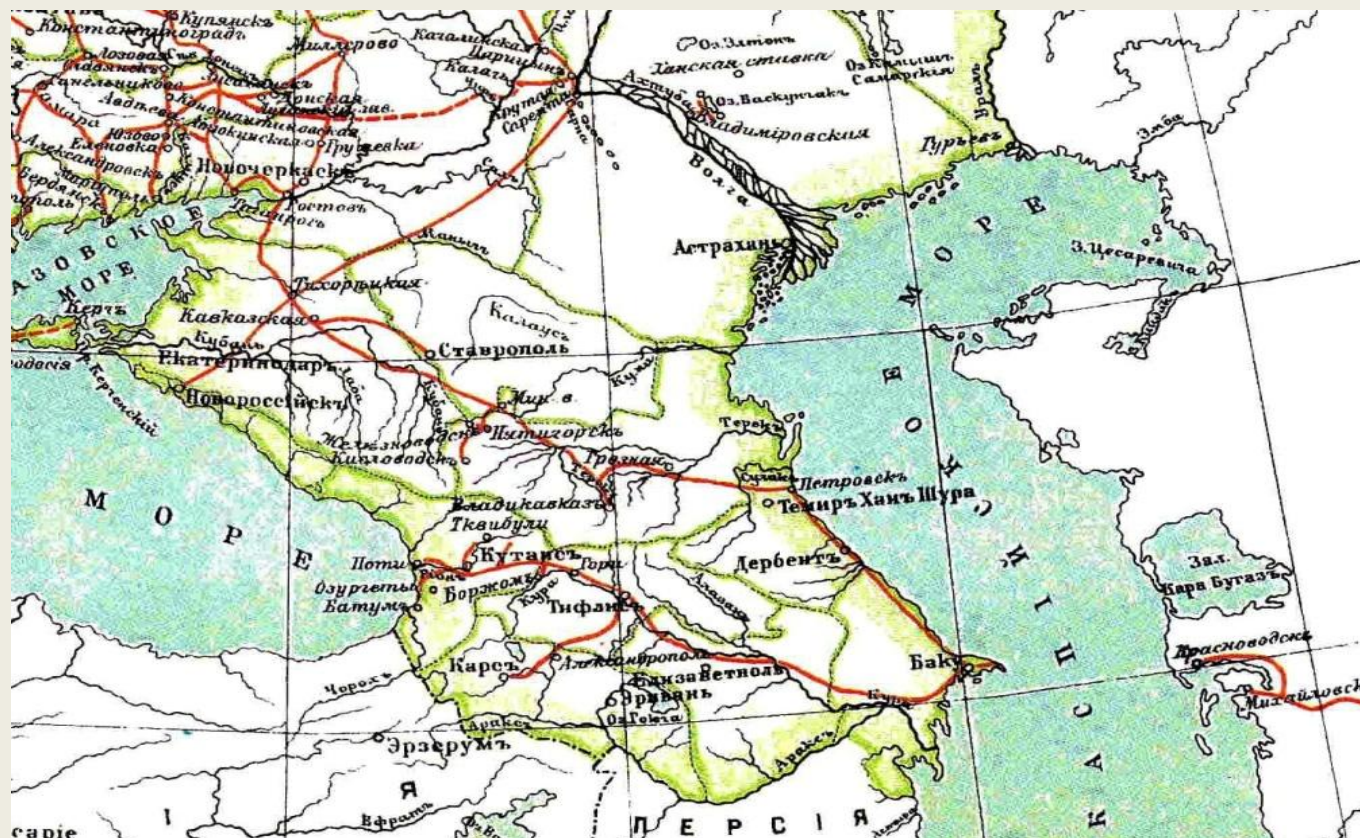




Владикавказская железная дорога



К 150-летию со дня открытия

Ростово-Владикавказская железная дорога



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Во второй половине XIX века правительство активно занялось вопросом транспортной доступности северного Кавказа, что было важно и в стратегическом и в торговом плане. В 1869 году была впервые выдвинута идея соорудить линию от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Инициатором проектирования этой магистрали стал наместник Кавказа великий князь Михаил Николаевич (1832-1909).

В начале 1870 года Ростово-Владикавказская железная дорога была включена в число линий, которые подлежали скорейшему строительству. При этом, в правительственных кругах, данная магистраль рассматривалась, прежде всего, как стратегическая для обороны северного Кавказа, а ее экономическая роль на этапе проектирования и постройки была сильно недооценена. В плане вложения средств рассматривалось несколько вариантов строительства трассы.



**Е.И. Ботман.
Портрет великого князя
Михаила Николаевича. 1860-е гг.**



Император Александр II.
1870 г.



Император Александр III.
Конец XIX в.

В итоге, концессию на сооружение дороги получил барон Рудольф Васильевич Штейнгель (1841-1892), служивший на Царскосельской железной дороге. В 1872 году императором Александром II был высочайше утвержден Устав акционерного общества Ростово-Владикавказской железной дороги, в число акционеров, помимо Штейнгеля, вошли известные предприниматели, представители аристократии, члены императорской семьи.



Предприниматель
С.С.Поляков



Инженер Р. В.Штейнгель.



Мост через реку Терек.
1885 г.

Изыскания новой трассы проводил предприниматель

Самуил Соломонович Поляков (1838-1888), затем началось строительство. Была возведена земляная дамба между Ростовом и Батайском и каменный мост длиной 533,4 метра. Всего на дороге было построено более десяти крупных и около 200 малых мостов.

Линия была открыта 2 июля 1875 года.

Великий князь Михаил Николаевич высоко оценил новую линию. Регулярное сообщение по линии Ростов-Владикавказ началось 13 августа 1875 года.

Первым управляющим дорогой стал чиновник Министерства путей сообщения Владимир Михайлович Верховский (1835-1916).

Путь к Черному морю - Новороссийская линия



Вокзал в Ростове-на-Дону.
1885 г.

В июле 1883 года Общество Ростово-Владикавказской железной дороги (с декабря 1884 года Общество Владикавказской железной дороги) направляет прошение о предоставлении концессии на строительство линии Тихорецкая – Новороссийск, предназначенной для вывоза хлеба на zahraniчные рынки. Это направление давало определенные преимущества, так как Новороссийская бухта была достаточно глубока и никогда не замерзала. Ранее продукты сельского хозяйства, отправлявшиеся за рубеж, вывозили через Ростовский порт и Азовское море.

9 ноября 1883 года разрешение было получено.

В феврале 1884 года Комитет министров подтвердил первостепенное значение постройки Новороссийской линии. Министр путей сообщения Константин Николаевич Посьет (1819-1899) поддержал проект, он был высочайше утвержден императором Александром III (1845-1894).

В апреле 1885 началось строительство новой линии длиной 258 верст.



Общий вид станции Владикавказ.
1885 г.



Министр путей сообщения
К.Н.Посьет.



**Мост через реку Кубань
в Екатеринодаре.
Начало XX в.**



**Поезд следует через тоннель около
Новороссийска.
Начало XX в.**



**Вокзал на
станции Екатеринодар.
Начало XX в.**

Руководил работами инженер Михаил Станиславович Кербедз (1854-1932), сын известного мостостроителя Станислава Валериановича Кербедза (1810-1899). Первый участок от Тихорецкой до Екатеринодара был открыт в июле 1887 года.

Второй участок от Екатеринодара до Новороссийска оказался более сложным и включал два горных тоннеля в 180 и 650 саженьей длиной (сажень = 2,13 метра). 25 июня 1888 года состоялось торжественное открытие новой линии в присутствии министра путей сообщения К.Н. Посьета.



**Пакгаузы и подъездные пути в
Новоросийском порту.
Начало XX в.**



**К. Кржижановский
Портрет С.И. Кербедза.
1906 г.**



**Скорый поезд
на причале
Новоросийского порта.
Начало XX в.**

В 1893 году в Новоросийске по проекту инженера Станислава Ипполитовича Кербедза (1844-1910) был построен крупнейший в Европе зерновой элеватор на 3 млн. пудов с механической транспортировкой зерна в порт. Также была сооружена нефтебаза с нефтекачкой и нефтяная гавань.

В 1894 году были построены Новоросийские вагоноремонтные мастерские. В 1899 году открылись Тихорецкие паровозоремонтные мастерские. Крупные мастерские были построены в Ростове и Владикавказе.

С окончанием Новоросийской ветви все большее количество хлебных грузов и масленичных семян стало направляться на Новоросийск, минуя Ростов-на-Дону.

Магистраль к Каспийскому морю



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Вокзал на станции Беслан.
Начало XX в.



Вокзал на станции Грозный.
1890-е гг.

Долгое время магистраль Баку-Тифлис-Батуми оставалась изолированной от остальной сети железных дорог России. Для соединения этой магистрали с Владикавказской железной дорогой требовалось проложить рельсовый путь от Беслана до Баку, который в период строительства был разделен на Петровскую, Дербентскую и Бакинскую ветви.

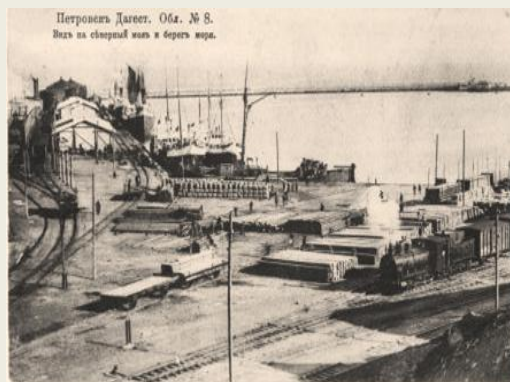
Решение о постройке Петровской ветви (Петровск – в настоящее время Махачкала) было принято императором Александром III в 1891 году. Укладка пути производилась с двух концов линии. Со стороны Беслана и со стороны Петровска. На участке Беслан – Грозный временное движение поездов было открыто с 1 мая 1893 года, а на участке Грозный – Петровск – с 6 ноября 1893 года. Правильное движение пассажирских и товарных поездов на всем протяжении линии было открыто с 1 января 1894 года.



Водонапорная башня на
станции Грозный. 1890-е гг.



**Император Николай II.
1911 г.**



**Подъездные пути к порту в
Петровске (Махачкала).
Начало XX в.**



**Вокзал на станции Петровск
(Махачкала).
Начало XX в.**

Для соединения Владикавказской магистрали с Закавказьем требовалось построить участки Петровск – Дербент и Дербент – Баку. Окончательные изыскания линии Петровск – Дербент были проведены с мая по осень 1896 года, а к самому строительству приступили с начала 1897 года. Укладка пути производилась с осени 1897 года по осень 1898 года. Линия была открыта для временного движения с 1 января 1899 года. С 1 января 1900 года производившееся на дороге временное движение было признано регулярным.

28 февраля 1897 года император Николай II утвердил решение о сооружении Бакинской ветви. Временное движение на линии до Баку было открыто с 15 апреля 1900 года, а регулярное движение – с 1 ноября 1900 года.



**Вокзал на станции Дербент.
Начало XX в.**

Протяженность линии от станции Дербент до станции Баладжары была 216 верст. С постройкой Бакинской ветви Владикавказская линия соединилась с рельсовой сетью Закавказья, тем самым наладив прямое сообщение с остальными железными дорогами России. Выход Владикавказской железной дороги к Баку привел к быстрому росту перевозок нефти по всей магистрали. К началу XX века Россия стала одной из важнейших нефтедобывающих стран мира.



**Схема-карта железных дорог СССР.
1963 г. Фрагмент.**

В настоящее время значительная часть линий бывшей Владикавказской железной дороги входит в состав Северо-Кавказской магистрали.