

ՀՏԴ՝ 93,94

DOI: 10.52971/18294316-2022.25.1-74

ԴՐՎԱԳՆԵՐ ԱՆԴՐԿՈՎԿԱՍՅԱՆ ԵՐԿԱԹՈՒՂՈՒ
ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Արմեն Հայրապետյան

ՀՀ ԳԱԱ Շիրակի հայագիտական հետազոտությունների կենտրոն
Շիրակի Մ.Նալբանդյանի անվան պետական համալսարան

Բանալի բառեր՝ *Անդրկովկաս, Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Երևան-Ջուլֆա, գնացք, Հայկական երկաթուղիներ, հաղորդակցություն, շինարարություն, երկաթուղային կայարան:*

XIX դ. 60-ական թվականներից ձեռնամուխ լինելով Անդրկովկասում երկաթուղային ճանապարհների կառուցմանը՝ ռուսական իշխանությունները հետապնդում էին մեկ գերնպատակ՝ ամրապնդել սեփական ներկայությունը տարածաշրջանում: Սակայն, կապի և հաղորդակցության նոր միջոցը երկրամասի համար ունեցավ նաև տնտեսական անգնահատելի նշանակություն: Միացնելով Սև և Կասպից ծովերը՝ երկաթուղին տարածաշրջանը մոտեցրեց կենտրոնական Ռուսաստանի և Արևմտյան Եվրոպայի շուկաներին, տեղական արտադրողին հնարավորություն տվեց մաս կազմելու միջազգային առևտրին:

Նպատակ ունենալով առաջիկայում առանձին քննության առարկա դարձել Հայկական երկաթուղիների շինարարության պատմությունը, այս հոդվածի շրջանակներում գիտական գրականության, արխիվային վավերագրերի և պարբերական մամուլի հաղորդումների համադրմամբ համառոտ ներկայացրել ենք «Անդրկովկասյան երկաթուղիներ» նախագծի պատմությունը, լուսաբանել շինարարության ընթացքն ու արդյունքները:

Նախաբան: Ռուսական կապիտալի կողմից Անդրկովկասի և մասնավորապես Արևելյան Հայաստանի տնտեսական յուրացումը սկսվեց նրա քաղաքական նվաճումից անմիջապես հետո: Այսօր, այդ գործընթացը դժվար է պատկերացնել առանց բարեկարգ ճանապարհների գոյության: Սակայն, մինչև XIX դ. կեսերը իշխանություններն Անդր-

կովկասում ճանապարհներ կառուցում էին առաջնորդվելով գերազանցապես ռազմավարական դրդապատճառներով (դա երևում է այդ ճանապարհներին տրված անուններից՝ ռազմական-վրացական, ռազմական-օսական և այլն)¹: Անդրկովկասը կայսրության ամենահարավային երկրամասն էր, և թուրքերի հետ պատերազմի մշտական սպառնալիքը ստիպում էր մեծ քանակությամբ զորք կուտակել այստեղ: Մինչդեռ բարեկարգ ճանապարհների բացակայության պայմաններում հաղորդակցությունն իրականացվում էր հիմնականում Դարիալի կիրճով ու Կովկասյան Մեծ լեռնաշղթայի լեռնանցքով անցնող խճուղով, ինչը խոչընդոտում էր զորքերի տեղաշարժը և դանդաղեցնում բանակի մատակարարումը: Թե հաղորդակցության ոլորտում ինչքան էր Ռուսաստանը հետմնացել քաղաքակիրթ աշխարհից, երևաց 1853-1856 թթ. Ղրիմի պատերազմի տարիներին. վատ ճանապարհներն ու երկաթուղու բացակայությունը նրա պարտության հարցում էական դերակատարում ունեցան: Պատերազմից հետո երկրամասում երկաթուղու կառուցման անհրաժեշտությունը ռազմավարական կարևորություն ստացավ, և իշխանությունները արագացված տեմպերով ձեռնամուխ եղան դրա իրագործմանը:

XIX դ. վերջին քառորդից Անդրկովկասում ճանապարհների կառուցման գործում առաջին պլան մղվեցին արդեն տնտեսական նկատառումները: 1872 թ. կայսերը հղված իր զեկույցում Կովկասի փոխարքան այդ մասին գրել է. «Նախկինում ճանապարհների կառուցումը ենթարկվում էր ռազմական կարիքներին և ծառայում որպես տարածաշրջանում մեր գերիշխանությունն ամրապնդելու արդյունավետ միջոց: Այժմ, սակայն, ճանապարհները կապի օգտակար միջոց են հիմնականում առևտրի և արդյունաբերության համար»²:

Երկաթուղային ցանցի կառուցումը ահռելի ազդեցություն ունեցավ երկրամասի տնտեսության վրա: Երկաթուղին մի կողմից խթանեց ռուսական կապիտալի ներթափանցմանն այստեղ, իսկ մյուս կողմից՝ լայն հեռանկարներ բացեց տեղական արտադրանքի վաճառահանման համար: Այն նպաստեց երկրամասի առանձին շրջանների միջև տնտեսական կապերի ամրապնդմանն ու տարածաշրջանը կապեց մետրոպոլիսի հետ:

Անդրկովկասյան երկաթուղու շինարարության ընթացքը

Անդրկովկասյան երկաթուղու առաջին նախագիծը ի հայտ եկավ 1857 թ., երբ հաղորդակցության ճանապարհների ինժեներ շտաբս կապիտան Ստատկովսկին Կովկասյան զորքերի գլխավոր շտաբի պետ Դ.Ա. Միլյուտինին ներկայացրած իր զեկույցում առաջարկեց երկաթուղային կապով միացնել Բաքու և Թիֆլիս քաղաքները³: Մինչ իշխանությունները կպատասխանեին այս առաջարկին, երևան եկան ևս երկու նախագծեր. ինժեներներ Զգուրսկին և Չերնինը առաջ քաշեցին Փոթի-Թիֆլիս⁴, իսկ Կոկորևը և Բելին՝ Փոթի-Բաքու երկաթուղիների կառուցման հարցը⁵:

¹ ՎԿԴԱ, ֆոնդ 12, ցուցակ 6, գործ 1292, թ. 27-28:

² «Отчет -1873, сс.175-176; Сборник документов -2014. сс. 78-86.

³ Аргутинский-Долгоруков А. -1896. сс. 4-5.

⁴ ՀԱԱ, ֆոնդ 113, ցուցակ 2, գործ 95, թ. 24:

⁵ Մահրադյան Հ. -1962, էջ 7:

Անդրկովկասյան երկաթուղու շինարարության նախագիծը հաստատվեց 1861թ.: 1864 թ. սկսվեցին շինարարական աշխատանքները, իսկ ութ տարի անց՝ 1872 թ. հոկտեմբերի 10-ին, առաջին գնացքը Փոթի կայարանից ժամանեց Թիֆլիս՝ անցնելով 290 վերստ (308 կմ) ճանապարհ⁶: 1883 թ. մայիսի 5-ին ավարտվեց նաև Թիֆլիս-Բաքու երկաթուղու շինարարությունը (515 վերստ կամ 546 կմ): Հաջորդ տարիներին կառուցվեցին նույն այդ մայրուղուց սկսվող և դեպի երկրամասի ծայրագավառները ձգվող ճյուղերը՝ Թիֆլիս-Թելավ, Խաշուրի-Բորժոմի, Բաքու-Սուրախանի-Մարունչի և այլն:

Հաջորդ քայլը պիտի լիներ դեպի Իրան երկաթուղու կառուցումը: Պարսկահովկասյան սահմանին երկաթգիծ կառուցելու հարցը ռուսական կառավարող շրջանակների քննարկման առարկա էր դարձել դեռևս XIX դ. 70-ական թվականների սկզբներին: Ըստ Արտաքին գործերի նախարար իշխան Գորչակովի՝ այն նպաստելու էր Իրանի հետ առևտրային հարաբերությունների զարգացմանը և ի հակակշիռ Անգլիայի՝ ուժեղացնելու էր ռուսական ազդեցությունն այդ երկրում: Նախատեսվում էր Վլադիկավկազից Կովկասյան գլխավոր լեռնաշղթայով ճանապարհի կառուցել դեպի Թիֆլիս, ապա Ջուլֆա և Թավրիզ: Սակայն, 1877-1878 թթ. ռուս-թուրքական պատերազմը ստիպեց ժամանակավորապես հետաձգել շինարարությունը: Պատերազմը նաև բացահայտեց ռուսական երկաթուղիների անմխիթար վիճակը: Պատերազմից հետո Նախարարների կոմիտեն ստիպված էր խոստովանելու, որ ռուսական երկաթուղիները բացարձակապես անպատրաստ էին քաղաքական բարդ իրադրության պայմաններում հոգալու պետության կարիքները: «Անդրկովկասյան երկաթուղու ցածր թողունակությունը, զրկված է Կոմիտեի եզրակացության մեջ, -1876-1878 թթ. ձախողման վտանգի տակ դրեց գործերի մոբիլիզացման գործընթացը»⁷: Հայրենական երկաթուղիների գրեթե լիակատար անպատրաստությունը բարդ և պատասխանատու առաջադրանքի կատարմանը ստիպեց իշխանություններին կասկածի տակ դնել երկաթուղու կառավարման գործող կարգի նպատակահարմարությունը:

Բանն այն է, որ XIX դ. 80-ական թվականների սկզբներին երկաթուղու կառավարումը գտնվում էր մասնավոր ընկերությունների ձեռքում: Պետական գանձարանի անմիջական ենթակայության տակ Անդրկովկասում կար ընդամենը 57 վերստ (60կմ) երկաթուղային ճանապարհ: Մասնավոր երկաթուղային ընկերությունների անարդյունավետ գործունեությունը, նրանց ֆինանսական խնդիրներն ու գանձարանին ունեցած հսկայական պարտքերն իշխանություններին ստիպեցին բարեփոխումներ կատարել երկաթուղիների կառավարման ոլորտում: Առաջ եկավ մասնավոր երկաթուղային ընկերությունները լուծարելու և ճանապարհների կառավարման միասնական պետական համակարգ ստեղծելու անհրաժեշտություն, և որոշումն իրեն երկար սպասել չտվեց: 1889 թ. ապրիլին Անդրկովկասյան երկաթուղին անցավ պետական կառավարմանը:

⁶ «Վաճառական» -1866, N 3, էջ 11:

⁷ Погребинский А. -1954. с. 166.

Ռուս-թուրքական պատերազմից հետո ռազմական նախարար Պ.Ս. Վաննովսկին Ալեքսանդր III կայսեր ուշարությունը կրկին հրավիրեց Անդրկովկասը երկաթուղային ճանապարհներով Իրանի հետ կապելու անհրաժեշտության վրա⁸:

Սկսվեց ռազմա-ստրատեգիական տեսանկյունից Անդրկովկասյան երկաթուղու ամենակարևոր հատվածի՝ Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Երևան-Ջուլֆա գծի՝ կամ այսպես կոչված Հայկական երկաթուղիների շինարարությունը: Երկաթուղային նոր ուղիներ կառուցելու մասին որոշումը կայացվեց Ռազմական նախարարի նախագահությամբ 1894 թ. մարտի 11-ին կայացած հատուկ ժողովում: Որոշվեց Թիֆլիսից Կարս և Երևան երկաթուղային հաղորդակցությունն ապահովելու համար 1894 թ. ընթացքում ավարտին հասցնել նախագծային աշխատանքները և 1895 թ. սկսել շինարարությունը⁹: Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու համար հաստատվեց Բորչալուի վրայով, Դեբեդ ու Փամբակ գետերի հովտով դեպի Ալեքսանդրապոլ, ապա Կարս ուղղությունը¹⁰: Միաժամանակ որոշվեց այդ գծի կառուցումից անմիջապես հետո սկսել Ալեքսանդրապոլ-Երևան-Ջուլֆա երկաթուղու շինարարությունը:

Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս ուղղությամբ շինարարական աշխատանքները սկսվեցին 1895 թ.¹¹: Չորս տարի անց՝ 1899 թ. նոյեմբերի 30-ի գիշերը ժամը 24.00-ին, երկաթուղին փոխանցվեց Անդրկովկասյան երկաթուղու վարչության կառավարմանը, իսկ դեկտեմբերի 1-ից սկսեց կանոնավոր գործել¹²: Առաջին գնացքն Ալեքսանդրապոլ կայարան ժամանեց 1899 թ. փետրվարի 7-ի առավոտյան ժամը 12-ին (հուլիսի 21-ի առավոտյան ժամը 11-ին առաջին գնացքը ժամանեց Կարս)¹³: Այդ կապակցությամբ «Մշակ» պարբերականն իր 1899 թ. փետրվարի 9-ի համարում գրել է. «Այսօր վերջապես, երկաթուղու վագոնները կանգնեցին Ալեքսանդրոպոլի կայարանում: Մեր վաղուց ցնօրք համարված ցանկությունը այսօր իրականացավ. Ալեքսանդրոպոլը երկաթուղու գծով կապվեց Թիֆլիսի և Ռուսաստանի հետ, պատրաստվելով ընդունել անհամար փոփոխություններ իր ներքին հասարակական կեանքի մեջ: Մեզ շրջապատող երկրների վրա այդ դեպքը անշուշտ իր խոր և անջնջելի հետքերն է թողնելու, բայց տայ Աստուած, որ այս անմոռաց օրն ընդ միշտ բերկրությամբ յիշատակվեր Կովկասի պատմութեան մեջ և մի դարագլուխ համարվեր մեր ներքին կեանքի բարեփոխությունների, կրթական գործի առաջադիմութեան և բարգաւաճման ու հասարակական բարենպաստակ գործունեությունների համար»¹⁴: Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու կառուցմամբ հացառատ Շիրակն ու Կարսի շրջանը կապվեցին Թիֆլիսի հետ:

⁸ Погребинский А. -1954. с. 171:

⁹ Mirzoyan S., Badem C. -2013. s. 21.

¹⁰ "Кавказ" -1895, N 198, с. 2.

¹¹ Հ. Սահրադյանը Թիֆլիս-Ալեքսանդրապոլ-Կարս երկաթուղու շինարարության սկիզբը համարում է 1896թ. մայիսի 22-ը, սակայն մեզ չհաջողվեց այդ փաստն ապացուցող որևէ փաստաթուղթ հայտնաբերել (Մանրամասն տե՛ս **Սահրադյան Հ. -1962**, էջ 12):

¹² Памятная книжка -1902, с. 45.

¹³ Обзор Карсской области -1900, с. 36.

¹⁴ «Մշակ» -1899, N 24, էջ 2:

1894 թ. ավարտվեցին նաև Ալեքսանդրապոլ-Երևան-Ջուլֆա երկաթուղու հետագոտական աշխատանքները: Ինժեներներ Ռացիբորսկու, Տեր-Միքայելյանի, Գրիգոր և Լևոն Շահբուդադյան եղբայրների համատեղ մշակած նախագիծը 1898 թ. ներկայացվեց հաստատման¹⁵: Կառուցվելիք երկթգիծն Ալեքսանդրապոլից Սարդարապատի և Ուլուխանլուի (Մասիս) վրայով ուղիղ անցնելու էր ռուս-պարսկական սահմանագլխին գտնվող Ջուլֆա՝ շրջանցելով Երևանը, որ Ուլուխանլուից հեռու էր 13 վերստ (մոտ 12 կմ)¹⁶: Սա մեծ հարված էր նահանգային կենտրոնի համար, և քաղաքային իշխանություններն այդ մտքի հետ չհաշտվեցին: 1898 թ. հունիսի վերջին կայացած Երևանի քաղաքային Դումայի արտահերթ նիստում որոշվեց քաղաքային վարչության միջոցով հարց բարձրացնել Ալեքսանդրապոլ-Ջուլֆա երկաթուղին Երևանով անցկացնելու մասին: Այդ նպատակով նույնիսկ 6 հոգանոց հանձնաժողով կազմվեց: Սակայն, քաղաքային դումայի պահանջն անտեսվեց: Փակուղում մնացած Երևանը հիմնական գծին միանալու էր միայն առանձին գծով¹⁷:

Երկաթգծի շինարարությունը սկսվեց 1899 թ.: Ճանապարհի առաջին 6 վերստն անցնում էր Ալեքսանդրապոլ-Կարս գծին զուգահեռ, ապա թեքվում դեպի հարավ-արևելք և շարունակվում մինչև Ուլուխանլու¹⁸: Շինարարական աշխատանքներն ընթացան արագացված տեմպերով: Երկաթուղու կառուցման վարչության տվյալներով արդեն 1901 թ. հունվարի 1-ի դրությամբ ավարտին հասցվեց հիմնական գծի և կայարանային գծերի հողային աշխատանքների 60 %-ը, Ալեքսանդրապոլից սկսած տեղադրվեցին 35 վերստ (37կմ) ռելսեր, 100 վերստի (106կմ) համար պատրաստվեց 200000 շալա, նաև՝ բուքից և ձնից պաշտպանվելու հարմարանքների կեսը, ինչպես նաև գծի ողջ երկարության 2/3 մասում գցվեց հեռագրագիծ և կառուցվեց ջրամատակարարման ցանց¹⁹: Եվս մեկ տարի անց երկաթուղու գծածիրն (трасса) արդեն պատրաստ էր շահագործման հանձնելուն. քարի թափվածքը, կամուրջների կառուցումը, ռելսերի տեղադրման աշխատանքներն ավարտվել էին: 1902 թ. գարնան վերջերին Ալեքսանդրապոլից մինչև Երևան 146 վերստ (154,8 կմ) երկարությամբ գծի շինարարությունն ավարտվեց, իսկ ղեկտեմբերի 5-ին առաջին գնացքը ժամանեց Երևան²⁰:

1906 թ. ավարտվեց նաև Անդրկովկասյան երկաթուղու հարավային կամ Հայաստանի մայրուղու վերջին հատվածի՝ Երևան-Ջուլֆան գծի շինարարությունը: 1908 թ. հունվարի 21-ին առաջին գնացքը ժամանեց Ջուլֆա²¹:

Երկաթուղու մուտքն Արարատյան դաշտ ցնծությամբ ընդունվեց հայության առաջադեմ շրջանակների կողմից: «Մշակ» պարբերականն իր 1902 թ. նոյեմբերի 26-ի համարում այդ կապակցությամբ գրել է. «Արաքսի աւազանը սկսել է հետաքրքրութեան առարկայ դառնալ գործնական նպատակներով: Առաջ Արաքսի շուրջ գտնվող երկրնե-

¹⁵ ՀԱԱ, ֆոնդ 271, ցուցակ 2, գործ 14, թ. 54:

¹⁶ Վերստ-երկարության ռուսական չափման միավոր = 1,06 կմ:

¹⁷ Ա-ԳՕ -1902, N 6, էջ 196:

¹⁸ Дороги, мосты и переправы -1899, с. 16.

¹⁹ Նույն տեղում, էջ 17:

²⁰ «Մշակ» -1902, թիվ 273, էջ 2:

²¹ Օհանյան Ա.-1950, էջ 257:

րը միայն հնագիտական և պատմական հետաքրքրություն էին զարթնեցնում օտարների մեջ: Այժմ Արաքսի աւազանը սկսել է գրաւել ընդհանուր ուշադրություն իր... այն դերով, որ կարող կը լինի կատարել, իբրև հաղորդակցութեան ճանապարհ մի կողմից Պարսկաստանի, իսկ միւս կողմից մեր Կովկասի, Ռուսաստանի ու Եվրոպայի միջև: Պարսկաստանի սահմանակից մասերը կարող են շինվող երկաթուղու միջոցով փոխադրել իրանց ապրանքները,... փոխանակություն կատարել: Երկաթուղու յոյսով արդէն սկսել են մշակել մի շարք ծրագիրներ՝ շահագործելու Պարսկաստանի սահմանակից մասի հանքերը»²²:

Եզրահանգում. Ի սկզբանե կառուցված լինելով որպէս ռազմա-ստրատեգիական նշանակության օբյեկտ՝ Անդրկովկասյան երկաթուղին ունեցավ սոցիալ-տնտեսական մեծ նշանակություն: Այն ոչ միայն բարձրացրեց երկրամասի պաշտպանվածությունն, այլև հնարավորություն տվեց ներգրավելու Անդրկովկասը Ռուսական կայսրության առևտրաշրջանառության մեջ, նպաստեց երկրամասի արդյունաբերության զարգացմանը, ներքին շուկաների ընդլայնմանը, Իրանի և Օսմանյան կայսրության հետ առևտրաշրջանառության զարգացմանը, Մերձավոր Արևելքի երկրների հետ տարանցիկ ճանապարհի զարգացմանը: Երկաթուղին նպաստեց քաղաքային ազգաբնակչության թվի աճին, ստեղծեց իր կազմակերպվածությամբ մեծ ուժ ներկայացնող բանվոր դասակարգ: Երկաթուղու Հայկական հատվածի շինարարության ժամանակ կիրառվեցին տեխնիկայի վերջին նվաճումները: Օրինակ, Ռուսաստանյան իրականության մեջ առաջին անգամ Ջաջուռի թունելի աշխատանքներում օգտագործվեցին էլեկտրահորատման մեքենա և էլեկտրալուսավորություն:

ЭПИЗОДЫ ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Айрапетян А. С.

Ключевые слова: Закавказье, Тифлис-Александрополь-Ереван-Джульфа, поезд, Армянские железные дороги, коммуникация, строительство, железнодорожный вокзал.

Приступая к строительству железных дорог на Закавказье с 60-ых годов XIX века, власти преследовали одну главную цель - усилить свое военно-политическое присутствие в регионе. Однако железная дорога имела и неоценимое экономическое значение для региона: соединив Каспийское море с Черным, приблизила регион к рынкам центральной России и Западной Европы, что позволило местным производителям стать частью международной торговли.

Первый проект строительства Закавказской железной дороги появился в 1857 г.. Уже в 1872-1883 гг. были сданы в эксплуатацию пути Поти-Тифлис и Тифлис-Баку, а в 1895-1906 гг. - участок Тифлис-Александрополь-Ереван-Джульфа или так называемая Армянская железная дорога, имеющая важнейшее военно-стратегическое значение.

²² «Մշակ» - 1902, թիվ 261, էջ 1:

Благодаря железнодорожному сообщению стала развиваться промышленность Закавказья, расширились внутренние рынки, увеличился товарооборот с Ираном и Османской империей, стало транзитным путем для стран Ближнего Востока. Железная дорога поспособствовала также росту городского населения, поскольку она создала высокоорганизованный рабочий класс.

EPISODES FROM THE HISTORY OF TRANSCAUCASIAN RAILWAY CONSTRUCTION

Hayrapetyan A. S.

Key words: *Transcaucasia, Tiflis-Alexandropol-Yerevan-Julfa, Armenian railways, train, communication, construction, railway station.*

By starting to build railways in Transcaucasia in the 60ies of the 19th century, the authorities pursued one main goal: to strengthen their military-political presence in the region. However, the railway was also of invaluable economic importance for the region. Connecting the Black and Caspian Seas, brought the region closer to the markets of central Russia and Western Europe, allowing local producers to become part of international trade.

The first project for the construction of the Transcaucasian railway appeared in 1857. Already in 1872-1883, the Poti-Tiflis and Tiflis-Baku railways were put into operation, and in 1895-1906 the most important part, from the military-strategic aspect, was the Tiflis-Alexandropol-Yerevan-Julfa line or the so-called "Armenian railways".

Due to the railway communication, the industry of the Transcaucasian region developed, the internal markets, the trade with Iran and the Ottoman Empire, and the transit route with the countries of the Middle East expanded. The railway also contributed to the growth of the urban population, as well as created a significant and well-organized working class.

Գրականություն

1. **Ա-Դ-Օ -1902**, Երևանի քաղաքային ինքնավարության քառամսյա գործունեությունը, «Մուրճ», Թիֆլիս, N 6, էջեր 195-199:
2. **«Վաճառական» -1866**, Կովկասի երկաթե ճանապարհը, Թիֆլիս, N 3, 20 մարտի:
3. **ՀԱԱ** Հայաստանի ազգային արխիվ, ֆոնդ 113, ցուցակ 2, գործ 95, թ. 24:
4. **ՀԱԱ**, ֆոնդ 271, ցուցակ 2, գործ 14, թ. 54:
5. **Սահրադյան Հ. -1962**, Երկաթուղու շինարարությունը Հայաստանում, Երևան, Հայպետհրատ:
6. **«Մշակ» -1899**, Թիֆլիս, N 24, 9 փետրվարի:
7. **«Մշակ» -1902**, Թիֆլիս, թիվ 261, 26 նոյեմբերի:
8. **«Մշակ» -1902**, Թիֆլիս, թիվ 273, 11 դեկտեմբերի:
9. **ՎԿՊԱ** Վրաստանի կենտրոնական պատմական արխիվ, ֆոնդ 12, ցուցակ 6, գործ 1292, թ. 27-28:
10. **Օհանյան Ա.-1950**, Երկաթուղային տրանսպորտը նախասովետական Հայաստանում, ԵՊՀ «Գիտական աշխատություններ», հ. 30, Երևան, էջեր 241-279:
11. **Аргутинский-Долгоруков А.-1896**. История сооружения и эксплуатации ЗКВ. Ж.Д. за двадцать пять лет 1871-1896гг.. Тифлис. Изд. Закавказской железной дороги.
12. **Дороги, мосты и переправы -1899**. «Обзор Эриванской губернии за 1899 год». Эривань. «Типография Р.К. Эдельсона».
13. **"Кавказ" -1895**. Тифлис. N 198.

14. **Сборник документов -2014.** Между централизмом и регионализмом: административные преобразования на Центральном Кавказе в 70-х гг. XIX-начале XX в. Сборник документов. Сост. Е.И. Кобахидзе, Владикавказ, ИПЦ СОИГСИ ВНИЦ РАН и РСО-А.
15. **Обзор Карсской области -1900.** Обзор Карсской области за 1899 год, Карс, Типогр. Военного Губернатора Карсской Области, отд. III.
16. **Отчет -1873.** Отчет по главному управлению наместника кавказского за первое десятилетие управления Кавказским и Закавказским краем Вел. кн. Михаилом Николаевичем. 6 дек. 1862-6 дек. 1872 г., Представлен Николаю, Тифлис, 1873.
17. **Памятная книжка -1902.** Памятная книжка Эриванской губернии на 1903 год. Эривань. «Типография Р.К. Эдельсон. отд. V.
18. **Погребинский А. -1954.** Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60-90-е годы XIX в.). Исторические Записки 47. АН СССР. Институт Истории. сс. 149-180.
19. **Mirzoyan S., Badem C.-2013,** Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu İnşası (1895-1899). IHJR.

Ընդունվել է՝ 30. 04. 2022
Գրախոսվել է՝ 18. 05. 2022
Հանձնվել է տպ.՝ 25. 05. 2022

Տեղեկություններ հեղինակի մասին

Արմեն ՀԱՅՐԱՊԵՏՅԱՆ՝ պատմական գիտությունների թեկնածու,
ՀՀ ԳԱԱ Շիրակի հայագիտական հետազոտությունների կենտրոնի տնօրեն,
Շիրակի Մ.Նալբանդյանի անվան պետական համալսարանի դոցենտ,
Էլ. ասուցն՝ a.hayrapetyan@shirakcenter.sci.am