* [The Socialist revolution and the Civil War in Kabarda and Balkaria and the creation of the national statehood of the Kabardian and Balkarian peoples (1917-1937)]. – Nalchik: Elbrus, 1979. – 353 p. (In Russ.).

*Ukaz Prezidiuma Verhovnogo Soveta RSFSR ot 29.11.1957 goda «O pereimenovanii nekotoryh naselyonnykh punktov i sel'sovetov Karachaevo-CHerkesskoj avtonomnoj oblasti Stavropol'skogo kraja»* [Decree of the Presidium – Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the RSFSR dated 11/29/1957 «On renaming some settlements and village councils of the Karachay-Cherkess Autonomous Region of the Stavropol Territory»]. IN: Vedomosti Verhovnogo Soveta RSFSR. – 1957. – № 3. – P. 169. (In Russ.).

FISHZ N.I. *Uskorit' stroitel'stvo zheleznodorozhnoj linii Sulimov – Mikoyan-SHahar* [Accelerate the construction of the railway line Sulimov – Mikoyan-Shahar]. IN: Socialisticheskoe stroitel'stvo v Severo-Kavkazskom krae. – № 4. – 1936. – P. 80-84. (In Russ.).

*Centr dokumentacii novejshej istorii Rostovskoj oblasti* [Is the Documentation Center of the modern history of the Rostov region]. (In Russ.).

### **Информация об авторе**

З.В. Акоюн – аспирант.

### **Information about the author**

Z.V. Akopyan – Graduate Student (History).

Статья поступила в редакцию 30.01.2023 г.; одобрена после рецензирования 20.02.2023 г.; принята к публикации 15.03.2023 г.

The article was submitted 30.01.2023; approved after reviewing 20.02.2023; accepted for publication 15.03.2023.