



Copyright © 2015 by Sochi State University

Published in the Russian Federation
Bylye Gody

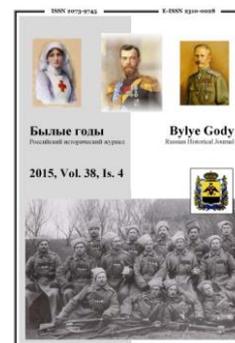
Has been issued since 2006.

ISSN: 2073-9745

E-ISSN: 2310-0028

Vol. 38, Is. 4, pp. 933-939, 2015

<http://bg.sutr.ru/>



UDC 94

To the Issue of Historical Prerequisites and the Significance of the Construction of the Railway Network in the Caucasus (the late 19th and early 20th Century era)

¹ Vladimir B. Karataev

² Irina N. Markaryan

³ Ruslan M. Allalyev

¹ International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

² Branch RSSU in Sochi, Russian Federation

354000, Sochi, Crimean Str. 29 b

PhD, Associate Professor

E-mail: 2703_irina@mail.ru

³ Plekhanov Russian University of Economics, Russian Federation

Stremyanny lane, 36, Moscow, 117997

Abstract

The article discusses the historical prerequisites of the construction of the railway network in the Caucasus in the late 19th and early 20th century era. The attention is paid to the interest of the foreign capital to the Russian railways. This article utilizes the records of Georgian national archive. A great part of materials is introduced into scientific circulation for the first time. The authors come to the conclusion that to the development of railway network in the Caucasus was paid the great attention. In the period of 1905 to 1913 years the railway network in the Caucasus has increased by 50 %. Almost the entire network was built by the funds from private entrepreneurs, and in the construction of the third road took part the local Caucasian population.

Keywords: railroad, Caucasus, the late 19th and early 20th century era.

Введение

В 1837 году в России была открыта первая – Царскосельская железная дорога, которая и положила начало строительству сети железных дорог в России. Значение Царскосельской железной дороги состояло в том, что на опыте ее строительства и эксплуатации была практически доказана возможность бесперебойной работы железнодорожного транспорта в климатических условиях России во все времена года. Коммерческая эксплуатация дороги также на деле показала выгодность и целесообразность нового вида транспорта. Явившись первым опытом в организации железнодорожного движения в России, дорога дала существенный толчок развитию и широкой постановке железнодорожного дела в стране.

Материалы и методы

Материалами для подготовки рукописи послужили документы национального архива Грузии (Тбилиси), часть их которых впервые вводится в научный оборот, а также материалы дореволюционной периодической печати.

Методологическую основу исследования составили принципы объективности и историзма, предполагающие непредвзятый подход к анализу изучаемых проблем, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки. Показ явлений в контексте исторической обстановки очень важен для понимания исторических причин и предпосылок строительства железной дороги на Кавказе.

Обсуждение

Историография по теме исследования не отличается обширностью.

Исследования по проблемам железнодорожного строительства начинают появляться уже в конце XIX – начале XX века. Здесь необходимо отметить исследование Н.А. Кислинского, который в своей работе «Наша железнодорожная политика по документам Кабинета министров» [1] сделал вывод, что строительство железных дорог за счет части номинальной суммы строительного капитала, составлением другой части в виде чистой прибыли, получило в течение 1860–1870-х годов значительное распространение, так как не требовало от акционерных обществ вложений собственных средств. Именно это обстоятельство позволило России вложить в развитие железной дороги не свои капиталы, а частные, в том числе иностранные инвестиции.

Т.М. Китанина в своем труде «Хлебная торговля России в 1875–1914 годах» [2], попыталась охарактеризовать пять главных направлений, определяющих движение товарного хлеба по магистралям европейской части России.

Среди этих направлений уже в 1910-е гг. стал занимать Кавказ. Тем не менее, необходимо отметить, что характеристика хлебных перевозок в основном ограничивалась простым географическим описанием.

Значительный интерес представляет и исследование И.М. Бобовича «Экономическая история России 1862–1914» [3]. В данном исследовании автор констатировал, что строительство железных дорог в стране послужило исходным началом для перестройки и ускорения промышленного производства, а также для втягивания в рыночные отношения сельского хозяйства. Особый интерес представляет глава под названием «Железнодорожное строительство во второй половине XIX века», где автор объяснял необходимость проведения линий, а также политику правительства в этом отношении.

В современный российский период темой железнодорожного строительства на Кавказе занималась и Н.А. Шевченко [4], которая рассмотрела историю строительства железнодорожной сети на Черноморском побережье Кавказа.

Результаты

В конце XIX – начале XX веков вставал вопрос о необходимости проведения Перевальной железной дороги через Главный Кавказский хребет, для соединения Закавказья с северным Кавказом и внутренними губерниями Империи. Правительство рассматривало разнообразные варианты решения данного вопроса.

Наместник Его Императорского Величества на Кавказе и Военный министр признавали, что Перевальная железная дорога через Кавказский хребет наиболее важной в стратегическом отношении и должна была стать кратчайшим соединительным звеном между дорогами Европейской России и Закавказья и проходить по местности, отдаленной от вероятного района военных действий [5].

Влияние Перевальной дороги не исчерпывается тем, что она будет принимать на себя, с выгодой для страны, уже существующие перевозки, вследствие весьма существенного сокращения их протяженности. Не сравнено более важно, что она неизбежно вызовет огромное экономическое развитие обслуживаемого ею края и поведет к созданию новых грузов, притом высокой ценности [6].

Затруднения, с которыми сопряжена доставка в Закавказье даже таких предметов первой необходимости, как продовольствие и фураж, вызывает для населения неизбежность в широких размерах поддерживать культуру хлебов в таких местностях, где имеются на лицо все условия для развития высших форм культуры. Поэтому Закавказье, весьма слабо прогрессируя, очень мало дает на вывоз и, вместе с тем, лишено возможности, с выгодой для себя, пользоваться в достаточной степени предметами ввоза.

С проведением Перевальной дороги положение, коренным образом, изменится. Хлеб, сено, лес и т.п., имеющиеся в изобилии на северном Кавказе и на северных склонах хребта, будут поступать в Закавказье при самых выгодных для обеих сторон условиях, и, в то же время, существенно облегчатся и улучшатся условия доставки в Закавказье предметов промышленности из внутренних губерний Империи. Взамен этого в Закавказье освободятся значительные, притом наиболее богато одаренные природой, пространства для развития высших форм производительности. Указанием экономического прогресса, с этим связанного, служит быстрое и широкое развитие хлопководства в Туркестане, после постройки Средне-Азиатской железной дороги [7].

Удешевление работ по укладке пути и земляным работам легче всего может быть достигнуто привлечением к этим работам Закавказских железнодорожных батальонов. Согласно урочному положению нижние чины получают 2/5 от стоимости соответствующему вольнаемному рабочему. Это решение имеет противников, ввиду наблюдавшегося трения между военным и гражданским начальством, но можно с уверенностью сказать, что поручение ответственной отдельной работы под руководством обязанного известными указаниями начальника совершенно устранил это обстоятельство. Напротив, кроме удешевления работ получается рациональная практика и подготовка этих войск [8].

Существенным пунктом в вопросе о сооружении Перевальной дороги следует считать обсуждавшийся на совещании вопрос о допускаемых для дороги максимальных уклонах, в связи с предложением о применении тяги исключительно электровозами или о тяги как электрической, так и паровой [9].

Изначально комиссия Государственной Думы отклонила законопроект о кредите на изыскания перевальной дороги через Главный Кавказский хребет, и было выдвинуто предложение построить Черноморскую Побережную железную дорогу [10]. Сооружение перевальной дороги рассматривалось непременно по Архотскому направлению, по которому не предполагалось ни значительных местных перевозок, ни грузового движения, соответствующего строительным затратам. Названная дорога могла бы быть готова для правильного движения лишь по истечению 10 лет с начала строительства и таким образом, в ближайшие годы не сможет принести какую-либо пользу Военному ведомству [11].

Управление Владикавказской железной дороги предложило выбрать другое направление, в котором стратегические удобства сочетались бы с коммерческой выгодой, но Министерство Путей Сообщения указало на Архотское направление, как единственно стратегическое.

Но уже в декабре 1910 г. на Совете министров (пять членов: Кривошеин, Харитонов, Щегловитов, Рухлов, Тимашев [12]) обсуждался вновь вопрос о развитии железнодорожной сети на Кавказе. Причиной этого заседания стали последовательно проводимые Турцией меры усовершенствования своих вооруженных сил и при военной необходимости быстрого сосредоточения их в соседнем с Кавказским краем малоазийском плацдарме, где предполагена с этой целью постройка ряда железнодорожных линий, из которых некоторые окажутся в непосредственной близости к русской границе [13].

В этом отношении особо серьезное значение имеет развитие Кавказской железнодорожной сети, как необходимое условие для своевременного подвоза подкреплений и припасов из Европейской России в Закавказье в первый же период войны.

В феврале 1912 вопрос о строительстве железной дороги встал наиболее остро, так как Оттоманское правительство стало развивать турецкую рельсовую сеть в Малой Азии. Военный Министр настаивал на скорейшем осуществлении наиболее удовлетворяющей стратегическим потребностям Перевальную через Кавказский хребет железную дорогу, но так как строительство может занять не менее 10 лет, то необходимо провести в первую очередь новую линию вдоль восточного берега Черного моря. Эта линия сокращает путь в Закавказье на 600 верст и может быть построена за 4–5 лет [14].

Выбор остановился Черноморской бережной железной дороге, так как она хоть тоже совершенно бездоходна и лишена стратегического значения, но зато была призвана, по мнению ее сторонников, заселить и обогатить пустующее Кавказское побережье Черного моря.

Изыскания 1902–1903 гг. выяснили, что Черноморская бережная дорога не считая линии Армавир-Туапсе обойдется в сто с лишним миллионов рублей, но при этом достигается оживление не всего Побережья, а только тех немногих его пунктов, где будут построены станции дороги [15].

Для заселения и оживления более обширной территории необходимы будут дороги вглубь страны. Такая задача была бы осуществима и без Бережной дороги. Для этого достаточно было бы построить четыре небольших порта: в Сухуми, Пицунде, Адлере и в Сочи, и провести к ним дешевые узкоколейные дороги по ущельям Кодора, Бзыби и Мзымты. На постепенное выполнение этого плана не понадобилось бы и половины суммы, требуемой для сооружения Бережной дороги [16].

Легко доказывать и несостоятельность Бережной дороги в стратегическом отношении, так в военное время нескольких выстрелов с неприятельского флота достаточно было бы для разрушения обнаженных виадуков, из которых линия дороги состояла бы почти на половину и достаточно разрушить один мост, чтобы привести в негодность всю дорогу. Рассчитывать, что по ней в военное время можно будет передвигать войска и воинские грузы – означает готовить стране горькое разочарование. Когда столь дорогая железная дорога одинаково несостоятельна, как в стратегическом, так в экономическом отношениях, то появляется необходимость в нахождении более рационального соединительного пути между Закавказьем и русской железнодорожной сетью.

Глубина моря на всем протяжении от Туапсе до Очемчир дает возможность подойти на самое близкое расстояние даже самым большим броненосцам. Достаточно одного броненосца или крейсера, чтобы в короткое время, подойдя на расстояние артиллерийского огня разрушить наиболее важные железнодорожные сооружения совершенно безнаказанно, так как противодействовать этому с берега не будет возможности [17].

При таком положении дел Совет Министров счел необходимым подвергнуть вопрос об упомянутой железной дороге новому обсуждению. Министр Торговли и Промышленности утверждал, что скорейшее проведение Черноморской железной дороги – это неотложная задача, как в стратегическом значении, так и в экономических выгодах, так как это способствует развитию одной из богатейших Кавказских местностей [18].

Постройка новых железных дорог могла быть полезна и плодотворна не только в тех районах, которые в первое время эксплуатации пронизывающей их рельсовой линии, сулят ей необходимое для безубыточной эксплуатации количество грузов, но и там, где новой дороге предстоит пройти по еще мало населенному, но богатому природными дарами краю. Последующее их использование

сторицей окупит издержки по сооружению железной дороги и по эксплуатации ее в первые малопродуктивные годы [19], так как восточное побережье Черного моря обладает всеми необходимыми данными для мощного экономического процветания: при исключительно-благоприятном климате и плодородной почве, она заключает в своих недрах обильные залежи нефти, каменного угля, марганцевой руды и других полезных ископаемых [20].

При вышеперечисленных условиях, Тайный Советник Тимашев, предлагал безотлагательное сооружение Черноморской железной дороги, так как в случае осуществления проекта соединения русской рельсовой сети с индийскими железными дорогами через Персию, упомянутая линия составит одно из звеньев кратчайшего пути для будущего мирового транзита [21].

По климату, количеству осадков и свойствам почвы побережье Черного моря ближе всего подходит к многим местностям Японии и значительное число ценных японских растений могло быть перенесено на наше побережье и культивировано здесь с успехом [22].

Главное будущее Черноморского побережья развитие на нем дачной жизни и курорта. В этом отношении это побережье особенно ценно и не имеет себе равных в пределах Европы. Это обеспечивает за Черноморской дорогой серьезное экономическое значение [23].

Потийский городской глава Н.Я. Николадзе еще в 1895–1896 гг. выдвинул предложение провести ширококолейные рельсовые пути между станциями Прохладная, Владикавказской железной дорогой, и Потийским портом, по течению рек Баксана и Ингура [24].

Преимуществами данной перевальной дороги над всеми другими виделись в следующем:

1. Отсутствие вероятности неприятельского десанта в Закавказье, так как данная дорога была бы совершенно недоступна противнику, так независимо от фронтальной встречи, будет возможность отрезать десант обходным движением от Черного моря, т.е. от его сообщения с базой.

2. Менее затратна, так как из 318 верст дороги более трети необходимо было бы провести лишь нулевыми земляными работами. Рельсовый путь между двумя морями Черным и Каспийским, укорачивается на 172 версты, сравнительно с уже построенным: Петровск – Поти – 636 верст, тогда как Баку-Поти – 808 верст [25].

3. Дорога Поти – Прохладная, непосредственно примыкая к обширному и благоустроенному черноморскому порту в Поти, уже с самого начала своей деятельности предполагала грузовое движение, окупающее не только эксплуатационные расходы, но и проценты на строительные затраты [26].

4. Из всех кавказских перевальных дорог только одна эта линия Поти – Прохладная могла иметь значительные местные грузы.

Но данный проект по направлению своему не признан способным удовлетворить поставленные задачи.

При заседании Председателя и 7 членов Совета (Саблер, Сухомлинов, Григорович, Сазонов, Кассо, Макаров и Никольский [27]) было высказано предложение о необходимости строительства обеих железных дорог и Перевальной и Черноморской. Но по убеждению Министра Финансов одновременное сооружение обеих дорог на казенный счет представляется непосильным для государственного казначейства [28].

Таким образом, Совет Министров заключил необходимость бережливого отношения к ресурсам государственного казначейства, дабы не лишить государство возможности удовлетворять назревающие и неотложные потребности, а в случае каких-либо внешних осложнений, встретить их с обновленными армией и флотом и с достаточными денежными ресурсами.

Несмотря на это, частные предприниматели ходатайствовали о предоставлении им концессий на сооружение Черноморской береговой линии [29].

По мнению 5 членов Совета было решено предоставить Министру путей Сообщения внести на законодательное рассмотрение заявления им предложенные: 1) о разрешении сооружения Черноморской железной дороги и утверждении строительной ее стоимости; 2) об отпуске средств на производство изысканий по перевальной через Кавказских хребет железной дороге.

По мнению Председателя и 7 членов Совета было решено:

1) Предоставить Министру Путей Сообщения разработать и внести на законодательное рассмотрение представление о соединении Закавказья вторым рельсовым путем с Европейской Россией; всесторонне осветить сравнительное значение Черноморской береговой и Перевальной через Кавказский хребет железных дорог в стратегическом, политическом и экономическом отношениях, а также сравнительную стоимость и продолжительность их постройки.

2) Отпустить в распоряжение Министра Путей Сообщения из десятиmillionного фонда на непредусмотренный сметами, экстренный в течение 1912 года, надобности кредит в размере до трехсот тысяч рублей, на производство технических изысканий по Перевальной через Кавказский хребет железной дороге.

3) Поручить Министрам Путей Сообщения и Финансов дать скорейший, в установленном порядке, ход предложениям частных предпринимателей относительно сооружения Черноморской береговой железной дороги [30].

В 1908 г. в Тифлис прибыл представитель бельгийских капиталистов инженер Лео с целью хлопотать о получении концессии на постройку перевальной дороги. Товарищество обладало капиталом в 60 млн и просило правительственной гарантии в размере 2 % [31].

По наведенной в Министерстве путей Сообщения справке выяснилось, что представление данного Ведомства об отпуске средств на производство изысканий Черноморской береговой линии и о сооружении линии Карс-Саракамыш принято Государственной Думой. Что же касается вопроса об отпуске 300 000 руб. на производство окончательных изысканий Перевальной дороги, то предложение это отклонено государственной Думой, при чем бюджетной комиссией Государственной думы высказано пожелание о приглашении иностранных специалистов по тоннельному строительству, с целью ближайшего выяснения условий стоимости сооружения Перевальной дороги по предложенному Министерством путей сообщения направлению через Архотский перевал [32].

Вопрос об усилении линии Карс-Тифлис путем проведения второй колеи, или сооружения взамен этого ветки от Карса к Боржому был подвергнут обсуждению на особом совещании из представителей Управления железных дорог, Управления по сооружению железных дорог и Военного ведомства и Журнал совещания о выборе направления представлен на окончательное решение Военного министерства.

Что же касается проложения Карс – Саракамышской линии до турецкой границы, то рекогносцировочные изыскания произведены были в 1910 г. по нескольким вариантам, причем Военное Министерство остановилось уже на определенном направлении, однако, на производство окончательных изысканий в 1910 г. кредитов не испрашивалось.

Наконец, по сведениям Департамента железнодорожных дел, по вопросу о проведении железной дороги от Джульфы, в персидских пределах, до Тавриза с веткою на Хой, выяснилось, что Председатель правления Тавризской дороги во время пребывания своего в Тегеране, вел переговоры по этому вопросу с представителями персидского кабинета, которые, отнесясь вполне сочувственно к этой мысли, выразили, однако, опасения, что осуществление данного предложения встретит существенные возражения во враждебно нам настроенном межджиесе [33].

Заключение

Таким образом, необходимо отметить, что наместником царя на Кавказе большое внимание уделялось улучшению путей сообщения. Так, в пределах Кавказа в 1905 г. было всего 3142 версты построенных дорог (Закавказская и Владикавказская) и 177 верст строящегося рельсового пути (Улукханлу-Джульфа). В 1913 г. сооружено 1652 версты железнодорожной сети, производились подготовительные работы по постройке 571 рельсовой версты и одобрены к постройке 1122 версты. Характерно отметить, что почти вся сеть была построена на средства частных предпринимателей, в строительстве трети дорог принимало участие местное кавказское население.

Примечания:

1. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам Кабинета Министров. СПб., 1902.
2. Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875-1914 годах. Ленинград, 1978.
3. Бобович И.М. Экономическая история России 1861-1914. СПб., 1995.
4. Shevchenko N.A. The Development of the Railway Network on the Black Sea (1914–1953 years) // The History of Land Transport, 2015, Vol. (1), № 1, pp. 18-25
5. Национальный архив Грузии (НАГ). Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 8.
6. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 102.
7. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 102.
8. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 24.
9. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 103.
10. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 2.
11. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 8.
12. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 89.
13. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 4.
14. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 86.
15. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 2.
16. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 2.
17. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.666. Л. 12
18. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 5.
19. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 5.
20. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 6.
21. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 6.
22. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.666. Л. 10.
23. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.666. Л. 10.
24. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 3.
25. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 3.

26. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 3.
27. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 93.
28. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 95.
29. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 96.
30. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.205. Л. 96.
31. На Кавказе // Русское слово (Москва), 1908. 2 августа.
32. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.666. Л. 7.
33. НАГ. Ф.13. Оп.12. Д.666. Л. 7-8.

References:

1. Kislinkii N.A. Our rail policy documents of the Cabinet of Ministers. SPb., 1902.
2. Kitanina T.M. Russian grain trade in the years 1875-1914. Leningrad, 1978.
3. Bobovich I.M. Economic History of Russia 1861-1914. SPb., 1995.
4. Shevchenko N.A. The Development of the Railway Network on the Black Sea (1914-1953 years) // The History of Land Transport, 2015, Vol. (1), № 1, pp. 18-25.
5. National Archives of Georgia (NAG). F.13. Op.12. D.205. L. 8.
6. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 102.
7. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 102.
8. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 24.
9. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 103.
10. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 2.
11. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 8.
12. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 89.
13. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 4.
14. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 86.
15. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 2.
16. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 2.
17. NAG. F.13. Op.12. D.666. L. 12
18. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 5.
19. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 5.
20. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 6.
21. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 6.
22. NAG. F.13. Op.12. D.666. L. 10.
23. NAG. F.13. Op.12. D.666. L. 10.
24. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 3.
25. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 3.
26. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 3.
27. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 93.
28. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 95.
29. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 96.
30. NAG. F.13. Op.12. D.205. L. 96.
31. На Кавказе // Русское слово (Москва), 1908. 2 августа.
32. NAG. F.13. Op.12. D.666. L. 7.
33. NAG. F.13. Op.12. D.666. L. 7-8.

УДК 94

**К вопросу об исторических предпосылках и значимости строительства
железнодорожной сети на Кавказе (конец XIX – начало XX веков)**

¹ Владимир Борисович Каратаев

² Ирина Николаевна Маркарян

³ Руслан Мурадович Аллалыев

¹ Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

² Филиал РГСУ в г. Сочи, Российская Федерация

354000, г. Сочи, ул. Крымская 29 б

Кандидат экономических наук, доцент

E-mail: 2703_igina@mail.ru

³ Российский экономический университет им Г.В. Плеханова, Российская Федерация

117997 г. Москва, Стремянный пер., 36

Младший научный сотрудник

Аннотация. В статье рассматриваются исторические предпосылки строительства железнодорожной сети на Кавказе в конце XIX – начале XX веков. Уделено внимание интересу иностранного капитала к российским железным дорогам. В качестве источника использованы документы национального архива Грузии. Значительная часть материалов впервые вводится в научный оборот. В заключение авторы пришли к выводу, что проблемам развития железнодорожной сети на Кавказе уделялось большое внимание. В период с 1905 по 1913 гг. железнодорожная сеть на Кавказе увеличилась на 50 %. При этом почти вся сеть была построена на средства частных предпринимателей, а в строительстве трети дорог принимало участие местное кавказское население.

Ключевые слова: железная дорога, Кавказ, конец XIX – начало XX веков.