

*Воронцова М.А.,
студентка Б-1ур группы,
психолого-педагогического факультета
Филиал СГПИ в г. Железноводске
Россия, г. Железноводск*

**ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ДЕЛЕ РАЗВИТИЯ
КАВКАЗСКИХ МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД
(НАЧАЛО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ)**

***Аннотация:** В статье рассмотрены факты строительства в конце XIX века Железноводского подъездного пути и его эксплуатации в начале XX века. В статье уделено внимание роли курортной ветви в промышленном развитии региона. На основе полученных результатов проведён анализ роли железнодорожного транспорта в развитии курортного региона Кавказские Минеральные Воды в конце XIX - начале XX века.*

***Ключевые слова:** минеральные воды, лечебные грязи, Кавказские Минеральные Воды, железные дороги.*

***Abstract:** the article deals with the facts of construction in the late XIX century Zheleznovodsk access road and its operation in the early XX century. The article focuses on the role of the resort branch in the industrial development of the region. On the basis of the results the analysis of the role of railway transport in the development of the resort region Caucasian Mineral Waters in the late XIX - early XX century.*

***Key words:** mineral waters, therapeutic muds, Caucasian Mineral Waters, Railways.*

Переживаемые события мирового значения ставят перед русским общественным сознанием вопросы о возможностях освобождения России от зависимости со стороны иностранных государств. Этот же вопрос стоял и перед Съездом 1915 г., поставившим своей задачей: всестороннее обсуждение

мероприятий по улучшению отечественных лечебных местностей. Во всероссийском масштабе не только проведение в жизнь каких-либо мероприятий, но и обсуждение их потребовало большой совместной работы Правительственных органов власти, городов, банков, всякого рода медицинских и других обществ, отдельных ведущих лиц, транспортных предприятий, в числе которых особенно важно участие железных дорог. Только при такой совместной работе можно было создать действительно наиболее благоприятные условия для оказания помощи больным и раненым воинам на Кавказских Водах.

Северный Кавказ богат минеральными водами и лечебными гязями:

- Соляные воды: Лысогорский источник;
- Известково-углекислые воды: Кисловодск Железноводск, Славянск;
- Сероводородные воды: Пятигорск, Серноводск, Горячеводск;
- Железные воды: Железноводск;
- Грязелечение: Ессентуки, Пятигорск, кроме того, на всех курортах

КМВ было организовано применение лечебной гязи из Тамбуканского озера [4].

По свидетельству ряда специалистов (как например проф. Глякса, Л.Б. Бертенсона, проф. В.А. Штанге, проф. Голубова, проф. Гундобина, д-ра Лозинского и др.) русские лечебные места к началу Первой мировой войны не только не уступали по своим свойствам, благоустройству, но во многих случаях даже превосходили их.

В течение многих лет Кавказ обслуживался лишь двумя железными дорогами. Такие условия поставили одну из них, а именно Владикавказскую железную дорогу в особое положение по отношению к лечебным местам Северного Кавказа. Многолетнее изучение данной проблемы позволяет выявить огромное значение железных дорог прежде всего для Кавминвод.

Отечественные лечебные места, в отношении обслуживания их железнодорожными путями, условно могли быть подразделены на три группы, в зависимости от того, насколько отдалена от них ближайшая железнодорожная станция. Поскольку влияние на посещение курортных мест железнодорожного

сообщения трудно переоценить, Кавминводы относили к первой группе. Они расположены вблизи железнодорожных станций. А значит они находились в наиболее благоприятных условиях [1].

Для убедительности этого утверждения приведем статистические данные:

По отчетным данным Управления вод: [3, с.50]

Приехало больных на все 4 группы: 1874г. - 1.408, 1878 г. - 2.879, 1883 г. - 4.290, 1888 г. - 6.911, 1893 г. - 5.754, 1894 г. - 7.547, 1899 г. - 12.771, 1904 г. - 25.311, 1909 г. - 33.686, 1913 г. - 37.173

Таким образом, увеличение количества приехавших больных в первый период, с 1874 г. по 1893 г., составляет за 20 лет всего лишь 4.346, что дает в среднем в год увеличение на 218, тогда как во второй период, с 1894 г. по 1913 г. увеличение составляло уже 29.629, что, в среднем в год дает увеличение на 1.482; и так после открытия Минераловодской ветви проезд больных увеличивался в 7раз [3, с.49]

В 1894 г. было открыто движение по Минераловодской ветви, и с этого года стало заметно особое развитие группы курортов.

Итак, пуск пригородных поездов по Минераловодской ветви Минеральные Воды – Кисловодск позволили довести число посетителей курортов до 40 тысяч человек. Для Кавказских Минеральных Вод железная дорога выполняла две основные задачи: она не только обслуживала проезд на Воды и возвращения с них, но и передвижение между отдельными группами. Возможность скорого и удобного переезда из одного пункта в другой особенно было важно потому, что часть больных для своего лечения требовали одновременного посещения отдельных групп. Минераловодская ветвь в этом отношении давала все удобства. Достаточно упомянуть, что в летний сезон 1914 г. на железнодорожной ветви Минеральные Воды-Кисловодск имелось в обращении 35 пар поездов. Из этого числа в период времени с 6 часов утра до 10 часов вечера находилось в обращении 30 пар; минимальный промежуток между поездами в дневное время составлял 15 минут. Поезда Минераловодской ветви состояли из специально устроенных для ветви удобных пассажирских вагонов. Все это создавало

условия скорого и удобного сообщения в пределах ветви, что способствовало оживлению передвижений в лечебный сезон, т.е. создавало наиболее благоприятные условия для развития и процветания Вод.

С укладкой второго пути на ветви в 1912 г. количество местных поездов еще более увеличилось; однако уже и в 1914 г. Владикавказская железная дорога разрабатывала вопрос об электрификации Минераловодской ветви, что давало бы возможность отправлять не только поезда, но и отдельные вагоны и сократить время переезда, а придавая движению характер трамвайного движения, позволяло еще более уменьшить промежуток между поездами, т.е. удовлетворить потребности передвижения на дальнейшее время в расчете на значительное развитие Вод [1].

Необходимо остановиться на значении железной дороги в решении жилищного вопроса для курортников. Вопрос этот имел для Кавказских Минеральных Вод большое значение, так как в Кисловодске, в Ессентуках, в Пятигорске и в Железноводске помещений для приезжающих было недостаточно. По Минераловодской ветви на протяжении собственно Бештау-Кисловодск, т.е. на 47 верстах, кроме одноименных станций с группами, имелось еще 10 населенных пунктов, где останавливались поезда для посадки и высадки пассажиров. Жители отдавали для найма жилья комнаты, флигели, и при чем по более дешевой цене, чем на самих курортах. За недостатком или невозможностью нанять помещение по сходной цене в указанной врачом группе, приезжие больные поселялись или на какой-либо другой группе, где в то время имелись свободные помещения или же на одном из указанных раньше промежуточных пунктах и пользовались между группным сообщением для лечения. Особенно в этом плане их привлекали уютные села Каррас и Николаевка.

Конечно, при таких условиях должна быть у больных, поместившихся на не указанной врачом группе, полная возможность совершать переезд в строго определенное время, что потребовало необходимость следования местных поездов точно по расписанию. Однако в 1914 г. существовало общее правило для

всех железных дорог, в силу которого, прямые поезда имели преимущество в движении перед местными. Часто прямые поезда при дальности их следования по каким-либо причинам опаздывали, и в этих случаях в силу указанного выше правила, они нарушали своевременность хода местных поездов. Владикавказская железная дорога, считала такое положение для Минераловодской ветви, по указанным выше причинам, крайне нежелательным. Со своей стороны предполагала ходатайствовать в установленном порядке для Минераловодской ветви, чтобы местные поезда в своем движении имели преимущество перед прямыми. В этом случае своевременность расписания местных поездов было бы вполне гарантированным, для прибытия больному для лечения в строго определенное время.

Ощущался недостаток удобных и сравнительно недорогих помещений для приезжих больных в Кисловодске, Ессентуках, Пятигорске и Железноводске. Были приняты неотложные меры к упорядочению вопроса о жилищах на КМВ: устройстве новых гостиниц и улучшению имеющихся. Трудно было рассчитывать в данном случае на частную предприимчивость в вопросах о жилье в лечебных местах. Частный предприниматель всегда стремится к извлечению выгоды, не только не думая об улучшении или о расширении предприятий, но и о предоставлении хотя бы в минимальном количестве тех удобств, какими так богаты гостиницы иностранных курортов. Эти соображения заставили считать, что к делу улучшения должны быть привлечены те организации, для которых вопрос доходности не составлял столь существенного значения, а убыточность могла бы покрываться косвенно из источников других доходов. Из таких организаций на первое место рентабельные претендовали железные дороги. На них возложили постройку новых и, по возможности, и передавали в эксплуатацию уже имеющиеся гостиницы. Для железных дорог убыточность от эксплуатации гостиниц при общем их большом хозяйстве не могла иметь какого-либо хозяйственного значения и, вместе с тем, всегда могла покрываться от дохода вследствие увеличения перевозок.

Поэтому заинтересованность железных дорог в увеличении перевозок всегда служила залогом к тому, что управление железной дороги постоянно стремилось к улучшению и так к тому, чтобы плата за номера даже в сезон была бы не дорогой.

Таким образом, значительное развитие Кавказских Минеральных Вод началось, как это видно из приведенных данных, после открытия Минераловодской ветви и объясняется тем, что связанных они были при посредстве Владикавказской железной дороги с общенетью Российских дорог. Кавказские воды получили возможность пользоваться присущими железнодорожному сообщению выгодами, а именно стали располагать быстрым, дешевым и удобным сообщением.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Владикавказская железная дорога. Отчет по сооружению Минераловодской ветви. Владикавказ, 1898. 188 с.
2. Гриценко В.Б. Дорога на курорты: Очерки о строительстве и развитии железнодорожной ветви Минеральные Воды Кисловодск. Минеральные Воды, 1994, 235 с.
3. Краснокутская Л.И. Управление Кавказскими Минеральными Водами. Пятигорск: Вестник Кавказа, 2004. -160с.
4. Краснокутский В.С. Курорты Кубани, Терека, Ставрополя в годы Первой мировой войны (на примере КМВ). Ставрополь: Дизайн – студия Б, 2017. – 164 с.