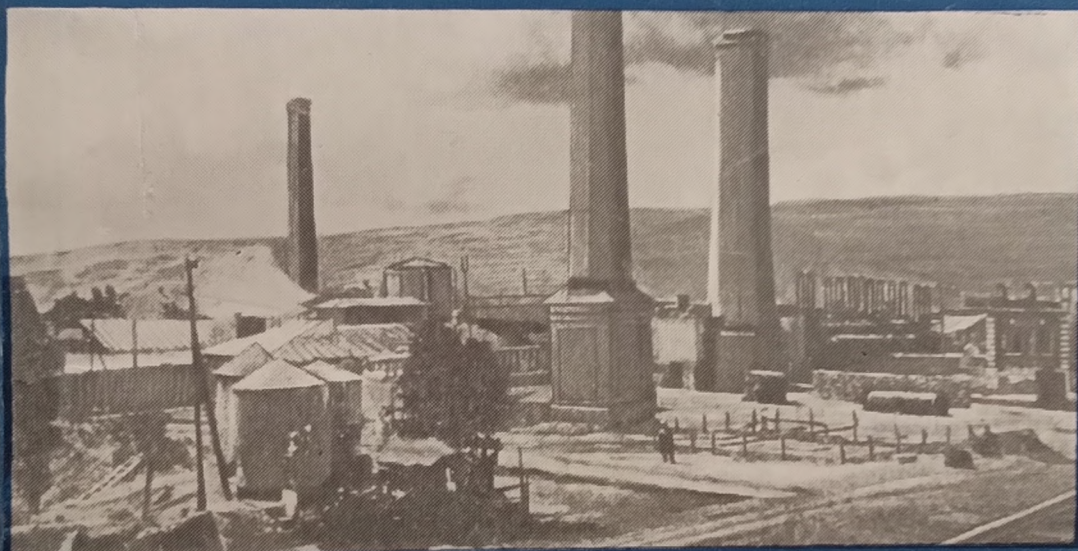


И189  
1141  
Л. В. Куприянова

# ГОРОДА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА во второй половине XIX века



ИИ  
АКАДЕМИЯ НАУК СССР  
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ СССР



Л. В. Куприянова

# ГОРОДА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА

во второй половине  
XIX века

К проблеме  
развития капитализма  
вширь



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»  
МОСКВА 1981

КОНТРОЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

Книга посвящена процессу становления капиталистического города на Северном Кавказе. Автор исследует глубинные процессы социально-экономической жизни северокавказских городов во второй половине XIX в., прослеживает ход вовлечения Предкавказья в систему единого общепанацонального рынка.

Ответственные редакторы

**А. М. АНФИМОВ, Л. Г. БЕСКРОВНЫЙ**

**Любовь Васильевна Куприянова**

**ГОРОДА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА**

**во второй половине XIX в.**

**(К проблеме развития капитализма вширь)**

Утверждено к печати Институтом истории СССР АН СССР

Редактор издательства **Е. Д. Евдокимова**. Художник **С. А. Киреев**

Художественный редактор **С. А. Литвак**. Технический редактор **Т. А. Прусакова**

Корректоры **Ю. Л. Косорыгин, Л. И. Харитонова**

**ИБ № 22**

Сдано в набор 1.04.81. Подписано к печати 30.06.81. Т-10250. Формат 60×90<sup>1/16</sup>.

Бумага типографская № 1. Гарнитура обыкновенная. Печать высокая.

Усл. печ. л. 14,75. Ус. крр. отт. 14,75. Уч-изд. л. 17,1. Тираж 1600 экз.

Тип. зак. № 249. Цена 2 р. 60 к.

Издательство «Наука», 117864 ГСП-7, Москва, В-485, Профсоюзная ул., 90

Ордена Трудового Красного Знамени Первая типография издательства «Наука»  
199034, Ленинград, В-34, 9 линия, 12

К  $\frac{10604-221}{042(02)-81}$  29-81. 0505020000

© Издательство «Наука», 1981 г.

## ВВЕДЕНИЕ

Ленинская концепция сущности и особенностей развития российского капитализма нашла отражение прежде всего в его классическом труде «Развитие капитализма в России. Процесс образования внутреннего рынка для крупной промышленности». В этой работе В. И. Ленин писал: «...процесс образования рынка для капитализма представляет две стороны, именно: развитие капитализма вглубь, т. е. дальнейший рост капиталистического земледелия и капиталистической промышленности в данной, определенной и замкнутой территории, — и развитие капитализма вширь, т. е. распространение сферы господства капитализма на новые территории»<sup>1</sup>. В. И. Ленин отмечал, что он ограничился исследованием почти исключительно первой стороны процесса, однако считал «особенно необходимым подчеркнуть здесь, что другая сторона его имеет чрезвычайно важное значение. Сколько-нибудь полное изучение процесса колонизации окраин и расширения русской территории, с точки зрения развития капитализма, потребовало бы особой работы»<sup>2</sup>.

В. И. Ленин в ряде своих работ дал всесторонний анализ процесса развития капитализма, выделив в нем: «1) образование и развитие капиталистических отношений в пределах данной вполне заселенной и занятой территории; 2) расширение капитализма на другие территории (отчасти совершенно не занятые и заселяемые выходцами из старой страны, отчасти занятые племенами, стоящими в стороне от мирового рынка и мирового капитализма). Первую сторону процесса можно бы назвать развитием капитализма вглубь, вторую — развитием капитализма вширь. Такое разделение охватило бы весь процесс исторического развития капитализма: с одной стороны, развитие его в старых странах, веками вырабатывавших формы капиталистических отношений до крупной машинной индустрии включительно; с другой стороны, могучее стремление развитого капитализма расширяться на другие территории, заселить и распахать новые части света, образовать колонии, втянуть дикие племена в водоворот мирового капитализма». И далее писал В. И. Ленин: «В России это последнее стремление капитализма особенно рельефно сказалось и продолжает сказываться на наших окраинах, колонизация которых получила такой громадный толчок в пореформенный, капиталистический период русской истории. Юг и юго-восток Европейской России, Кавказ, Средняя Азия, Сибирь слу-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 595.

<sup>2</sup> Там же, с. 595—596.



жат как бы колониями русского капитализма и обеспечивали ему громадное развитие не только вглубь, но и вширь». В. И. Ленин считал, что капитализм не может существовать и развиваться без постоянного расширения сферы своего господства, без колонизации новых стран и втягивания некапиталистических стран в водоворот мирового хозяйства. В этом смысле развитие капитализма вширь есть явление, типичное для любой капиталистической страны. В. И. Ленин подчеркивал, что «это свойство капитализма с громадной силой проявлялось и продолжает проявляться в пореформенной России»<sup>3</sup>, где многие национальные окраины, Сибирь и Дальний Восток представляли собой естественную базу для экстенсивного развития капитализма (при том в его наиболее примитивных и «диких» формах), для развития его в первую очередь вширь, а потом уже вглубь.

Как правило, распространение капитализма на новые территории начиналось с развития его первоначальных товарно-хозяйственных форм, в дальнейшем там вызревали более сложные формы капиталистического хозяйства, типичные уже для «чисто империалистического капитализма»<sup>4</sup>, т. е. развитие капитализма вширь приводило по мере освоения новой территории к развитию капитализма вглубь. В. И. Ленин отмечал, что развитие капитализма вглубь и вширь надо рассматривать во взаимосвязи, как две стороны единого процесса, подчеркивая, что «„существенной“ разницы между этими моментами нет»<sup>5</sup>. Поэтому при изучении данной проблемы важно иметь в виду, что развитие капитализма вширь не ограничивалось только заселением окраин, превращением их в источники сырья и рынки сбыта для фабрично-заводской промышленности внутренних промышленных районов страны. В. И. Ленин подчеркивал, что «развитие промышленности в центральной России и развитие торгового земледелия на окраинах стоят в неразрывной связи, создают взаимно рынок одно для другого»<sup>6</sup>.

Не только стремлением к безграничному расширению, свойственным капитализму вообще, и обычными противоречиями капиталистической системы реализации товаров можно объяснить развитие капитализма вширь. Распространение капитализма на новые территории стимулировалось специфическими для пореформенной России противоречиями между развивавшимся капитализмом и остатками крепостничества, что значительно обостряло обычные затруднения капиталистической реализации товаров и еще более ограничивало емкость внутреннего рынка. Полуфеодалные и торгово-ростовщические формы эксплуатации, особенно широко распространенные в деревне, сковывали рост материальных потребностей огромного большинства населения

<sup>3</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 4, с. 85—86.

<sup>4</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 595.

<sup>5</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 38, с. 156.

<sup>6</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 1, с. 100, примеч.

<sup>7</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 253.

страны и являлись основной причиной его слабой покупательной способности. Платежеспособный спрос оставался на низком уровне и не соответствовал возможностям производства средств производства и предметов личного потребления. Именно поэтому стремление капитализма к развитию вширь особенно рельефно проявилось в пореформенной России, чему способствовали обилие свободных и доступных для освоения земель на окраинах и захватнические устремления русского царизма, военно-феодалный характер его политики.

В. И. Ленин отмечал, что возможность заселения окраин задерживала развитие капитализма вглубь на старой, издавна заселенной территории страны и временно отсрочивала разрешение присущих капитализму экономических противоречий, и в частности противоречия между капиталистической крупной индустрией и архаическим строем сельской жизни, которое он считал основным для пореформенной России. Однако, указывая В. И. Ленин, «такое замедление роста капитализма равносильно подготовке еще большего и более широкого роста его в ближайшем будущем»<sup>8</sup>.

Советские историки неоднократно обращались к вопросам развития капитализма вширь. В 1956 г. в Институте истории АН СССР состоялось обсуждение ряда принципиальных вопросов, связанных с развитием капитализма вширь в пореформенной России<sup>9</sup>.

В докладе А. В. Фадеева<sup>10</sup>, известного историка-кавказоведа, и в прениях по нему<sup>11</sup> высказывалась мысль о необходимости изучения данной проблемы во всей ее сложности и многоплановости. В частности, указывалось, что ее нельзя подменять изучением только колониальной политики царизма, взаимоотношений метрополии и колоний, развития капитализма в национальных районах или вопроса о рынках сбыта товаров в тех районах, которые до того были слабо развиты в промышленном отношении, хотя и он имеет большое значение. Все эти вопросы необходимо изучать в тесной взаимосвязи.

Развитие капитализма вширь необходимо в первую очередь связать с изучением результатов этого процесса, с влиянием распространения капиталистических отношений на социально-экономические сдвиги, а также с вопросом о первоначальном накоплении. Особенно важным и интересным в этом плане был вопрос о том, как развитие российского капитализма вширь приводило в дальнейшем к развитию капитализма вглубь в пределах того или иного района, в том числе и на Северном Кавказе. В докладе

---

<sup>8</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 596, примеч.

<sup>9</sup> Доклады и сообщения Института истории АН СССР. М., 1956, вып. 10, с. 3—26.

<sup>10</sup> Фадеев А. В. Развитие капитализма вширь в пореформенной России. — Доклады и сообщения Института истории АН СССР, М., 1956, вып. 10, с. 3—17.

<sup>11</sup> Там же, с. 18—26.

А. В. Фадеева выдвигалось положение о необходимости комплексного изучения вопроса и был высказан ряд соображений о том, какие окраины Российской империи можно считать колониями на том или ином этапе их социально-экономического развития<sup>12</sup>.

Вопросы, поставленные в ходе этой дискуссии, нашли свое отражение в последующих работах советских историков<sup>13</sup>. Неоднократно возвращался к ним и А. В. Фадеев<sup>14</sup>.

Однако эта богатая по содержанию и немаловажная по своему научному значению тема остается для северокавказского региона еще недостаточно изученной, особенно проблема становления капиталистического города. Интерес к теме очевиден, тем более что развитие городов является обобщающим показателем экономического прогресса.

Говоря о развитии капитализма вшпрь, В. И. Ленин отмечал, что оно происходило двояким образом: во-первых, «образование новых капиталистических отношений на новой территории»<sup>15</sup> и, во-вторых, распространение капитализма на территории, «отчасти занятые племенами, стоящими в стороне от мирового рынка и мирового капитализма»<sup>16</sup>. В советской исторической литературе делался опыт рассмотрения вопроса о том, какие регионы соответствовали первому и второму типу освоения капитализмом окраинных земель, причем примером первого варианта считались юго-восточные окраины Европейской России, большие части Сибири и Дальнего Востока, примером второго — Закавказье и

<sup>12</sup> Советские историки в ряде своих работ справедливо обращали внимание на неправомерность применения понятия «колония» ко всем без исключения национальным районам царской России и ставили вопрос о целесообразности употребления терминов «заселение» и «освоение», выражающих сущность происходивших в России процессов. См.: Яценский В. К. Промышленный переворот в России. — Преподавание истории в школе, 1955, № 5, с. 44—45; и др.

<sup>13</sup> Кумыков Т. Х. Вовлечение Северного Кавказа во всероссийский рынок в XIX в. (по материалам Кабардино-Балкарии, Северной Осетии и Чечено-Ингушетии). Нальчик, 1962; Степанин В. А. Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. Красноярск, 1962; Малахинов П. И. О двух типах аграрной эволюции в России. Улан-Удэ, 1962; Горюшкин Л. М. Историкография проблемы аграрного капитализма в Сибири в конце XIX—начале XX в. — Сибирь периода капитализма: Материалы по истории Сибири. Новосибирск, 1965, вып. 2. Экономическое и общественно-политическое развитие Сибири в 1861—1917 гг.; Он же. Об освещении в советской исторической литературе вопроса о путях развития капитализма в сельском хозяйстве Сибири. — Труды Томского государственного университета, т. 178. Методологические и историографические вопросы исторической науки. Сер. ист. Томск, 1965, вып. 3; Он же. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900—1917 гг.). Новосибирск, 1976; Тюкавкин В. Г. Сибирская деревня накануне Октября. К вопросу о формировании социально-экономических предпосылок социалистической революции. Иркутск, 1966.

<sup>14</sup> История СССР с древнейших времен до наших дней. М., 1967, т. 4, с. 366; Фадеев А. В. Дореформенная Россия (1800—1861 гг.). М., 1960.

<sup>15</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 563.

<sup>16</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 4, с. 85.

Средняя Азия<sup>17</sup>. К какому типу может быть отнесена изучаемая в данном исследовании территория Северного Кавказа? Отвечая на этот вопрос, необходимо учитывать, что абсолютного разделения между двумя вариантами установления капитализма не было, в связи с чем отнесение каждой данной территории к тому или другому из них определяется лишь преобладанием в регионе тех или иных признаков. На Северном Кавказе имелись национальные горные районы, поставленные политикой царизма в трудные условия хозяйственного и социального развития. Но преобладали почти незаселенные пространства, освоение которых прибывавшими из дальних мест крестьянами-переселенцами стало предпосылкой и основой необычайно быстрого экономического прогресса. Таким образом, в пределах Северного Кавказа в пореформенный период имелись оба эти типа. Однако Северный Кавказ, особенно его степная часть, должен быть отнесен к первому из двух вариантов, т. е. к окраинной местности, где устанавливались капиталистические отношения «на новой территории». Этот вывод подкрепляется учетом того обстоятельства, что на Северном Кавказе почти не было помещичьего землевладения и соответственно не ощущались с такой непосредственностью и силой пережитки средневековья и крепостничества, как это было в Закавказье, Средней Азии и центральных районах Европейской России.

Говоря о почти полном отсутствии остатков феодализма в Степном Предкавказье, нельзя, однако, абстрагироваться от того, что распространенные по всей России пережитки феодально-крепостнической формации, не уничтоженные половинчатыми буржуазными реформами, тяжело сказывались на экономических и социальных процессах и на общей административной и политической обстановке на Северном Кавказе. Большое значение имело то обстоятельство, что даже самые передовые проявления капиталистического развития в пореформенное время, в том числе строительство железных дорог, развитие крупных центров скупки сельскохозяйственных продуктов, создание значительных предприятий новых отраслей индустрии — все эти показатели наступления и утверждения новой капиталистической эпохи в какой-то мере несли на себе печать господствовавшей в стране отсталой общественно-политической системы.

Проблему развития капитализма вширь надо рассматривать в эволюции. В. И. Ленин отмечал, что «южные и восточные окраины Европейской России, заселявшиеся в пореформенную эпоху... представляют из себя, в экономическом смысле, колонии центральной Европейской России...». В качестве примера В. И. Ленин приводил Кавказ, подчеркивая, что «экономическое

<sup>17</sup> *Фадеев А. В.* Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России: К проблеме развития капитализма вширь. — История СССР, 1959, № 6, с. 42; *Горюшкин Л. М.* Развитие капитализма вширь и характер аграрно-капиталистической эволюции в России периода империализма. — История СССР, 1974, № 2, с. 56.



„завоевание“ его Россией совершилось гораздо позднее, чем политическое. . . В пореформенную эпоху происходила, с одной стороны, сильная колонизация Кавказа, широкая распашка земли колонистами (особенно в Северном Кавказе), производившими на продажу пшеницу, табак и пр. и привлекавшими массы сельских наемных рабочих из России. С другой стороны, шло вытеснение туземных вековых «кустарных» промыслов, падающих под конкуренцией привозных московских фабрикатов. Падало старинное производство оружия под конкуренцией привозных тульских и бельгийских изделий, падала кустарная выделка железа под конкуренцией привозного русского продукта, а равно и кустарная обработка меди, золота и серебра, глины, сала и соды, кож и т. д.; все эти продукты производились дешевле на русских фабриках, посылавших на Кавказ свои изделия. . . Русский капитализм втягивал таким образом Кавказ в мировое товарное обращение, нивелировал его местные особенности — остаток старинной патриархальной замкнутости, — *создавал себе рынок для своих фабрик*»<sup>18</sup>.

По мере вызревания на Северном Кавказе капиталистических отношений, развития внутреннего и внешнего рынков, роста торгового земледелия, промышленности (а вместе с тем по мере отвлечения населения от сельского хозяйства к промышленности и, как результат этого процесса, — рост городов и образование новых центров крупной промышленности) он к началу 900-х годов, тесно связанный с общероссийским капиталистическим рынком, стал полноправной составной частью народного хозяйства капиталистической России.

Эволюция хозяйственной жизни в Степном Предкавказье наглядно подтверждает справедливость известного ленинского положения о том, что развитие производительных сил и успехи экономического прогресса на окраинах зависели от коренных преобразований общественно-экономического строя в центре страны<sup>19</sup>. Отмена крепостного права и последующие буржуазные реформы 60-х годов XIX в. сделали решающей предпосылкой для коренного изменения всего экономического и социального облика Северного Кавказа. Середина XIX в., время утверждения в России капитализма как господствующей общественно-экономической формации, положила начало стремительному созданию на ранее слабо освоенной территории южной окраины России развитой капиталистической экономики. Отмена крепостного права в России являлась главной предпосылкой ее роста, этому же способствовало завершение кавказских войн, стабилизировавшее политико-административную обстановку в крае.

Изучение социально-экономического развития Северного Кавказа в пореформенный период особенно наглядно отражает спе-

---

<sup>18</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 593—594.

<sup>19</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 68, 70.

цифику российского капитализма, на которую указывал В. И. Ленин. В статье «Л. Н. Толстой и современное рабочее движение» В. И. Ленин, характеризуя «период русской истории, который лежит между двумя поворотными пунктами ее, между 1861 и 1905 годами», писал: «В течение этого периода следы крепостного права, прямые переживания его насквозь проникали собой всю хозяйственную (особенно деревенскую) и всю политическую жизнь страны. И в то же время именно этот период был периодом усиленного роста капитализма снизу и насаждения его сверху»<sup>20</sup>.

Вовлечение Северного Кавказа в систему единого общероссийского рынка сделало возможным проникновение туда капиталистических отношений, способствовало развитию производительных сил одной из отдаленных и своеобразных окраин России.

Развитие капитализма вширь углубляло общественное разделение труда в рамках общенационального рынка, а значит, ускорило процесс создания единой общероссийской экономической системы, преобразовывало социально-экономический строй не только центральных районов, но и окраин России. Урбанизация непосредственно связана с углублением общественного разделения труда, так как, являясь одним из важных его проявлений, она сама способствует его последующему развитию. В последнее время проблема урбанизации и связанные с ней процессы привлекают внимание социологов, экономистов, географов, историков<sup>21</sup>.

Интересным и точным является наблюдение советских исследователей В. Гохмана и Г. Лаппо: «Когда общественное разделение труда и средства транспорта развиты слабо, города, за редкими исключениями, являются центрами местного значения, связанными лишь с ограниченными территориями, которые к ним тяготеют... По мере же углубления общественного разделения труда и усовершенствования средств транспорта и связи возрастает значение все более сложных городских функций. Это способствует дальнейшему росту тех городов, в которых по тем или иным причинам концентрируются эти функции, и тем самым увеличению как абсолютного числа больших городов, так и доли их жителей во всем населении страны»<sup>22</sup>. В полной мере это можно проследить и на горообразовательных процессах на Северном Кавказе в пореформенный период. Особое значение в этих процессах принадлежало Ростово-Владикавказской ж. д. (с 1884 г. Владикавказская ж. д.), которая стала мощным рычагом разви-

<sup>20</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 20, с. 38.

<sup>21</sup> См.: Мерфи Р. Американский город. М., 1972. Послесловие В. Гохмана и Г. Лаппо; Яницкий О. Н. Урбанизация и социальные противоречия капитализма: Критика американской буржуазной социологии. М., 1975; Сероштан Н. А. Город и деревня при капитализме. Харьков, 1970; Якушов А. Н. Преодоление существенных различий между городом и деревней. М., 1971; Русский город: Историко-методологический сб. М., 1976; и др.

<sup>22</sup> Мерфи Р. Американский город, с. 306.

тия капитализма на Северном Кавказе и включения края в общенациональный капиталистический рынок.

Железные дороги, отмечал В. И. Ленин, «открывали» для капитала Сибирь и Среднюю Азию<sup>23</sup>. Это высказывание применимо и к Северному Кавказу. Железные дороги способствовали не только вовлечению окраин в сферу общероссийского капиталистического рынка, но и эволюции местного краевого рынка, развитию торгового и капиталистического земледелия, перемещению рыпочных путей и товарораспределительных пунктов, промышленной разработке горных богатств, возникновению новых морских портов. Они содействовали переселенческому движению крестьянства из центра на окраины.

В период капитализма усилилось отвлечение населения от земледелия, увеличение индустриального населения за счет земледельческого. Железные дороги ускорили данный процесс, способствуя формированию крупных индустриальных и торговых центров, изменению социального облика городов, социального и национального состава городского населения.

Автор поставил своей задачей показать в свете ленинской концепции российского капитализма эволюцию горообразовательных процессов на Северном Кавказе во второй половине XIX в., единство основных закономерностей развития русских городов в центральных районах страны и на ее окраинах (применительно к Северному Кавказу), особенности формирования городских пролетарских центров Северного Кавказа за 1861—1900 гг. Предметом изучения стал целый комплекс проблем, характеризующих особенности становления и развития российского капитализма. В монографии исследуется развитие городов в районах торгового и капиталистического земледелия и в районах горнодобывающей промышленности, где изучаемый процесс имел свои особенности, иными словами, учитывается природа городов, устанавливается их типология. Значительное место в работе уделено формированию городского населения; показано, что города являлись центрами притяжения населения. Проблеме классовой структуры, формированию промышленного пролетариата северокавказских городов будет посвящена специальная работа.

Исследование охватывает территорию Степного Предкавказья, т. е. степные просторы к северу от линии Кубань—Терек и зону предгорий, лежащую к югу от этой линии. По административному делению конца XIX в. исследуемый район включал Кубанскую и Терскую области, Ставропольскую и Черноморскую губернии<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 5, с. 82, 83.

<sup>24</sup> Горные районы Северного Кавказа не включены в исследование, так как существенные социально-экономические и национальные различия этих зон Северного Кавказа делают указанный район предметом специального изучения. Автор не касается и вопросов, связанных с общественно-административным устройством и деятельностью органов управления в городах.

Известен целый ряд исследований по истории отдельных городов Северного Кавказа, в той или иной степени отражающих роль железнодорожного строительства в развитии городов<sup>25</sup>, проблеме формирования пролетариата и его революционной борьбы<sup>26</sup>. Для данного исследования большое значение имеют труды, посвященные истории и экономике железнодорожного строительства в России и железнодорожной политике царского правительства<sup>27</sup>, а также общие работы, посвященные национальным окраинам бывшей царской России.

Работа кубанского статистика Ф. А. Щербинны<sup>28</sup> является единственной в дореволюционной литературе, где рассматриваются экономические сдвиги, которые произошли на Северном Кавказе в результате проведения Владикавказской ж. д.

<sup>25</sup> *Краснов Г.* Ставрополь на Кавказе. Ставрополь, 1953; *Ларина В. И., Бежанов И. Х.* Моздок: Исторический очерк. Орджоникидзе, 1970; *Ларина В. И.* Очерк истории городов Северной Осетии (XVIII—XIX вв.). Орджоникидзе, 1960; *Она же.* Основание Моздока и его роль в развитии русско-осетинских отношений. — Изв. Северо-Осетинского научно-исследовательского института, Орджоникидзе, 1957, т. 19; *Штанько Н. И.* Из истории города Грозного в пореформенный период (1869—1893 годы). — Изв. Грозненского обл. ин-та и музея краеведения, Грозный, 1950, вып. 2—3; и др.

<sup>26</sup> *Джанаев А. К.* К истории формирования рабочего класса в Северной Осетии: Материалы для исследования. — Изв. Северо-Осетинского научно-исследовательского института, Орджоникидзе, 1957, т. 19; *Казбеков Г. В.* Формирование и развитие рабочего класса в Северной Осетии (1860—1940 гг.). Орджоникидзе, 1963; *Колосов Л. Н.* Очерки истории промышленности и революционной борьбы рабочих Грозного против царизма и монополий (1893—1917 гг.). Грозный, 1962; *Серый Ю. И.* Страницы прошлого: Железнодорожники Ростова и Северного Кавказа в революции 1905—1907 гг. Ростов-н/Д, 1955; *Сокольский В. Д.* Новороссийская республика: Совет рабочих депутатов Новороссийска в 1905 году. М., 1963; *Улько Г. Е.* Октябрь на Черноморье: Исторический очерк об установлении Советской власти в бывшей Черноморской губернии. Краснодар, 1957; *Крикунов В. П.* Очерки социально-экономического развития Дона и Северного Кавказа в 60—90-е годы XIX в. Грозный, 1973; и др.

<sup>27</sup> Среди них выделяются капитальные труды ученых-экономистов и практиков: *Чупров А. И.* Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношения к интересам страны. М., 1875. Т. 1; *Георгиевский П. И.* Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западноевропейских государствах. СПб., 1887; *Он же.* Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. СПб., 1893; *Мизгулин П. П.* Русский государственный кредит (1769—1906): Опыт историко-критического обзора. Харьков, 1899—1907. Т. 1—3; *Он же.* Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893—1902). Харьков, 1903; *Петров Н. П.* Финансовое положение русской железнодорожной сети и главные причины ухудшения его в последние годы. СПб., 1909; *Мертенс О.* Тридцать лет (1882—1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение: Пер. с нем. М., 1923.

<sup>28</sup> *Щербина Ф. А.* Общий очерк экономических и торгово-промышленных условий района Владикавказской железной дороги. Хлебная производительность и торговля. СПб., 1892. Вып. 1. Северный район Владикавказской железной дороги; СПб., 1893. Вып. 2. Средний район Владикавказской железной дороги; СПб., 1894. Вып. 3. Южный район Владикавказской железной дороги и Минераловодская ветвь.



Известно, что В. И. Ленин резко критиковал порочные приемы статистических исследований Ф. А. Щербины, который всю обработку бюджетных данных сводил «к одному сплошному и невероятному злоупотреблению „средними величинами“»<sup>29</sup>. В указанной работе также сказался этот недостаток. Тем не менее приводимые Ф. А. Щербиной данные официальных источников — Кубанского областного статистического комитета, а также данные обследований по отзывам и сообщениям местных жителей (так называемый «экспедиционный метод») имеют определенную ценность. Безусловно, в статистических данных, которые содержатся в исследовании Ф. А. Щербины, есть неточности, но при критическом подходе эти данные могут и должны быть использованы.

Ф. А. Щербина справедливо отмечал, что железная дорога способствовала в сильнейшей степени изменению хозяйственного строя, «быстро и бесповоротно начали заменяться скотоводческие формы хозяйства земледельческими». Железная дорога открыла возможность сбыта земледельческих продуктов почти на местах их производства, способствовала возникновению новых торговых центров, усилению притока коренного и пришлого населения<sup>30</sup>.

Интересны наблюдения и выводы автора, касающиеся землеустройства, увеличения посевных площадей, изменений в хлебной торговле, размерах внутреннего потребления хлеба и возможностях его вывоза, организации и деятельности Новороссийского коммерческого комиссионного агентства, выдачи ссуд и продажи зерна производителями и торговцами.

Сведения о влиянии Владикавказской ж. д. на экономику края находим мы и в исследовании А. Радцига<sup>31</sup>. В этой работе широко использованы данные официальной статистики, и в частности Департамента земледелия Министерства земледелия и государственных имуществ.

В конце XIX—начале XX в. в связи со строительством акционерным обществом Владикавказской ж. д. новых подъездных путей и железнодорожных веток появился целый ряд брошюр<sup>32</sup> и статей полемического характера, опубликованных в местной и центральной периодической печати, в которых широко дискутировались вопросы о преимуществах того или иного направления,

<sup>29</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 162.

<sup>30</sup> См.: Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 1, с. 11.

<sup>31</sup> Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896.

<sup>32</sup> Щербина Ф. А. Ейский порт и железнодорожная ветвь к нему. СПб., 1894; Он же. Азовская железнодорожная ветвь. СПб., 1895; Карганов Н. Г. Экономическая записка по проекту Дагестанского подъездного железнодорожного пути: «Темир-Хан-Шура—Петровск». СПб., 1902; Герсегонов М. Н. Кавказские железные дороги. М., 1874; Вурцель Е. Д. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе: (По поводу предположений правления Общества Владикавказской железной дороги о постройке подъездных путей). СПб., 1908; Шаэров Н. А. О государственном значении дороги из Петровска в Баку. Тифлис, 1885; и др.

о возможностях грузооборота (причем чаще всего только предположительные данные) и др. Приводимые авторами сведения об экономическом состоянии края, статистические данные о возможностях его развития и т. д. зачастую являются весьма ценными и также могут быть использованы при разработке данной темы.

В советской историографии нет обобщающих работ по указанной проблеме. Известен, однако, ряд исследований, посвященных изучению общих вопросов железнодорожного строительства, связанных с историей железных дорог, с ролью железнодорожного транспорта в народнохозяйственной жизни страны, с вопросами финансовой политики царского правительства в железнодорожном строительстве<sup>33</sup>.

В монографии А. М. Соловьевой<sup>34</sup> в плане общих задач изучения особенностей становления и развития российского капитализма и империализма показаны основные этапы формирования и становления государственно-капиталистической системы хозяйства на железнодорожном транспорте России во второй половине XIX в. Впервые в советской исторической литературе появилась обобщенная работа по истории железнодорожного строительства в пореформенной России. В ней содержится правильный анализ деятельности акционерного общества Владикавказской ж. д. и дана характеристика развития железных дорог на Северном Кавказе.

Вопрос о железнодорожном транспорте как могучем стимуляторе развития капитализма вширь в пореформенной России привлекал внимание исследователей. В диссертациях<sup>35</sup> изучаются особенности развития железных дорог Сибири, Средней Азии, Северного Кавказа и их влияние на экономическое развитие этих окраин России. В диссертации В. В. Журавлева «Же-

---

<sup>33</sup> *Виргинский В. С.* История техники железнодорожного транспорта. М., 1938. Ч. 1; *Он же.* Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в. М., 1949; *Он же.* Жизнь и деятельность русских механиков Черепановых. М., 1956; *Васильев Н. Г.* Транспорт России в войне 1914—1918 гг. М., 1939; *Сидоров А. Л.* Железнодорожный транспорт в России в первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране. — Исторические записки. М., 1948, т. 26; *Погребинский А. П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60—90-е годы XIX в.). — Исторические записки. М., 1954, т. 47; *Он же.* Очерки истории финансов дореволюционной России (XIX—XX вв.). М., 1954; *Яцунский В. К.* Транспорт СССР. М., 1926.

<sup>34</sup> *Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975; *Она же.* Государственный капитализм и развитие железнодорожного транспорта России во второй половине XIX в.: Канд. дисс. М., 1966.

<sup>35</sup> *Борзюнов В. Ф.* Рабочие — строители Сибирской железнодорожной магистрали (1891—1904 гг.). М., 1963; *Ляховский В. М.* Сооружение Рязанско-Козловской железной дороги, роль дороги в развитии рынка. 1860-е годы—1870-е годы. М., 1964; *Журавлев В. В.* Железные дороги Северного Кавказа в период капитализма. М., 1964; *Шмидт Р. З.* Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края. 1880—1914 гг. Ташкент, 1965; и др.

лезные дороги Северного Кавказа в период капитализма» рассматриваются два аспекта темы: частные железные дороги как транспортные предприятия и железнодорожные общества как капиталистические предприятия<sup>36</sup>.

Однако в большинстве указанных выше исследований в большой степени разрабатывается лишь одна сторона данной проблемы, а именно роль железных дорог в экономическом освоении окраин бывшей Российской империи. Гораздо слабее освещаются социальные процессы, и в частности те из них, которые влекли за собой формирование капиталистического города на окраинах.

Теоретической основой настоящей монографии служат труды классиков марксизма-ленинизма, и прежде всего работа В. И. Ленина «Развитие капитализма в России».

Монография написана с учетом последних достижений советской исторической науки, в том числе и итогов дискуссий по проблемам российского капитализма, проходивших в последние годы на научных сессиях, конференциях и т. д. Важное методологическое значение для изучения данной проблемы имеет, в частности, статья Л. М. Иванова «О сословно-классовой структуре городов капиталистической России»<sup>37</sup>.

В работе использован обширный круг архивных и опубликованных источников, среди которых особое место принадлежит архивным материалам и статистическим данным, содержащимся в фондах Центрального государственного исторического архива СССР (ЦГИА СССР) в Ленинграде и Центрального государственного военно-исторического архива (ЦГВИА СССР) в Москве. Это прежде всего фонды Департамента железных дорог Министерства путей сообщений (ф. 219) и Департамента железнодорожных дел Министерства финансов (ф. 268) ЦГИА СССР, где наиболее ценными являются материалы по истории строительства и эксплуатации Ростово-Владикавказской ж. д. и ее веток (Ставропольской, Новороссийской, Петровской и др.).

Архивные материалы позволяют проследить борьбу различных мнений о выборе направлений основной магистрали и ее веток, о выдаче концессий на сооружение дороги. Весьма важными являются также данные, содержащиеся в экономических обзорах Ставропольской губ., Терской и Кубанской областей, в том числе статистические материалы о развитии сельского хозяйства, промышленности, торговли и росте городов за ряд лет. Важным дополнением к неопубликованным архивным материалам служат многочисленные издания министерств путей сообщения, финансов, торговли и промышленности, являющиеся ценным источником для изучения истории железнодорожного строительства в дореволюционной России и отражающие влияние железнодорожного транспорта на ее экономическое развитие<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> Журавлев В. В. Указ. соч., с. 4.

<sup>37</sup> Проблемы социально-экономической истории России. М., 1971, с. 312—340.

<sup>38</sup> Краткий очерк деятельности Министерства путей сообщения. 1874—1886 гг. СПб., 1887; Обзор деятельности Министерства путей сообще-

К ним относятся обзоры и очерки по истории Министерства путей сообщения, «всеподданнейшие» отчеты министерства, различные ежегодные, статистические, сводные справочные издания МПС<sup>39</sup>.

Большую ценность представляют материалы порайонного обследования страны, проведенного в 1900 г. Министерством финансов и изданные Министерством торговли и промышленности (выделившимся в 1905 г. из Министерства финансов), под названием «Торговля и промышленность Европейской России по районам» (СПб., 1909—1911. Вып. 1—12). Одним из авторов и редакторов этого издания был В. П. Семенов-Тянь-Шанский<sup>40</sup>. Несмотря на существенные методологические недостатки, этот труд имеет важное значение. Это был первый в русской статистико-экономической литературе опыт систематического сравнительного свода данных по внутренней и внешней торговле и промышленности Европейской России, а также о числе торговых и промышленных предприятий и их оборотах, о движении грузов по железным и водным путям сообщения<sup>41</sup>.

Авторы этого многотомного издания отказались от традиционного изложения экономо-статистических обзоров по административно-территориальному признаку<sup>42</sup>, справедливо считая его формальным для такого рода исследований. В основе разделения Европейской России на губернии лежал формальный, быстро изме-

---

ния за десятилетие 1895—1904 гг. СПб., 1906; Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798—1898 гг.). СПб., 1898; Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России. СПб., 1900; Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб., 1877—1918. Вып. 1—148; Сборник сведений о железных дорогах в России за 1867—1868, 1868—1869, 1870—1872 гг. СПб., 1867—1875; Главные результаты деятельности железных дорог за 1885 г. сравнительно с десятилетием 1875—1884 гг. СПб., 1886; Результаты эксплуатации русских железных дорог и стоимость перевозок по этим дорогам. СПб., 1896; Главнейшие статистические выводы о развитии и деятельности железных и водных путей России за последние 15-ть лет (1880—1894 гг.). СПб., 1896; Железные дороги Европейской и Азиатской России, по линиям и ветвям, по губерниям и по времени открытия для движения, с указанием строительной длины. СПб., 1899. Т. 1; 1910. Т. 2.

<sup>39</sup> Отчет министра путей сообщения за 1867 год. СПб., 1869; Всеподданнейший отчет министра путей сообщения о деятельности Министерства путей сообщения за 1909—1911 гг. СПб., 1912; Всеподданнейший отчет по ведомству путей сообщения за 25 лет, с 19 февраля 1855 г. по 19 февраля 1880 г. СПб., 1880; Всеподданнейшие доклады Министерства путей сообщения за 1895—1905 гг. СПб., 1906.

<sup>40</sup> В. П. Семенов-Тянь-Шанский был начальником Статистического отделения Департамента таможенных сборов, помощником председательствующего отделения физической географии Русского географического общества, ему принадлежала основная идея и общая схема этого издания.

<sup>41</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. 1—12. СПб., 1909—1911; Общая часть и приложения. СПб., [1911].

<sup>42</sup> Для исследователя такой метод изложения представляет некоторые трудности. Он почти исключает возможность сопоставления со статистическими материалами других изданий, которые давались раньше по административному делению.



няющийся признак — наличие в каждой губернии от 300 до 400 тыс., а в каждом уезде от 20 до 30 тыс. жителей<sup>43</sup>.

В методическом разъяснении «Общей части...» этого издания составители отмечали, что в основу выделения районов ими положен экономический признак. При таком подходе, по мнению авторов, становилось возможным излагать торгово-промышленную жизнь России в ее естественных территориальных группировках, не ограничиваясь во многом искусственными административными границами.

«Торгово-промышленные районы, — писали они, — представляют группы волостей, тяготеющих ближайшим образом к известным торгово-промышленным пунктам и вместе с тем имеющих определенный характер (уклад) своей экономической деятельности, например особенно выдается хлебная торговля при продаже добываемого здесь же каменного угля или же производимых здесь же фабричных изделий».<sup>44</sup> Такая методика исследования позволила выделить и обрисовать деятельность как важнейших торгово-промышленных пунктов, так и главнейших по грузообороту станций и пристаней, нередко не принадлежавших к официально установленным городским поселениям и потому ускользавших от обычных обзоров, но имевших подчас гораздо более важное экономическое значение, чем города, к уездам которых они случайно были приписаны.

В основу данного труда были положены материалы промышленного обложения, представляемые казенными палатами в Министерство финансов. Эти сведения являлись единственным наиболее полным источником из существующих статистических материалов по торговле и промышленности. В них содержались данные о годовых оборотах торговых и промышленных предприятий, прибылях и размерах обложения. По признанию авторов этого издания, статистические сведения не являлись абсолютно точными в отношении числа предприятий и их оборотов (неточность была в сторону преуменьшения абсолютной величины торгового оборота). Тем не менее они были близки к действительным, так как основания для взимания промышленного налога были установлены повсюду более или менее единые и в целом близкие к истине. Кроме того, корректив в виде дополнительного раскладочного сбора исключал сильное преуменьшение оборотов каким-либо одним предприятием в ущерб другим, так как в таком случае эти последние принуждены были бы принять на себя большую сумму раскладочного сбора, вследствие чего сильное преуменьшение оборотов одним предприятием было бы немедленно исправлено податным присутствием. Главная же задача данного издания состояла в выявлении не абсолютных данных об оборотах, а их относительного распределения по территории и по от-

<sup>43</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам. Общая часть и приложения, с. 1.

<sup>44</sup> Там же, с. 3.

дельным видам торговли и промышленности, поэтому некоторое абсолютное преуменьшение оборотов не имело большого значения<sup>45</sup>. По возможности для полноты картины они дополнялись сведениями о необложенных предприятиях, кустарных промыслах и ярмарках, извлеченными из огромной статистико-экономической литературы и различных неопубликованных материалов, находящихся в распоряжении Министерства торговли и промышленности и ряда других ведомств и учреждений (Хозяйственного департамента Министерства внутренних дел, биржевых комитетов и т. д.). Впервые, и это явилось большим достижением для такого рода изданий, был дан анализ торговли и промышленности по отдельным населенным пунктам: городам (без уездов), городским поселениям, железнодорожным станциям, поселкам и т. д.

Широко и всесторонне использована в этом многотомном издании разнообразная железнодорожная статистика.

На основании ежегодных отчетов по перевозкам грузов Управлений железных дорог, сборников сведений о перевозке грузов по внутренним водным путям, издававшихся Отделом статистики и картографии Министерства путей сообщения, а также обзоров внешней торговли, составленных Департаментом таможенных сборов Министерства финансов, было показано распределение грузов по станциям, пристаням и портам с указанием, откуда именно получен и куда направлен тот или иной груз.

Сопоставление данных об оборотах по волостям и отдельным, наиболее значительным населенным пунктам с данными о грузооборотах по станциям и пристаням, находящимся на территории этих же волостей, дало возможность выделить торгово-промышленные (экономические) районы, т. е. такие районы, которые указывали на распределение оборотов торговцев и фабрикантов по различным отраслям торговли и промышленности на данной территории в связи с ввозимыми и вывозимыми грузами и на ближайшее экономическое тяготение ее к сосредоточенным здесь крупным торгово-промышленным пунктам в зависимости от расположения путей сообщения.

При классификации торговых и промышленных предприятий был использован общий свод классификаций, применяемый казенными палатами при промысловом обложении. Соединение же различных отраслей торговли и промышленности в крупные типы введено в этом труде впервые<sup>46</sup>. Статистические материалы, содержащиеся в нем, позволяют проследить развитие торговли и промышленности в отдельных районах и городах Предкавказья, связи Северного Кавказа с другими внутренними районами страны, товарообмен внутри и за пределами края, с иностранными государствами и т. д.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> Там же, с. 1, 2.

<sup>46</sup> См. наст. изд.: «Классификация торговли, промышленности и грузооборота», с. 193.

<sup>47</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам. Общая часть и приложения, с. 2; СПб., 1910. Вып. 7, с. 1—56.

Аналогичные сведения находим и в других изданиях Министерства торговли и промышленности (Департамента торговли и мануфактур, Отдела торговли), Министерства финансов (Департамента таможенных сборов, Департамента торговли и мануфактур)<sup>48</sup>.

Значительный интерес представляет фонд «Отдел торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности»<sup>49</sup>. В ноябре 1902 г. было учреждено Главное управление торгового мореплавания и портов, состоявшее из Отдела торгового мореплавания, Отдела торговых портов, Совета по делам торгового мореплавания и Комитета по портовым делам. Этим отделам была передана большая часть архивных материалов всех ранее существовавших учреждений и структурных частей Министерства финансов, Министерства путей сообщения и Министерства народного просвещения, поэтому здесь есть материалы и за более ранний период (60—90-е годы). Отчеты о состоянии и деятельности торговых портов, описания и экономические очерки портовых городов (Новороссийска, Ейска, Анапы, Геленджика, Туапсе) — ценный источник для изучения развития внутренней и внешней торговли пореформенной России, вызванного ростом как промышленности, так и в особенности торгового земледелия на юге страны. К изданиям указанных министерств тесно примыкают труды различных межуведомственных совещаний, комиссий по обследованию железнодорожного дела в России<sup>50</sup>. Интересные сведения содержатся в трудах Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России под председательством Э. Т. Баранова. В 1876—1884 гг. этой комиссией было проведено технико-экономическое и финансовое обследование состояния железнодорожного транспорта по основным экономическим районам страны и показано влияние железных дорог на развитие сельского хозяйства, промышленности и торговли<sup>51</sup>.

Весьма ценным источником являются труды Особой высшей комиссии для исследования железнодорожного дела в России под

---

<sup>48</sup> Материалы по статистике хлебной торговли. СПб., 1899. Вып. 1—5; Обзор внешней торговли России по Европейской и Азиатской границам, 1870—1905. СПб., 1871—1906; Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России/ Под ред. В. И. Покровского. СПб., 1902. Т. 1; Справочник по хлебной торговле. СПб., 1911; Свод статистических данных о привозе иностранных товаров по Европейской границе с включением Черноморского побережья Кавказа и Астраханской таможни за 1898—1900 гг. СПб., 1909; Труды отдела торговых портов. СПб., 1904. Вып. 12; 1908. Вып. 24; 1914. Вып. 37; и др.

<sup>49</sup> ЦГИА СССР, ф. 95.

<sup>50</sup> Труды высочайше учрежденной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России. СПб., 1880—1881. Т. 1—6; Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России: Труды комиссии. СПб., 1909—1912. Вып. 1—100; Доклады по обследованию железных дорог. СПб., 1911—1913. Вып. 1—24; Журнал заседаний. СПб., 1908—1913. № 1—54.

<sup>51</sup> Труды высочайше учрежденной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России. Т. 1—6.

председательством Н. П. Петрова. В целой серии выпусков под названием «Материалы по обследованию железных дорог» был дан обзор развития и текущего состояния российской железнодорожной сети по отдельным дорогам России. Наиболее интересными для данной темы являются выпуски, содержащие доклады председателя комиссии Н. П. Петрова<sup>52</sup>.

К правительственным ведомственным изданиям относится также юбилейная литература, дающая обзоры развития железнодорожного строительства Российской империи за несколько десятилетий. Среди них выделяется четырехтомное издание «Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. 1802—1902» под редакцией управляющего делами Комитета А. Н. Куломина, составитель — начальник отделения канцелярии Комитета министров Н. А. Кислянский. Это издание отражает историю железнодорожного строительства в России с 30-х годов XIX в. до начала XX в., содержит анализ «концессионной системы» 60—70-х годов XIX в., подробный ход обсуждения вопросов о строительстве частных и казенных железных дорог, в том числе Ростово-Владикавказской магистрали и ее веток.

Значительный интерес представляют статистические данные, содержащиеся в изданиях Общества Владикавказской ж. д.<sup>53</sup>

Самостоятельную группу источников составляют статистические издания. Среди них первое место принадлежит демографической статистике, имеющей весьма важное значение для изучения динамики численности и состава городского населения Северного Кавказа, и прежде всего — результатам Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г.<sup>54</sup>

Несмотря на ряд существенных недостатков (недостаточная разъяснительная работа среди населения к моменту переписи, нарушение ее единообразия, особенно на местах, неквалифицированность членов переписных комиссий, недостатки в перепис-

<sup>52</sup> Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России: Труды комиссии. СПб., 1909. Вып. 5; *Петров Н. П.* Финансовое положение русской железнодорожной сети и главнейшие причины ухудшения его в последние годы. — Там же. СПб., 1910, вып. 28; *Он же.* Экономическое значение русских железных дорог. — Там же. СПб., 1913, вып. 86, таблицы результатов эксплуатации русских железных дорог за 1895—1911 гг.

<sup>53</sup> Отчеты правления Общества Ростово-Владикавказской железной дороги за 1875—1883 гг. СПб., 1876—1884; Отчеты правления Общества Владикавказской железной дороги за 1884—1916 гг. СПб., 1885—1917; Ростово-Владикавказская железная дорога по направлениям Закубанскому и Ставропольскому. СПб., 1872; Отчет по врачебно-санитарной службе Владикавказской железной дороги за 1901 год. СПб., 1902; Портовые устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-е января 1896 г. СПб., 1896; Владикавказская железная дорога в Новороссийске. СПб., 1913; Сводная статистика перевозок хлебных грузов по Владикавказской железной дороге (с 1893 по 1914 г.). Пг., 1916. Ч. 1; и др.

<sup>54</sup> Общий свод по империи результатов разработки данных Первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г. СПб., 1905. Т. 1—2.



ных формулярах и в инструкциях к ним и т. д.), перепись 1897 г. дала единственные в своем роде и, безусловно, очень богатые материалы о населении всей России. Предшествовавшие ей общегосударственные ревизии не могут сравниться с ней ни по широте, ни по качеству статистических материалов.

В. И. Ленин широко использовал данные переписи 1897 г. в ряде своих работ, и особенно в «Развитии капитализма в России». Нами обработаны данные переписи 1897 г. по Терской и Кубанской областям и Ставропольской и Черноморской губерниям<sup>55</sup>. Данные переписи в сочетании с другими статистическими материалами дают возможность изучить вопрос о численности, источниках прироста, классовой и профессиональной структуре населения Северного Кавказа в целом, по отдельным районам и городам, формировавшимся здесь в пореформенный период.

Кроме того, в монографии использованы данные фабрично-заводской статистики, свидетельствующие о размещении производительных сил в промышленных центрах, о численном составе и концентрации рабочих в отдельных отраслях промышленности и на отдельных предприятиях<sup>56</sup>, а также сведения, публикуемые местными статистическими комитетами. Ставропольский статистический комитет<sup>57</sup> с 1868 г. стал издавать «Сборники статистических сведений о Ставропольской губернии». Всего было издано 10 выпусков, где содержались сведения об экономическом развитии Ставропольской губ. главным образом в пореформенное время. Подобного рода сборники были изданы Терским областным статистическим комитетом<sup>58</sup>. При Главном управлении кавказского наместника были изданы «Списки населенных мест Кавказского края»<sup>59</sup>. Однако уже тогда отмечалась противоречивость публикуемых сведений<sup>60</sup>. К этим данным надо относиться критически. «Списки населенных мест» — почти единственный наиболее

<sup>55</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1905. Вып. 65, 67, 68; 1900—1903. Вып. 70.

<sup>56</sup> Список фабрик и заводов Российской империи/ Под ред. Д. Е. Варзара. СПб., 1912; Фабрично-заводская промышленность России: Перечень фабрик и заводов. СПб., 1897; Фабрично-заводская промышленность и торговля России/ Под ред. Д. И. Менделеева. СПб., 1893; *Кандауров Д. П.* Фабрично-заводские предприятия Российской империи. СПб., 1914; Указатель фабрик и заводов окраин России, царства Польского, Кавказа, Сибири, Среднеазиатских владений/ Под ред. П. А. Орлова. СПб., 1895; *Орлов П. А.* Указатель фабрик и заводов Европейской России и царства Польского: Материалы для фабрично-заводской статистики. СПб., 1894; Список фабрик и заводов России. СПб., 1910.

<sup>57</sup> Был открыт в Ставрополе еще в 1858 г., но деятельность его развернулась главным образом в пореформенное время.

<sup>58</sup> В Терской обл. статистический комитет был образован в 1872 г., а в Кубанской — в 1879 г.

<sup>59</sup> Сборник сведений о Кавказе. Тифлис, 1879. Т. 5 (по Ставропольской губ.); 1885. Т. 8 (по Кубанской обл.). Списки населенных мест составлялись по форме, установленной Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел.

<sup>60</sup> Исторический очерк Терского областного статистического комитета. Владикавказ, 1897.



полный источник (до Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г.) такого рода, где мы находим данные о количестве населения, местоположении населенных пунктов, числе дворов, расстоянии от областного центра и годе основания, а также о мелкой промышленности в селах, станицах и т. д.<sup>61</sup>

Аналогичные сведения имеются и в «Кавказском календаре», издававшемся по распоряжению главноначальствующего гражданской частью на Кавказе при Закавказском статистическом комитете<sup>62</sup>.

Большой интерес представляют помещенные в «Кавказском календаре» статистические материалы о численности и составе населения Северного Кавказа по областям и губерниям за ряд лет. Публикуемые обзоры о производительных силах края включали данные о территории и населении, сведения о горных заводах (Алагирском свинцово-серебряном), промыслах, фабрично-заводской промышленности, виноделии и винокурении, внешней и внутренней торговле, развитии сельского хозяйства (посевных площадях, урожаях хлебов и т. п.) и др. Широко использованы материалы, содержащиеся в центральной и местной периодической печати<sup>63</sup>. Таков круг источников и статистических материалов, использованных при написании монографии.

---

<sup>61</sup> Сборник сведений о Кавказе. Т. 5, 8; Памятная книжка Кубанской области на 1874 г. Екатеринодар, 1873.

<sup>62</sup> Кавказский календарь на 1846—1916 гг. Тифлис, 1845—1917.

<sup>63</sup> «Новое время», «Новое обозрение», «Кубанские областные ведомости», «Северный Кавказ», «Кавказ», «Донские известия», «Вестник фискалов», «Русское судоходство» и другие за несколько лет.

---

# Глава первая

## СОЦИАЛЬНЫЙ ОБЛИК СЕВЕРОКАВКАЗСКОГО ГОРОДА К НАЧАЛУ ПОРЕФОРМЕННОГО ПЕРИОДА

---

### ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ ЖИЗНИ НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ

В течение многих веков на Северном Кавказе почти не было городов. Это объясняется тем, что в степной полосе края господствовали кочевые племена с примитивным социально-экономическим строем и край был изолирован от Европейской России.

Военно-феодалная экспансия Крымского ханства и султанской Турции являлась в XVI—XVIII вв. одним из препятствий для общественно-экономического и культурного развития Северного Кавказа.

Несмотря на благоприятные условия для развития земледелия, Степное Предкавказье почти не имело пахотных земель. Земля использовалась для пастбищ кочевниками. Опасаясь набегов степняков-кочевников, коренное земледельческое население (черкесы, кабардинцы, осетины) предпочитало селиться в предгорной полосе. Только очень немногие из них оседали на постоянное жительство в долинах Кубани и Терека. Огромные же степи, беспредельно тянувшиеся к северу от Маныча, были слабо заселены тюркскими кочевыми племенами.

Возникновение городской жизни связано с присоединением Северного Кавказа к России и с укреплением юго-восточных границ страны. В 1567 г. на Тереке, в устье р. Сунжи, русскими была заложена крепость<sup>1</sup> Терки «для утверждения царской власти в пятигорских черкасах»<sup>2</sup>. Но очень скоро, в связи с приближающейся Ливонской войной и осложнившейся международной обстановкой, она была упразднена, а русский гарнизон оттуда выведен. Спустя 10 лет, в 1578 г., укрепление было восстановлено, а еще через десятилетие в устье Терека была воздвигнута новая крепость<sup>3</sup>, куда был послан отряд войск для защиты от дагестанского шамхала Тарковского, зажимавшего в то время протурецкую позицию. Крепость Терки являлась опорным сторожевым пунктом и одновременно центром, вокруг которого объединялись уже существовавшие по Тереку поселения русской вольницы.

<sup>1</sup> Белокуров С. А. Сношения России с Кавказом. М., 1889, вып. 1 (1578—1613 гг.), т. LXV; Кавказский календарь на 1851 год. Тифлис, 1850, с. 44.

<sup>2</sup> Попко И. Терские казаки с стародавних времен: Исторический очерк. Гребенское войско. СПб., 1880, вып. 1, с. III.

<sup>3</sup> Там же, с. IV.

Царское правительство заботилось об укреплении Терского города. В городе сосредоточили три-четыре приказа стрельцов, во второй половине XVII в. сюда посылались стрельцы из Астрахани и солдатские полки. Наряду с военнопослуживым населением в городке временно или постоянно жили русские торговые люди, а также работные люди, обслуживающие рыбные промыслы.

Терский город был не только крепостью: около него образовались четыре слободки с многочисленным местным населением. Кабардинские князья со своими узденями образовали Черкасскую слободу, рядом с ней возникли Новокрепечская, населенная выехавшими в Терский город и крестившимися северокавказскими жителями, слобода Татарская и слобода Окоцкая<sup>4</sup>. Терский город был центром транзитной и местной торговли на Северном Кавказе. Экономические связи города не ограничивались только сферой торговли и обмена. Под городом городские слободские жители имели поливные пашни, занимались садоводством и виноделием, рыболовством «сопча с городскими с терскими русскими людьми»<sup>5</sup>.

Персидский поход Петра I, в результате которого к России отошла приморская полоса Дагестана и Азербайджана с городами Баку, Дербентом и персидскими провинциями Гилян, Мазандеран и Астрабад, открыл новый важный период в русской истории Северного Кавказа. В это время усилилась политическая активность России не только на Северном Кавказе, но и в Закавказье. Распространение иранской экспансии на Восточный Кавказ, набеги крымских татар на Кабарду, поддерживавшиеся турками, заставляли русское правительство заботиться о безопасности своих владений на Северном Кавказе.

В 1722 г. крепость Терки была ликвидирована, а на р. Сулак, уже в пределах Дагестана, была заложена новая крепость — Святого Креста. Вслед за этим между Аграханским заливом и устьем Сулака водворили 1 тыс. семейств донских казаков, которые получили название Аграханского семейного войска<sup>6</sup>.

Однако в 1735 г., по условиям Ганджинского трактата с Персией, была определена новая граница русских владений на Кавказе по р. Койсу, крепость Святого Креста упразднена, а вместо нее на левом берегу Терека заложена новая крепость — Кизляр.

Со второй половины XVIII в. для защиты Предкавказья терские поселения были связаны сплошной оборонительной линией с донскими казачьими станицами. Особое внимание было уделено заселению Кизлярского края. В 1759 г. кабардинцы перешли Терек и образовали небольшое поселение на месте дремучего леса (отсюда и название основанной в 1763 г. крепости — Моздок, что означает по-кабардински «густой лес»). В 1769 г. сооружена кор-

<sup>4</sup> Кушева Е. Н. Народы Северного Кавказа и их связи с Россией, вторая половина XVI—30-е годы XVII в. М., 1963, с. 293.

<sup>5</sup> Там же, с. 300.

<sup>6</sup> Памятная книжка Ставропольской губернии на 1893 г. Ставрополь, 1893, с. 6; Попко И. Указ. соч., с. XII.

донная линия от Моздока до Кизляра<sup>7</sup>, заселенная затем волжскими казаками. После окончания русско-турецкой войны, закончившейся Кючук-Кайнарджийским договором (1774 г.), граница России на Северном Кавказе отодвинулась до Кубани, а Кабарда была признана владением Российской империи.

Для безопасности осваиваемой территории решено было соединить Моздок и Азов сплошной цепью кордоновых укреплений и казачьих станиц. Проект создания этой новой укрепленной линии вдоль Терека был утвержден в апреле 1777 г. Огромная роль в ее создании принадлежала великому русскому полководцу А. В. Суворову, которого царское правительство в ноябре 1777 г. назначило сюда ввиду крайне напряженного политического и военного положения, сложившегося на Кубани. Недостаток сил, необходимых для обороны кубано-терской линии, полководец возместил тщательно продуманной системой укреплений, сочетанием стационарных гарнизонов, расположенных в укреплениях, с подвижными резервами, всегда готовыми поддержать любой из гарнизонов участка. Суворов в сложнейших условиях за три месяца успел построить более 30 новых укреплений, а также усилить старые<sup>8</sup>. В результате сооружения Азовско-Моздокской линии в предкавказских степях выросли новые крепости — Екатериноградская, Павловская, Марьинская, Георгиевская, Андреевская, Александровская, Северная, Московская, Донская. Некоторые из них впоследствии стали городами — Екатериноград, Георгиевск, Ставрополь. По всей линии в крепостях и станицах селились семейные казаки, переведенные сюда с Волги и Хопра. Так, в крепостях Екатериноградской, Павловской, Марьинской, Георгиевской и Александровской разместились волжские, а в крепостях Северной, Московской, Донской — хоперские казаки<sup>9</sup>.

Строительством крепостей и образованием при них казачьих поселений началось освоение обширных степей, протянувшихся от Терека до Черного и Азовского морей. Под прикрытием Азовско-Моздокской линии эта территория в конце XVIII в. стала заселяться оседлыми земледельцами. При укреплениях устраивались казачьи станицы и слободки, населенные в основном отставными солдатами.

После ликвидации в 1783 г. Крымского ханства и присоединения всех его владений к России была решена судьба и принадлежавшей ему территории между Кубанью и Ееей. Кубань была официально признана русско-турецкой границей, а прикубанские степи включены в состав Российской империи. В том же 1783 году был подписан Георгиевский трактат о вступлении Грузии под покровительство России. Для наиболее удобного и безопасного сообщения Предкавказья с Закавказьем в 1784 г. на правом берегу р. Терека были построены четыре укрепления. Самое

<sup>7</sup> Кавказский календарь на 1850 год. Тифлис, 1849, с. 65; Попко И. Указ. соч., с. XIII.

<sup>8</sup> А. В. Суворов. Документы: В 3-х т. М., 1951, т. 2, с. VIII.

<sup>9</sup> Памятная книжка Ставропольской губернии на 1893 г., с. 9—10.

южное из них, замыкавшее вход в теснину реки, получило название Владикавказ.

В 1785 г. владения России на Северном Кавказе были объединены в Кавказскую обл., составившую вместе с соседней Астраханской обл. особое Кавказское наместничество<sup>10</sup>. Административным центром Кавказской обл. и всего наместничества была объявлена крепость Екатериноград. С этого времени правительство Екатерины II стало щедро раздавать земли в Предкавказье в частную собственность офицерам, помещикам внутренних губерний, а также горским князьям для привлечения их на сторону русской власти. С 1735 по 1785 г. было роздано во владение частным лицам 258 494 дес. земли, а с 1785 по 1804 г. — свыше 160 тыс. дес.<sup>11</sup> С образованием Кавказского наместничества все ограждавшие его территорию с юга пограничные укрепления составили единую Кавказскую линию.

Для безопасности вновь учрежденной области признавалось необходимым «исподволь заводить в близости подгорных народов, нам подданных, города и селения»<sup>12</sup>. К началу 1785 г. в Кавказской обл. уже насчитывалось 22 158 душ муж. пола и было основано 20 селений и слобод, 5 городов с общим числом жителей по гражданскому ведомству 5742 человека<sup>13</sup>. Однако к моменту образования Кавказского наместничества численность русских переселенцев в Предкавказье была еще крайне незначительна.

Если раньше новые селения возникали главным образом в долине р. Кумы (Обильное, Новозаведенное, Отказное, Привольное, Прасковьино) или близ кордонных укреплений Кавказской линии (Пелагиада, Михайловское, Надежда), то во второй половине 80-х годов XVIII в. наряду с дальнейшим заселением долины р. Кумы (Покойное, Найденное, Черномыское) наблюдалось оседание переселенцев в долине р. Калауса (Сухая Буйвола, Донская балка, Петровское). Новые поселения возникли в моздокских степях и по течению р. Куры (Курское, Спасское, Государственное)<sup>14</sup>. Таким образом, крестьянское заселение ограничивалось районом между Ставрополем и Моздоком. Плодороднейшие земли Прикубанья, отошедшие к России в 1783 г., были слабо заселены и освоены. В Прикубанье имелось лишь небольшое количество укреплений с размещенными там немногочисленными русскими гарнизонами, то и дело подвергавшимися набегам со стороны закубанских горцев.

Новая русско-турецкая война, закончившаяся Ясским миром 1791 г., укрепила позиции России в Предкавказье. Россия сохра-

<sup>10</sup> Кавказский календарь на 1851 год, с. 60—61; Попко И. Указ. соч., с. XXV; ПСЗ — I, СПб., 1830, т. 22, № 16193.

<sup>11</sup> Памятная книжка Ставропольской губернии на 1893 г., с. 11.

<sup>12</sup> Там же, с. 12; Кавказский календарь на 1851 год, с. 60.

<sup>13</sup> Фадеев А. В. Очерки экономического развития Степного Предкавказья в дореформенный период. М., 1957, с. 31.

<sup>14</sup> Прозрителев Г. Н. Первые русские поселения на Северном Кавказе и в нынешней Ставропольской губернии. — В кн.: Сборник сведений о Северном Кавказе. Ставрополь, 1912. т. 7, с. 6, прилож., с. I—X.



пила за собой все Северное Причерноморье, от устья Днестра до устья Кубани, и обеспечила себе широкий доступ к морским путям в страны Ближнего Востока и Южной Европы.

Однако эти успехи России не снимали вопроса об укреплении границы по Кубани. Опыт русско-турецкой войны 1787—1791 гг. обнаружил крупное политическое и стратегическое значение Западного Кавказа в борьбе между Россией и Турцией в районе Черного моря. Вопрос об освоении этого края встал особенно остро и решался посредством военно-казацкого заселения.

В 1792—1793 гг. в степные пространства между реками Еей и Кубанью, от Азовского моря до устья р. Лабы, были переселены с Украины 12 645 черноморских казаков. После Ясского мира шло дальнейшее строительство и укрепление кордонных линий. На берегу Кубани в это время были сооружены крепости Кавказская и Усть-Лабинская, в 1794 г. — укреплен кордонная линия между крепостью Константиногорской и Прочноокопским редутом.

В 1795 г. на Кубани в пяти станицах поселилось до 1 тыс. семейств донских казаков, а в низовьях реки расселились прибывшие из-за Буга черноморские казаки<sup>15</sup>.

Вхождение в 1801 г. в состав России Грузии резко изменило обстановку на Кавказе в пользу Русского государства, но вместе с тем потребовало от него обеспечения прочных коммуникаций с Закавказьем.

По инициативе А. П. Ермолова, назначенного в 1816 г. командиром Отдельного Кавказского корпуса, стали сооружаться новые укрепленные линии и возводиться крепости уже далеко за Кубанью и Терекком. Опираясь на линейное казачество, царское командование выносило вперед кордонные укрепления, продвигая их все дальше в зону предгорий, на Сунжу и Лабу, на Уруп и Белую.

С устройством Сунженской укрепленной линии было связано образование двух новых крепостей — Грозной (1818 г.) и Внезапной (1819 г.)<sup>16</sup>.

К 1859 г. на Восточном Кавказе и к 1864 г. на Западном Кавказе вся степная и отчасти предгорная полосы этого региона оказались покрытыми сетью казачьих станиц, солдатских слободок, крепостей и кордонных укреплений. Горцы были оттеснены в горные районы. К 1867 г. в пределах Кубанской и Терской областей их насчитывалось 365 028 человек<sup>17</sup>. Что же касается русского и украинского населения, то оно составляло тогда на Северном Кавказе (не считая Дагестанской обл.) 923 603 человека<sup>18</sup>, т. е. превышало число коренных жителей края более чем в 2 раза.

Итак, присоединение Северного Кавказа к России сопровожда-

<sup>15</sup> Памятная книжка Ставропольской губернии на 1893 г., с. 13, 14.

<sup>16</sup> Кавказский календарь на 1867 год. Тифлис, 1866, с. 375, 376.

<sup>17</sup> Сборник сведений о кавказских горцах. Тифлис, 1868, вып. 1, с. 5—14.

<sup>18</sup> Статистический временник Российской империи. СПб., 1871, сер. 2, вып. 1, с. 88, 90, 93.

лось сначала казачьим, а затем и крестьянским заселением, одним из главных результатов которого явились быстрое увеличение населения, усиленная распашка целинных степей, развитие земледелия и садоводства, а также постепенное вовлечение отдаленных районов в сферу всероссийского рынка.

Однако этот прогрессивный по своей сущности процесс тормозился отдаленностью Предкавказья от центра России, господством в стране самодержавно-крепостнического строя, произволом царской администрации и великодержавной, антипародной политикой царизма, угнетавшей народные массы. Колонизаторская политика царского правительства не имела ничего общего с трудовой деятельностью русского народа по освоению малонаселенных предкавказских степей. Взаимное общение трудовых масс коренного и пришлого населения способствовало успешному хозяйственному освоению Северного Кавказа, являвшегося районом внутреннего заселения страны<sup>19</sup>.

### СПЕЦИФИКА СЕВЕРОКАВКАЗСКИХ ГОРОДОВ В ДОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД

Большинство городов на Северном Кавказе выросло из крепостей—форпостов русского царизма на подступах к горному Кавказу. К числу таких городов относились: Кизляр и Моздок на р. Тереке, Георгиевск и Ставрополь в центре Кавказской линии, Екатеринодар на р. Кубани.

Основанный в 1735 г. Кизляр, раскинувшийся на болотистой низменности в дельте Терека, долгое время оставался единственным городом во всем Предкавказье. Большинство русских жителей Кизляра составляли военнослужащие. Кроме русских офицеров и чиновников, казаков и отставных солдат, в городе жили выходцы из Грузии, Армении, Азербайджана и Дагестана. Они населяли особые кварталы — Грузинский, Армянский, Татарский и пр. Многие жители города занимались сельским хозяйством, огородничеством, на степных просторах вблизи города разводили скот и т. д. «Садоводство, виноделие, шелководство, оружейничество, скорячество и другие рукоделия и ремесла, кроме торговли и рыболовства, сделались привычными занятиями поселенцев»<sup>20</sup>.

Ближайшим соседом Кизляра на Кавказской укрепленной линии стала крепость Моздок, основанная в 1763 г. на берегу Терека, которая не только имела военное, оборонительное значение, но и должна была способствовать развитию торговли и ремесла.

Постепенно Моздокская крепость стала менять свой первоначальный облик и приобретать некоторые черты, характерные в той или иной мере для многих городов дореформенной России. Подобно кизлярцам, жители Моздока преимущественно занимались сельским хозяйством. «Кроме выгонов... для моздокских жителей

<sup>19</sup> Фадеев А. В. Указ. соч., с. 103—104.

<sup>20</sup> Записки о Кизляре. — Чтения в Императорском Обществе истории и древностей российских при Московском университете. М., 1861, с. 117.

отведено довольно большое количество земли, почему как казаки, так и прочие люди имеют свои хутора, разводят разный скот и домашних птиц, сеют разный хлеб... разводят виноградные с шелковыми деревьями сады... и от сего вообще имеют пропитание свое»<sup>21</sup>. Население города состояло из армян, грузин, черкесов, осетин и русских, военнослужащих, отставных солдат и чиновников, служащих, «имеющих свои дома и дворовых людей»<sup>22</sup>.

Таким же был состав населения и г. Георгиевска, основанного в 1771 г. на левом берегу р. Подкумка и также обязанного своим возникновением военно-казачьей колонизации края. Жители Георгиевска имели свои земельные участки и занимались «наиболее хлебопашеством, скотоводством и с особенным успехом пчеловодством, прибыльною отраслью промышленности, для которой в обширных цветущих лугах и рошицах по берегам Кумы и Подкумка представляются все возможные удобства»<sup>23</sup>. Сеяли пшеницу, рожь, ячмень, овес. В городе и предместье успешно занимались бахчеводством и огородничеством. На обширных лугах и пастбищах разводили лошадей, коров, овец. Даже в середине XIX в. Георгиевск напоминал «большое село, в котором, за исключением нескольких лавок, казарм и военного госпиталя, все почти дома деревянные, крытые соломой»<sup>24</sup>.

Такой же внешний вид долгое время сохранял и расположенный по соседству Ставрополь, который «ничем не отличался от любого губернского города средней руки. Два условия только придавали ему особенный характер: костюмы линейных казаков и изредка попадавшихся туземцев, особенно верхами в полном вооружении»<sup>25</sup>.

Несмотря на то что основным занятием жителей города оставалось сельское хозяйство<sup>26</sup>, Ставрополь постепенно приобретал и некоторые новые черты, отличавшие его от соседних кавказских городов. Расположенный в районе усиленного крестьянского заселения и развивавшегося торгового земледелия и животноводства, в центре Главного Кавказского торгового тракта, Ставрополь по темпам роста обгонял все другие города Предкавказья. Этому способствовали и административные изменения в крае.

После учреждения Кавказского наместничества (1785 г.) сюда стали переселяться крестьяне из внутренних губерний России, которые расселялись вдали от казачьих станиц. В 1802 г. Ставрополь получил право уездного города. Население его за исключе-

<sup>21</sup> Ровинский И. В. Хозяйственное описание Астраханской и Кавказской губерний. СПб., 1809, с. 470—471.

<sup>22</sup> Там же, с. 467.

<sup>23</sup> Кавказский календарь на 1848 год. Тифлис, 1847, с. 59; Ровинский И. В. Указ. соч., с. 430.

<sup>24</sup> Кавказский календарь на 1850 год, с. 41; Ровинский И. В. Указ. соч., с. 433.

<sup>25</sup> Зиссерман А. Л. Двадцать пять лет на Кавказе (1842—1867). СПб., 1879. ч. 1 (1842—1851), с. 2—3.

<sup>26</sup> Краснов Г. Ставрополь на Кавказе. Ставрополь, 1953, с. 18.

нием небольшого количества армян-торговцев, переселившихся сюда из Кизляра и Моздока, татар и грузин, составили русские — переселенцы из Курской, Воронежской и других губерний России. Дальнейшему развитию города способствовали превращение его в 1822 г. в административный центр Кавказской обл. и рост торгово-промышленной деятельности населения.

Типичным центром военного управления являлся Владикавказ, расположенный у входа в Дарьяльское ущелье, через которое проходила Военно-Грузинская дорога. Помимо обеспечения сообщения с Грузией, Владикавказ должен был служить оплотом политического влияния русского царизма в предгорной зоне Северного Кавказа.

В городе селилось немало осетин. Возникшая возле крепостной ограды Осетинская слободка быстро разрасталась. К началу 40-х годов XIX в. «во Владикавказе туземный элемент уже видимо преобладал на улицах... Владикавказ, преддверие настоящего Кавказа, очень оживленное место; миновать его нельзя, он связывает Россию и Грузию, окрестности его очень живописны...»<sup>27</sup>. Академик П. Бутков, наблюдавший жизнь горцев-осетин, подчеркивал мирный характер их взаимоотношений с русскими поселенцами. «Нарочитое число осетинцев, — писал он, — выйдя из гор, тут в окрестности поселились, устроив селение, и обрабатывали пространные поля вокруг Владикавказа, впуская лежание, и имели совершенный покой и тишину от соседей»<sup>28</sup>. В 20—40-х годах XIX в. Владикавказ превратился в центр обширного осваиваемого района, по своим внешним видом он мало чем отличался от других городов Предкавказья.

В 1794 г. переселившимися на Кубань черноморскими казаками в Карасунском куту была основана крепость Екатеринодар. Среди ее жителей преобладали казаки, семьи которых еще в 40—50-х годах XIX в. имели земельные наделы и занимались сельским хозяйством. «Всякий из жителей, приготовив себе хлеба и других жизненных потребителей, проживает как селянин»<sup>29</sup>.

К началу пореформенного периода на Северном Кавказе насчитывалось 10 городов и около 200 постоянных населенных пунктов сельского типа<sup>30</sup>. Как было отмечено, большинство этих городов возникло в процессе военно-казачьей колонизации края (Кизляр, Моздок, Георгиевск, Александровск, Ставрополь, Владикавказ, Екатеринодар). Их хозяйственный облик в основном не отличался от городов внутренней России. Как отмечает П. Г. Рындзюнский, для многих городов центрально-черноземных, юго-за-

<sup>27</sup> Зиссерман А. Л. Указ. соч., с. 3.

<sup>28</sup> Бутков П. Г. Материалы для новой истории Кавказа с 1722 по 1803 год. СПб., 1869, ч. 2, с. 166.

<sup>29</sup> Фадеев А. В. Указ. соч., с. 238.

<sup>30</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 8, л. 184, 1854—1856 гг. Отчет ставропольского гражданского губернатора о состоянии Ставропольской губернии за 1853 г.

надных и западных губерний дореформенной России «важнейшим занятием горожан являлось земледелие и скотоводство»<sup>31</sup>.

Оторванность Северного Кавказа от внутренних районов России, слабость рыночных связей и путей сообщения способствовали сохранению в крае натуральных форм хозяйства. Именно поэтому городам Северного Кавказа было свойственно сочетание земледелия с домашними промыслами. Потребности населения в промышленных изделиях и продуктах питания удовлетворялись на первых порах не столько за счет лавочной и ярмарочной торговли, сколько за счет собственного хозяйства. Вот почему в описании торговой жизни городов той эпохи, в частности Георгиевска, отмечалось, что «еще не заметно, чтобы тамошних купцов торговля простиралась далее сего города и уезда»<sup>32</sup>. «... Торговля мздоющих купцов, кажется, не далее простирается, как до своих лавок, в коих торгуют наиболее армяне и имеют товары, состоящие в мелких вещах, потребных для сельских и горских жителей»<sup>33</sup>. Хотя купец уже и появляется с «купецкими товарами» на рынке, однако он не является еще здесь главной фигурой. В большинстве случаев в процессе обмена выступали сами непосредственные производители. Так, в Моздоке в начале XIX в. собирались три ярмарки в год, «но еще с товарами купецкими съезда не было, однако ж сельские жители всякую неделю по воскресным дням привозят свои продажи, а особливо из хлебов пшеницы не малое количество продается за умеренную цену. Также и овечья шерсть, годная для тканья сукна»<sup>34</sup>.

### РАЗВИТИЕ БУРЖУАЗНЫХ ТЕНДЕНЦИЙ В ГОРОДСКОЙ ЖИЗНИ КРАЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

Как бы долго ни сохраняли города Северного Кавказа свой первоначальный военно-феодальный облик, постепенно и в них начинали проявляться новые тенденции. Они были неразрывно связаны с успехами экономического освоения края. Степные просторы, тянувшиеся от рек Маныча и Еи до рек Терека и Кубани, некогда служившие лишь местом обитания кочевников-скотоводов, с середины 70-х годов XVIII в. стали арендой трудовой деятельности русских и украинских крестьян. Именно им, а не помещикам и казакам принадлежала главная роль в экономическом освоении Степного Предкавказья в дореформенный период, особенно в распашке целинных земель и развитии торгового земледелия. Значительным был вклад в развитие экономики края и бывших кочевников, и переселявшихся с гор или приходивших на заработки горцев Северного Кавказа.

<sup>31</sup> Рындзюнский П. Г. Городское гражданство дореформенной России. М., 1958, с. 302.

<sup>32</sup> Ровинский И. В. Указ. соч., с. 433.

<sup>33</sup> Там же, с. 469.

<sup>34</sup> Там же, с. 469—470.



К середине XIX в. общая площадь, занятая под пашней в пределах Ставропольской губ., составляла 659 797 дес., а Черноморского казачьего войска — 400 688 дес. (к 70-м годам XVIII в. площадь пахотных земель достигла лишь сотни десятин земли)<sup>35</sup>. На основе существовавшего ранее развитого кочевого скотоводства стало развиваться степное нагульное животноводство. К середине XIX в. в целом по краю (в Ставропольской губ. и Черноморском казачьем войске) было 719 тыс. голов крупного рогатого скота и 1 723 тыс. овец и коз. За 20 лет (1830—1849 гг.) в Кавказской (Ставропольской) губ. поголовье крупного рогатого скота возросло на 110%, овец и коз — на 147%, а в Черноморском казачьем войске за 25 лет (1825—1849 гг.) — соответственно на 120 и на 133%<sup>36</sup>. Количество скота у кочевников-скотоводов резко сократилось из-за ухудшения и ограничения пастбищ в связи с оттеснением их в районы Восточного Предкавказья. К этому времени 85% крупного и 86% мелкого скота в Ставропольской губ. приходилось на долю оседлого населения, русских и украинских переселенцев.

В конце XVIII в. украинские переселенцы положили начало развитию тонкорунного овцеводства и разведению свиней. К 50-м годам XIX в. в Кавказской (Ставропольской) губ. насчитывалось 24 219, а на территории Черноморского казачьего войска — 8 715 мериносов. В последующие годы эта отрасль овцеводства получила бурное развитие, особенно успешно разводили отечественную породу русских мериносов, выведенную братьями Мазаевыми.

С начала XIX в. значительного развития на Северном Кавказе достигли виноградарство и виноделие, распространившиеся на всем левобережье Терека от Георгиевска до Кизляра, являвшегося основным центром виноделия. Потребности развивавшейся в Центральной России хлопчатобумажной и шелкоткацкой промышленности способствовали разведению на Кавказе марены, употреблявшейся для окрашивания шелка и хлопчатобумажной пряжи.

Предпринятые царским правительством попытки к развитию на Северном Кавказе производства шелка не увенчались успехом. К этому времени лишь Кизляр оставался центром шелководства.

К началу пореформенного периода степное животноводство и экстенсивное зерновое земледелие составляли главные отрасли экономической жизни Северного Кавказа. Успехи земледелия и животноводства в большей мере способствовали развитию в крае рыночных отношений, средоточием которых являлся растущий кавказский город.

С самого возникновения Кизляра — первый на Северном Кавказе город — стал местом оживленного внутреннего обмена. Этому способствовало и то, что этот город оказался на транзитном пути из Персии и Закавказья во внутреннюю Россию. Виноградный

<sup>35</sup> Фадеев А. В. Указ. соч., с. 76.

<sup>36</sup> Там же, с. 79—80.

спирт и водка, вывозившиеся в количестве до 3 тыс. бочек на Макарьевскую и Прбитскую ярмарки, в Москву, Петербург, Ригу и другие города, виноградные вина, находившие сбыт в городах Кавказа и в Астрахани, составляли главные источники доходов жителей Кизляра от их торговли <sup>37</sup>.

«Кизляр превосходит (30-е годы XIX в. — Л. К.) прочие города Кавказской области обширностью своей торговли, которую он ведет с губерниями: Астраханской, Нижегородской, Екатеринославской, Харьковской, Курской, с обеими столицами, с горскими и закавказскими народами» <sup>38</sup>, — писал современник. Долгое время Кизляр оставался центром транзитной торговли с Персией и рядом районов Кавказа <sup>39</sup>. Русские и армянские купцы привозили сюда из внутренней России хлопчатобумажные ткани, шерстяные изделия, лес, железо, чугун, свинец и другие товары, которые частью сбывали горцам в обмен на соль, рыбу, икру и предметы ремесел, а частью продавали в Закавказье. «Из-за границы горские кумыки и другие народы привозят хлопчатую бумагу, мариену, кушны меха, медь и разные фрукты, кои из Кизляра отправляются по большей части в Астрахань. Притом армяне торгуют в Персию, с Дербентом, с кавказскими народами в городе Тарке и в кумыкских деревнях — Ипдери, Брагуне, Костеке» <sup>40</sup>.

В первой половине XIX в. Северный Кавказ все более вовлекался в систему всероссийского рынка. По Черкасскому тракту, проходившему через села Московское, Безопасное, Средний Егорлык на Старо-Черкасскую и далее на север, до станицы Казанской, а затем по так называемому Донскому тракту через Козлов, Ряжск, Михайлов, Коломну, перегоняли из Предкавказья гурты скота в Москву, Петербург и другие города и районы Центральной России. Кавказский крупный рогатый скот продавался в Москве, Петербурге, а также в Белгороде, Старобельске, Тамбове, Туле, Калуге, Саратове и даже в Риге; овцы — в Москве, Саратове, Араамасе и других приволжских городах. Лошади закупались на Кавказе преимущественно для пополнения конского состава кавалерийских полков, расквартированных на Украине и в Белоруссии.

Скот и продукты животноводства (овечья шерсть, кожа и пр.) составляли основной продукт вывоза края. К концу первой четверти XIX в. из Кавказской губ. ежегодно отправлялось около 20 тыс. голов крупного рогатого скота, столько же овец и до тысячи лошадей. В обмен на продукты земледелия и животноводства население Северного Кавказа получало ткани, бакалейные товары, строительные материалы и металлические изделия. Большая часть промышленных товаров по-прежнему привозилась по

<sup>37</sup> Ровинский И. В. Указ. соч., с. 448—450.

<sup>38</sup> Заблоцкий П. Путевые записки из Астрахани, через Кизляр в Баку в 1835 и 1836 годах. Б. м., Б. г., с. 16—17.

<sup>39</sup> Там же, с. 20.

<sup>40</sup> Ровинский И. В. Указ. соч., с. 446.

суше, по Черкасскому и Царицынскому трактам преимущественно чумацкими обозами.

Слабостью рыночных связей и путей сообщения края с внутренними районами страны объяснялось и то, что типичной формой внутреннего обмена для Предкавказья в дореформенный период оставалась ярмарочная торговля. Особенно она была развита в городах и крупных селениях. С 1781 г. известны ярмарки в Ставрополе и Георгиевске, собиравшиеся, как правило, вначале дважды в год — осенью и весной. В Екатеринодаре были с 1794 г. четыре ярмарки в год, и т. д.

Постепенно ярмарочная торговля охватывала все новые и новые районы, вовлекая в рыночные связи широкие крестьянские массы и способствуя проникновению в деревню товарно-денежных отношений. Так, в 1854 г. в Ставропольской губ. насчитывалось уже 20 ярмарок, в том числе 12 в казенных селениях<sup>41</sup>. По статистическим данным, приводимым гражданским губернатором Ставропольской губ. в отчете за 1856 г., наиболее значительными являлись Никольская ярмарка в селе Благодарном, Евдокневская — в селе Александровском, Успенская — в селе Медведском<sup>42</sup>.

Скот, хлеб (пшеница), лен, лес, железо, шерсть, кожи, сельскохозяйственные продукты составляли основные предметы торговли сельских ярмарок<sup>43</sup>. На городских же ярмарках фигурировали в основном привозные промышленные изделия и бакалейные товары (сахар, чай), табак, разные вина, хлопчатобумажные и шелковые ткани, мыло, сапоги, посуда и пр.<sup>44</sup> Ярмарочная торговля существовала и в крупных прикубанских станицах: Старо-Щербиновской, Куцевской, Старо-Мипской, Брюховецкой и др. На Тереке наиболее крупной была ярмарка в станице Наурской, где первое место принадлежало текстильным изделиям, а второе — продуктам сельского хозяйства.

Наряду с ярмарочной торговлей увеличивались обороты базаров, функционировавших во многих городах края, а также в ряде крупных селений и станицах круглый год. Эти постоянные городские рынки отличались особой оживленностью и многолюдностью. «Говор, крик, стук делают этот базар шумнее берега Каспийского моря» — так образно характеризовал современник атмосферу, которая царила на этих торжищах<sup>45</sup>.

С развитием товарно-денежных отношений в Предкавказье все более увеличивалось значение постоянной оптовой и розничной торговли, сосредоточенной в лабазах, складах, лавках и ма-

<sup>41</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 2, д. 887. Отчет ставропольского губернатора за 1856 г., л. 27.

<sup>42</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 9, 1858 г., д. 101. Отчеты начальников губерний Закавказского края и Ставропольской губернии за 1856 г., л. 443—444.

<sup>43</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 1, д. 839. Статистические сведения государственных имуществ по устройству и управлению Министрской области за 1848 г., л. 20.

<sup>44</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 2, д. 887, л. 28.

<sup>45</sup> Записки о Кизляре, с. 109.

газинах. Например, в Кизляре для постоянной торговли существовали три рынка — отдельно для русских, армянских и татарских купцов. В самом городе торговля велась в местных лавках (в начале XIX в. их насчитывалось до 250), расположенных преимущественно в армянских и татарских кварталах. Торговали в лавках «в малых количествах» бархатом, парчой, «посредственными» сукнами, изредка кисеей и полотнами, а по большей части недорогими мелочными товарами<sup>46</sup>.

К середине XIX в. особенно успешно стала развиваться торговля во Владикавказе. Постепенно он стал складочным пунктом русской торговли с Закавказьем и Ираном, что особенно способствовало экономическому развитию города. К 1852 г. в нем было уже более 25 улиц, 3 школы, 5 обширных площадей и 125 лавок<sup>47</sup>. Менялся облик самого города: «... на месте прежних, покрытых соломой, скромной наружности домиков, составлявших, за исключением центральной части крепости, общий характер строений ее предместий, походивших по наружному своему виду на селение, ныне возвышаются обширные, красивой архитектуры дома купцов и мещан, торгующих в крепости; на грязном непроходимом прежде пространстве... разведен бульвар и образовалась ровная, вымощенная камнем улица, обставленная красивой наружности домами... прекрасный плацдарм... на главных улицах повсюду пестреют вывески ремесленников и мастеровых»<sup>48</sup>.

Примерно к этому же времени значительно увеличилась лавочная торговля и в других городах Северного Кавказа (Моздоке, Георгиевске, Ставрополе и др.). Только за один 1848 год в Ставрополе для постоянной оптовой и розничной торговли было построено 4 каменных и 106 деревянных помещений<sup>49</sup>.

С расширением постоянной торговли в городах и селах края крепили торговые связи между отдельными районами и между кавказскими городами. Еще в конце XVIII в. русский офицер Штедер, проводивший военно-географическую съемку центральной части Северного Кавказа и изыскивавший кратчайший путь с Северного Кавказа в Грузию, отмечал эти растущие торговые связи между первыми кавказскими городами. В Осетии он встретил моздокский караван, который был занят переноской товара через горы. Осетины торговали с моздокскими жителями скотом, продуктами животноводства, земледелия и огородничества (бобы, турецкий манс, редька, огурцы, зеленый табак и т. д.)<sup>50</sup>.

<sup>46</sup> Ровинский И. В. Указ. соч., с. 446—447, табл. 2. О состоянии городов Астраханской и Кавказской губерний.

<sup>47</sup> Геодезическая съемка и краткое описание города Владикавказа. Владикавказ. 1928, вып. 1, с. 15.

<sup>48</sup> Кавказский календарь на 1852 год. Тифлис, 1851, с. 313.

<sup>49</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 3, д. 275. Отчет о состоянии Ставропольской губернии за 1848 г., л. 17 об.

<sup>50</sup> Осетины во второй половине XVIII в. по наблюдениям путешественника Штедера. Орджоникидзе, 1940, с. 25, 26, 45.

Первые русские города Северного Кавказа — Кизляр и Моздок — были центрами меновой торговли с горцами. Сюда на городские базары съезжались со всех уголков края кабардинцы и осетины с лесом, хлебом, медом и другими продуктами, ногайцы и калмыки с рогатым скотом и лошадьми, овчинами и пр., чтобы выменять здесь у казаков соль, рыбу, икру, а у русских и армянских купцов хлопчатобумажные ткани, железо, чугун, свинец, посуду, калмыцкий кирпичный чай, кожи и др.<sup>51</sup>.

С 70-х годов XVIII в. Моздок стал одним из главных пунктов обменной торговли русских переселенцев с горцами. Русское правительство стремилось к упрочению этой торговли и освободило калмыков и кабардинцев от уплаты пошлин «при продаже собственных произведений и скота», а также «при покупке товаров в Кизляре»<sup>52</sup>. Не брались пошлины и с «моздокских товаров»<sup>53</sup>. В Моздоке были построены специальные склады товаров и магазины для торговли с кавказскими горцами.

Вместе с тем царское правительство для укрепления своего экономического и политического положения в крае использовало и торговлю как орудие воздействия на горцев, всячески ее регламентируя. Поэтому еще в 1780 г. были указаны только три города для меновой торговли — Екатериноград, Георгиевск, Ставрополь.

К середине XIX в. торговля с горцами и некоторыми казачьими станицами в большинстве случаев носила меновой характер. На базары съезжались степняки-ногайцы и горцы. Они сбывали свои товары, а потом отправлялись в русские или армянские лавки и закупали там железные и текстильные изделия. Несмотря на то что ставропольские купцы иногда разъезжали с подобными товарами по аулам, горцы предпочитали покупать их в городе<sup>54</sup>.

С самого возникновения меновой торговли проявлялась колонизаторская сущность экономической политики царизма на Кавказе. Это выразилось прежде всего в том, что горские народы — кабардинцы, осетины, балкарцы и др. — должны были покупать хлеб, соль и другие товары за деньги, а сбывать свою продукцию только путем обмена товара на товар. Существовал целый ряд ограничений: надзор за меновой торговлей, который осуществлялся чиновником, специально назначенным царской администрацией, карантинное очищение товаров, строгий перечень товаров, разрешаемых для обмена, и т. д. Сначала царизм пытался регламентировать соляную торговлю, рассматривая ее как один из методов экономического давления на горцев.

<sup>51</sup> Кавказский календарь на 1848 год, с. 59—67; Кавказский календарь на 1850 г., с. 66.

<sup>52</sup> Бутков П. Г. Указ. соч. СПб., 1869, ч. 3, с. 106.

<sup>53</sup> Ларина В. И. Основание Моздока и его роль в развитии русско-осетинских отношений. — Изв. Северо-Осетинского научно-исследовательского ин-та, Орджоникидзе, 1957, т. 19, с. 41.

<sup>54</sup> Кавказский календарь на 1855 год. Тифлис, 1854, с. 475, 479.



В 30—40-х годах XIX в. под влиянием углубления экономических связей народов Терска с казаками и новоселами, расширения частной торговли армянских купцов и русских мещан среди народов Северного Кавказа, а также усиления контрабандной торговли значение меновой торговли падает. По-прежнему основной статьей в торговле горцев оставались изделия домашнего промысла и ремесла, продукты животноводства, пушнина, лесоматериалы, но вместе с тем горцы начинают поставлять на рынок земледельческие продукты.

В 40—60-х годах наметился рост товарно-денежной торговли, но она не стала еще господствующей. Царское правительство в 1846 г. издало новое Положение о меновой торговле, сделав некоторые уступки русской буржуазии, но главная цель этого документа состояла в том, чтобы удержать монополию торговли, расширить и укрепить свое влияние среди местного населения<sup>55</sup>.

Посредниками в торговле с горцами выступали также горские армяне. Они имели коммиссионеров в Нахичевани, Таганроге и других городах. Отличаясь незаурядной предприимчивостью, они закупали в больших размерах в казачьих станицах и горских аулах пшеницу и рогатый скот, причем первую они отправляли в Ростов и Таганрог и оттуда за границу, а рогатый скот перегоняли во внутренние районы страны<sup>56</sup>.

Горцы приезжали на ярмарки и базары в Ставрополь, Георгиевск, Пятигорск, Моздок, Кизляр и другие города. Охотно посещали они екатеринодарские ярмарки. Так, на ежегодной Покровской ярмарке в Екатеринодаре (с 25 сентября по 2 октября) побывало свыше 1100 закубанских черкесов<sup>57</sup>. Удовлетворяя потребности русских переселенцев, горцы привозили в основном лес, лесоматериалы, деревянные изделия, деревянные обручи, сохи, колеса, оси, ободья для колес, доски и пр. Значительное место среди продаваемых горцами товаров занимали продукты животноводства и кустарные изделия из шерсти (овчины, бурки, башлыки, черкески), а также мед, воск, груши, яблоки. Взамен горцы вывозили просо, пшеницу, рожь, ржаную муку, значительное количество хлопчатобумажных тканей, металлических и стеклянных изделий<sup>58</sup>.

В условиях изоляции кавказских горцев от экономически развитых стран и отдаленности от промышленных центров вну-

<sup>55</sup> Кумыков Т. Х. Вовлечение Северного Кавказа во всероссийский рынок в XIX в.: По материалам Кабардино-Балкарии, Северной Осетии и Чечено-Ингушетии. Нальчик, 1962, с. 27—84, 177—179. Об этом см. подробнее: Фадеев А. В. Очерки экономического развития Степного Предкавказья в дореформенный период, с. 211—228.

<sup>56</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 1, д. 782а, 1845—1859 гг. Об устройстве меновой торговли с непокоренными горцами на Кавказской линии, л. 32 об., 65.

<sup>57</sup> Там же.

<sup>58</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 2, д. 305. Отчеты и ведомости о торговле в Закавказском крае на Кавказской и Черноморской береговой линии за 1845 г., д. 54, л. 81—85 и др.

тренней России коммерческие операции кавказского купчества приносили ему высокие прибыли. Значительную прибыль извлекало местное купчество благодаря участию в транзитной торговле России с Ираном. По свидетельству современника, многие торговые люди понимали, что «сей торг столько прибыточен, что из кизлярских армян, как говорят, ипогда могут получить на один рубль 50 процентов. По такому выгодному торгу многие из них имеют видимые наличные капиталы, а некоторые из них находятся имущее называющихся богатыми астраханских купцов, употребляющих все свои капиталы для увеличения пользы, от торговых оборотов быть могущей»<sup>59</sup>. Некоторые из богатых торговых людей (армяне и грузины) вкладывали свои капиталы в Астраханскую, Джульфинскую, Персидскую компании.

Кавказские горцы съезжались на городские базары и ярмарки не только для продажи или покупки необходимых товаров, но и в поисках заработка. Так, в Кизляре «в осеннее время, когда бывает резка винограда, весной... и летом при зеленой подвязке вся площадь между городом и крепостью усеяна толпами горцев, которые из своих аулов приходят толпами в Кизляр на работу. Каждое племя располагается на площади отдельным кружком, сидит на ногах, в зубах с коротенькими трубками, большая часть без рубах, закрывая черную грудь лоскутом косматой бурки. По овчинным шапкам разных покровов назовешь имена и места аулов, откуда пришли... В ожидании напимателя они говорят... без умолку»<sup>60</sup>. Наемный труд бедняков-горцев и маломундич переселенцев применялся по преимуществу на полевых работах, а также в виноградарстве и садоводстве. Многие из них оставались в городе, напимались к купцам и богатым мещанам в мастерские, на промышленные предприятия, в торговые склады и лавки. Это были новые производственные отношения, вызревавшие еще в недрах феодального строя и получившие затем свое дальнейшее развитие при капиталистическом способе производства.

Однако развитию торговли с горцами мешали военпо-феодальные методы политики царизма. Передко торговля с горцами запрещалась для оказания на них политического давления, нередко следовали указы о запрещении всяких сношений с горцами. В 1796, 1822, 1830 гг. закрывались меновые дворы на Кубани<sup>61</sup>, в 1833 г. последовало общее запрещение продажи горцам хлеба<sup>62</sup>, в 1839 г. служивший тогда на Кавказе генерал

<sup>59</sup> Ровинский И. В. Указ. соч., с. 447.

<sup>60</sup> Записки о Кизляре, с. 107.

<sup>61</sup> Шамрай В. С. Краткий очерк меновых (торговых) сношений по Черноморской кордонной и береговой линии с закубанскими горскими народами с 1792 по 1864 год. — Кубанский сборник. Екатеринодар, 1901, т. 8, с. 363, 372, 382.

<sup>62</sup> Там же, с. 383.

П. Х. Граббе отдал распоряжение «о прекращении с горцами всех мирных и торговых сношений»<sup>63</sup>.

В 50-х годах неоднократно запрещались торговые сношения на Кубани и Черноморском побережье, окончательно прерванные в связи с Крымской войной. Лишь в 1859 г. они были разрешены там в «пяти пунктах у кордонных постов»<sup>64</sup>. Кроме того, откупная система (при которой меновые дворы отдавались неоднократно на откуп по продаже соли и др.) также являлась тормозом торговых сношений с горцами.

Но, несмотря на все ограничения и стеснения, торговая жизнь края неуклонно развивалась. Современники единодушно отмечали, что в середине XIX в. городам Северного Кавказа было свойственно оживление коммерческой деятельности. Так, полковник де-Саже писал: «Кто посещает Кавказ — с приездом в Ставрополь, Пятигорск, Кисловодск, Владикавказ, Грозную и проч. — видит города, оживленные торговлей и русской жизнью»<sup>65</sup>.

Успехи в экономическом развитии кавказских городов находили отражение в изменении социального состава городского населения. Постепенно, хотя и медленно, возрастал удельный вес купцов и мещан. Несмотря на то что подавляющая масса городского населения продолжала заниматься сельским хозяйством, некоторая часть населения уже обратилась к различным промыслам и торговле. Так, в пяти городах Кавказской губ. (Кизляре, Моздоке, Ставрополе, Георгиевске и Александровске), по данным 1804 г., 34% населения были мастеровые и рабочие, занятые в промышленных заведениях (на винокуренных и кожевенных заводах) и в садоводстве (в садах и на виноградниках), особенно в Кизляре; купцы и мещане составляли 19,2% городского населения<sup>66</sup>. Значительная часть горожан также принимала участие в торговле и ремесле; армяне, грузины, осетины, черкесы в Кизляре и Моздоке числились казенными крестьянами, а фактически занимались торговлей. Вместе с тем для дореформенного периода трудно разграничить горожан по роду их занятий (например, большинство купцов и мещан наряду с торговлей занимались и сельским хозяйством).

Экономическое освоение края имело огромное влияние на развитие городов Северного Кавказа, на рост городского населения. Особенно увеличилось население городов, находившихся

<sup>63</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 1, д. 134, ч. 1. Записка генерала Н. Н. Раевского (1840 г.), л. 83.

<sup>64</sup> Фадеев А. В. Указ. соч., с. 227.

<sup>65</sup> Ф. Х. де-Саже, дворянин Витебской губ., начал службу в 1830 г. фейерверкером 2-й артиллерийской бригады. Во время Крымской войны командовал легкой батареей Кавказской гренадерской артиллерийской бригады; в 1856 г. был командиром карабинерного Эриванского полка. См.: Записки полк. де-Саже о военных действиях в Азиатской Турции в 1854 и 1855 годах. — Акты, собранные Кавказскою археографическою комиссией. Тифлис, 1888, т. 11, с. 449. (Далее: АКАК).

<sup>66</sup> Ровинский И. В. Указ. соч., табл. 2.

в районах усиленного крестьянского заселения и развивающегося торгового земледелия. К их числу можно отнести прежде всего Ставрополь, Екатеринодар и Георгиевск, которые по степени роста городского населения оставили далеко позади такие старые города Предкавказья, как Кизляр и Моздок.

Следующие данные показывают, во сколько раз увеличилось население в этих городах с 1825 по 1856 г.<sup>67</sup>:

	1825 г.	1856 г.	
Ставрополь	3 603	17 309	4,8
Георгиевск	2 347	5 595	2,4
Екатеринодар	4 312	8 919	2,1
Кизляр	9 106	10 075	1,1
Моздок	6 424	9 953	1,6

Выгодное географическое положение Ставрополя способствовало его быстрому экономическому прогрессу. К середине XIX в. в пяти городах Ставропольской губ. насчитывалось свыше 43 тыс. жителей, а в начале столетия — 21 583 человека<sup>68</sup>. По числу жителей и особенно по росту торгово-промышленного населения среди них выделялся Ставрополь, ставший центром формирования местной буржуазии. Если через 20 лет после основания Ставрополя (основан в 1777 г.) в нем числилось всего 200 купцов и 417 мещан<sup>69</sup>, то в 1853 г. купцов всех гильдий было уже 1301, а мещан — 5057<sup>70</sup>, что по отношению к общему числу жителей (12 625 человек) составляло соответственно 10,3 и 40,1%. Во всей же Ставропольской губ. было к 1853 г. 3574 купца и 18 840 мещан<sup>71</sup>, т. е. на долю Ставрополя приходилось 36,4% общего числа купцов и 26,8% мещан Ставропольской губ.

Помимо купцов и мещан, торговлей и промыслами занимались в городах отставные солдаты и государственные крестьяне.

Об усилении роли буржуазных элементов в жизни городов Северного Кавказа свидетельствовало увеличение торговых капиталов. Так, еще в 1841 г. во всей Кавказской обл. было 7 купцов I гильдии, а уже семь лет спустя только в одном Ставрополе их насчитывалось около 20<sup>72</sup>. Всего же в губернии было объявлено купеческих капиталов I гильдии 24, II гильдии —

<sup>67</sup> Статистическое изображение городов и посадов Российской империи по 1825 год. СПб., 1829; Статистические таблицы Российской империи за 1856 год. СПб., 1858, вып. 1, с. 223—227. В Пятигорске в 1856 г. население насчитывало 6858 человек.

<sup>68</sup> Ровинский Н. В. Указ. соч., табл. 2; ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 8, д. 184, 1854—1856 гг. Отчет ставропольского гражданского губернатора о состоянии Ставропольской губернии за 1853 г. л. 54. Копия.

<sup>69</sup> Бентковский Н. В. Ставрополь с открытия городского магистрата. — В кн.: Сборник сведений о Северном Кавказе. Ставрополь, 1910, т. 6, с. 14.

<sup>70</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 506.

<sup>71</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 8, д. 184, л. 54.

<sup>72</sup> Кавказский календарь на 1848 год, с. 56.

36, III гильдии — 429, а всего 489 на общую сумму 1 535 200 руб.<sup>73</sup>

Несмотря на то что в Прикубанье, заселенном черноморскими казаками, рост буржуазных элементов шел медленнее, и здесь развивались торгово-денежные отношения. Почти до середины XIX в. военно-казачий центр Екатеринодар был единственным городом края. Увеличение его населения шло довольно медленно. Незначительным было и торгово-промышленное население этого города. К середине XIX в. из 7120 жителей было только 3 купца и 78 мещан<sup>74</sup>. Правда, по положению о Черноморском казачьем войске от 1 июля 1842 г. образовывалось постоянное «торговое общество»<sup>75</sup> численностью до 200 человек из служащих казаков. Казаки, являвшиеся членами этого общества, освобождались от службы и пользовались некоторыми льготами. Однако уже к середине 40-х годов число «торговых казаков» сократилось до 49 человек<sup>76</sup>. На территории Черноморского казачьего войска торговое население было представлено 63 торгующими казаками, не относящимися к указанному обществу, и 220 торговцами из иногородних крестьян и мещан<sup>77</sup>. Несмотря на рост торгового капитала в крае, переключение его в сферу производства здесь еще только начиналось.

Уровень развития торговли и промышленности в дореформенный период на Северном Кавказе определялся преимущественно внутренними потребностями экономики края и его населения. Промышленность носила в основном потребительский характер и была представлена мелкими кустарными предприятиями по переработке продуктов животноводства (салотопенные, свечные, кожевенные), виноделия (спирто-водочные заводы) и др. В связи с необходимостью благоустройства городов возникло местное производство строительных материалов (кирпичные заводы). Нарождавшаяся местная промышленность Северного Кавказа сосредоточивалась преимущественно в городах: Ставрополе, Пятигорске, Георгиевске, Моздоке, Кизляре, Владикавказе. Это явилось новым шагом в освоении края.

О характере и размерах этой промышленности дают представление следующие данные: даже в Ставрополе, занимавшем к середине XIX в. первое место в крае, насчитывалось до 50 промышленных заведений, выпускавших продукцию на сумму

<sup>73</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 3, д. 275. Отчет о состоянии Ставропольской губернии за 1848 г., л. 19.

<sup>74</sup> Кавказский календарь на 1850 год, с. 46.

<sup>75</sup> Все жители войскового сословия имели право заниматься свободной торговлей и промышленностью как внутри, так и за пределами войсковой территории. Так называемые торгующие и промышленные войсковые жители разделялись на временных, т. е. до наступления служебной очереди, и на постоянных, составлявших «торговое общество». См.: ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 2, д. 963. Отчет о состоянии Черноморского казачьего войска за 1846 год, л. 22, 22 об.

<sup>76</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 2, д. 963, л. 22 об.

<sup>77</sup> Там же.



около 91 тыс. руб. На них было занято немногим более 200 рабочих. Всего в Ставрополе было 7 небольших фабрик: 5 табачных (первая табачная фабрика основана купцом 1 гильдии Ф. А. Брациановым) и 2 хлопчатобумажные. В обрабатывающей промышленности выделялись предприятия по обработке продуктов животноводства (мыльные заводы — 3, свечные — 10, салотопенные — 6, воскобойные — 2, кожевенные — 7), причем производительность каждого из них колебалась от 2,5 до 4 тыс. руб. серебром. Единственный на Кавказе колокольный завод был основан купцом И. С. Ефимовым. Кроме того, в Ставрополе возникли известковый, 3 шорных, 6 небольших кирпичных, а также водочный и пивной заводы<sup>78</sup>. В городе было сосредоточено значительное число мелких мастерских. Правда, количество их постепенно сокращалось, а вместе с этим уменьшилось и число занятых в них ремесленников.

В следующем по количеству относительно крупных промышленных заведений городе — в Кизляре еще в 30-х годах XIX в. «ремесленная и мануфактурная промышленность довольно ничтожна... и едва удовлетворяет местным нуждам»<sup>79</sup>. Наиболее значительное число заводов возникло здесь в связи со спиртокурением. В самом городе их насчитывалось 12, а вместе с заводами, расположенными в окрестностях, — 64. Кроме этих заводов, в Кизляре паходилось 11 салотопенных, 4 кирпичных и 2 кожевенных предприятия<sup>80</sup>.

Кизляр отличался высокоразвитой крестьянской промышленностью. Значительная часть ее изделий к середине XIX в. шла исключительно на продажу, что было уже новым явлением в эконоимической жизни края. По-прежнему некоторые мелкие промыслы были связаны с сельским хозяйством, однако к этому времени большинство из них достигло уже более высокого уровня — уровня кустарной промышленности.

В связи с увеличением спроса на изделия кустарной и ремесленной промышленности среди русского и казачьего населения Северного Кавказа это производство все больше и больше приобретало товарный характер, превращалось в производство на рынок. Так, значительная часть горского населения Кизляра в эти годы работала мастеровыми на фабриках и заводах, в мастерских кузнецами, медниками, слесарями, печниками, малярами, портными, сапожниками, часовщиками, оружейниками, книжальщиками и т. д. Большинство бедняков-горцев приходило в город на заработки и затем возвращалось в родные аулы. Некоторые оставались в самом Кизляре, а многие уходили в другие места. Так, в период с 1848 по 1852 г. из 74 122 человек<sup>81</sup>, приходивших в Кизляр на заработки, более 6 тыс. человек

<sup>78</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 532—534.

<sup>79</sup> *Заблюцкий П.* Указ. соч., с. 16.

<sup>80</sup> Кавказский календарь на 1853 год. Тифлис, 1852, с. 284.

<sup>81</sup> Приводимые данные показывают число всех «посещений», т. е. количество горцев, приходивших в город, значительно меньше этой цифры.

не вернулись на прежнее место жительства. В число 74 122 горцев, приходивших в Кизляр, включены все, кто приходил в город не один, а несколько раз в месяц и даже в неделю для продажи своих товаров, покупок и т. д. В это же число включены и те, кто приходил в Кизляр только один раз в году, чтобы наняться для садовых работ на все лето. Некоторые из них приходили осенью и оставались на всю зиму, до начала весны. Но таких было меньше. Число горцев, оставшихся в городе на постоянное жительство и окончательно порвавших связь с родными местами, было невелико. Большинство из них уходило в карапогайские и калмыцкие кочевья (3065 человек) для закупки скота, в Ставропольскую губ. (1309 человек) в основном для различных торговых сделок.

Оставшиеся в городе — «горцы-казикумыки, тавлинцы и лезгины, преимущественно мастеровые, кузнецы, медники, башмачники, сапожники; другие в малом числе из кумык служат работниками у горожан за плату от 30 до 50 рублей в год с некоторой одеждой и содержанием от хозяина; а прочие, также большей частью кумыки, занимаются извозом, деланием арб и других к ним принадлежностей»<sup>82</sup>. Однако некоторая часть кавказских горцев прочно оседала в городе, занимаясь в мастерские и промышленные предприятия.

Мало чем отличался от Кизляра другой старый город Северного Кавказа — Моздок. Промышленность была развита здесь очень слабо. Наиболее значительной отраслью моздокской фабричной промышленности, продукция которой находила сбыт внутри и за пределами края, была выделка сафьяна. Эта истарившаяся отрасль промышленности давала ее владельцам значительный доход. В Моздоке, так же как и в Кизляре, горцы принимали участие в промышленной жизни города: кузнецами становились осетины и черкесы, медниками и серебряниками были армяне. Еще менее значительной была промышленная жизнь городов Георгиевска и Пятигорска.

Несколько позднее стал развиваться Владикавказ. Долгое время он оставался крепостью с незначительным населением (в 1852 г. насчитывалось всего 3655 жителей)<sup>83</sup> и намного отставал по числу жителей от других городов.

Некоторое оживление городской жизни Владикавказа наступило с 40—50-х годов XIX в. К этому времени изменился даже наружный вид крепости, которая была значительно расширена: увеличилось ее население, в среде которого стала появляться торгово-промышленная прослойка. Несмотря на то что вплоть до конца 50-х годов XIX в. Владикавказ продолжал оставаться крепостью со своеобразной жизнью военного укрепления, его можно поставить не только в число замечательнейших и важнейших

---

<sup>82</sup> Кавказский календарь на 1853 год, с. 285.

<sup>83</sup> Кавказский календарь на 1852 год, с. 314.

крепостей на Кавказе, но и в ряд лучших уездных городов внутренних губерний<sup>84</sup>.

Владикавказская крепость являлась основной базой торговли с Закавказьем и странами Ближнего Востока и главным опорным пунктом России в борьбе с ирано-турецкой агрессией. Через Владикавказ по Военно-Грузинской дороге стягивались войска к границе с Турцией. Прохождение войск через крепость требовало большого количества фуража, провианта и перевозочных средств — все это поставлялось для нужд армии местным населением. Возросшие доходы от военных подрядов и от перевозки товаров из России в Грузию способствовали накоплению капиталов и появлению в городе различных мастерских — слесарных, кузнечных, столярных, увеличению ремесленных и промышленных предприятий. Возникли пивоваренный, два мыловаренных, три кожевенных и два свечных завода. Однако все они работали на местном сырье, производительность их была очень низкой и могла удовлетворить только внутренние потребности населения<sup>85</sup>. В последующие годы росло экономическое значение Владикавказа. Заметно увеличилось и его население, составившее к 1 января 1859 г. почти 6 тыс. жителей. К этому времени встал вопрос о преобразовании крепости в город.

Таким образом, строительство северокавказских городов в до-реформенный период было вызвано прежде всего военно-политическими соображениями. История развития этих городов очень своеобразна. Одни из них постепенно теряли свое значение как крепости (Кизляр, Георгиевск, Александров, Моздок), другие превращались в торговые или торгово-промышленные центры края (Владикавказ, Ставрополь).

Для первой группы городов весьма характерна судьба Александровской крепости, которая возникла в 1777 г. в связи с дальнейшим продолжением и укреплением Кавказской линии. С 1786 г. Александровская крепость была объявлена уездным городом Кавказской губ., сохраняя свое военно-административное значение до 1822 г., когда Кавказская губ. была переименована в область с центром в Ставрополе. Александров был объявлен заштатным городом, а в 1838 г., так и не получив дальнейшего развития, он превратился в казачью станицу Кавказского линейного войска<sup>86</sup>.

Немалую роль в изменении значения городов Северного Кавказа играли административные преобразования, но вместе с тем примерно с 40—50-х годов XIX в. царское правительство стало выдвигать задачу экономического «завоевания» края. В эти годы появляются новые города, обязанные своим возникновением прежде всего экономическому фактору. В ноябре 1859 г. наместник на Кавказе в своем отношении в Санкт-Петербург писал

<sup>84</sup> Кавказский календарь на 1852 год, с. 312.

<sup>85</sup> Там же, с. 315.

<sup>86</sup> Кавказский календарь на 1849 год. Тифлис, 1848, с. 85; Кавказский календарь на 1851 год, с. 62, 63.

о необходимости привлечь «из внутренних губерний разными привилегиями промышленные капиталы, которые бы могли силою своею возбудить деятельность и оживить страну»<sup>87</sup>.

Но правительство рассчитывало осуществить экономическое «завоевание» Северного Кавказа не только привлечением промышленных капиталов из внутренних районов страны. Горнорудные богатства края издавна привлекали внимание царских чиновников. «Как вообще Кавказ заслуживает внимания, так в особенности и Осетия, — писал дивизионный квартирмейстер Штедер. — Минералы, которыми богата Осетия, дают большие надежды на эту местность, и я могу указать богатые свинцовые и серебряные руды...»<sup>88</sup> «Осетия богата минералами и хорошими металлами и сулит большие доходы... Минерал содержит как будто бы, кроме мышьяка, свинца и серы, также достаточно серебра, обещает хороший доход»<sup>89</sup>.

Освоение горнорудных богатств Северной Осетии началось с 40—50-х годов XIX в. К этому времени был известен только один Садонский прииск серебро-свинцовых руд, принадлежавший частному лицу — греку Чекалову, который по соглашению с четырьмя осетинскими семьями вел разработку месторождений на своем приiske. Возросшая необходимость в развитии отечественной горнорудной промышленности заставила обратить серьезное внимание на Садонское месторождение. Не случайно в 1843 г. в указе царя ставился вопрос: «Нет ли способа снабжать войска собственным российским свинцом?»<sup>90</sup>.

В связи с этим предпринимались неоднократные геологические изыскания и исследования месторождений, которые подтверждали их богатство. Дважды, в 1842 и в 1843 гг., для осмотра и описания Садонского месторождения командировывался горный чиновник Картерон, а в 1843 г. их обследовал горный инженер Рейнке. Изучением горнорудных богатств края занимался управляющий горной частью на Кавказе подполковник Иваницкий. Мнение специалистов было единодушно: от Казбека до Эльбруса, от Терека до Кубани Кавказские горы изобилуют металлами.

Все это давало основание наместнику на Кавказе князю М. С. Воронцову прийти в 1848 г. к заключению: «Нигде в России нет теперь столь богатых серебряных руд»<sup>91</sup>. Им же было выдвинуто требование о переходе богатейшего Садонского месторождения в руки казны. Предполагалось построить в ущелье р. Црау, в 36 верстах от главного рудника, завод для выплавки ежегодно 100 пуд. серебра и 35 тыс. пуд. свинца<sup>92</sup>, горную станцию для

<sup>87</sup> Ларина В. И. Очерк истории городов Северной Осетии XVIII—XIX вв. Орджоникидзе, 1960, с. 136.

<sup>88</sup> Осетины во второй половине XVIII в. по наблюдениям путешественника Штедера, с. 39.

<sup>89</sup> Там же, с. 58.

<sup>90</sup> Кавказ, 1851, 19 янв.

<sup>91</sup> АКАК, Тифлис. 1885, т. 10, с. 868.

<sup>92</sup> Кавказ, 1851, 19 янв.



рабочих завода, выше по р. Црау — небольшую плотину, откуда вода должна была поступать на завод по особым каналам, проложенным по берегу ущелья. Кроме того, на заводе требовалось построить пять печей для обжигания и плавки руды, восемь шахтных печей (первоначально — три), при руднике создать обогатительную фабрику и в ущелье Црау — шахтную печь для обжига известняка.

Строительство завода началось в 1850 г. Из Государственного заемного банка на его сооружение было отпущено 160 тыс. руб. серебром, в том числе 34 тыс. руб. серебром в вознаграждение тем осетинским обществам, земли которых отчуждались под строительство завода, и 15 тыс. руб. за лес.<sup>93</sup> Работы велись греческими и частично русскими мастеровыми. 19 мая 1853 г. состоялась торжественная церемония открытия завода, названного Алагирским. 21 мая завод дал первую продукцию — 300 пуд. серебристого свинца (веркблея), 26,5 фунта серебра и 264 пуда чистого свинца.

В первые годы Алагирский завод не оправдал возлагавшихся на него надежд. По данным Кавказского статистического комитета, в 1853 г. завод дал всего 10 пуд. 32 фунта бликового серебра и 3631 пуд свинца<sup>94</sup>. С началом Крымской войны спрос на свинец для армии возрос, производительность же завода не увеличивалась. Временные неудачи в эксплуатации завода вызвали сомнения в надежности и целостности рудных богатств. С исчезновением жилы в Александровской штольне он был закрыт, но в 1860 г. возобновил работу, дав 7 тыс. пуд. свинца и около 28 пуд. серебра<sup>95</sup>.

Вокруг основанного завода возник своеобразный город, по своему типу напоминавший первые северокавказские города (Кизляр, Моздок и др.). Появились и первые поселенцы. Под охраной команд из донских казаков в апреле 1850 г. поселились мастеровые с Луганского литейного завода, образовав первую улицу — Луганскую. В селении Салугардан переселенцы покупали себе домики для жилья. Кадры для завода вербовались с уральских и алтайских заводов. Всего было переведено на Алагирский завод 380 рабочих. У входа в Алагирское ущелье они образовали горную станцию Алагир. Население поселков завода и рудников состояло из русских переселенцев-рабочих. Они составили впоследствии кадры потомственных рабочих завода, шахт, рудников. Труд горцев, осетин применялся мало, только на вспомогательных работах, в основном на рудниках. Жизнь рабочих на заводе и рудниках напоминала жизнь солдат в кре-

<sup>93</sup> Там же.

<sup>94</sup> Сборник сведений о Кавказе. Тифлис, 1872, т. 2, с. 90.

<sup>95</sup> Числов Т. Завод-крепость (Алагирский завод — Северный Кавказ). — История пролетариата СССР, 1934, № 1, с. 108, 112. (Автор вскрывает истинные причины неудачи эксплуатации Алагирского завода, рисует яркую картину бесправного положения рабочих завода, каторжные условия их труда.)



ности на военном положении. В «Письмах с Алагирского завода», публиковавшихся в местной печати, отмечалось, что все мастеровые, солдаты вооружены, никуда не отлучаются без оружия и тренируются в стрельбе<sup>96</sup>.

Несмотря на неудачи в эксплуатации Алагирского завода, сам факт его возникновения имел положительное значение. Сооружением завода было положено начало развитию горнодобывающей промышленности Северного Кавказа, на базе которой впоследствии вырос крупнейший центр горнорудной промышленности края — Алагирский и Садонский промышленные узлы, неразрывно связанные с промышленным развитием города Владикавказа.

С ростом торгового земледелия и превращением Предкавказья в хлебопроизводящий район значительное количество хлеба шло на рынок. Основным поставщиком хлеба на продажу выступало Ставрополье. Однако ряд причин тормозил развитие хлебной торговли: например, наличие здесь постоянных воинских контингентов, потреблявших значительную часть хлеба.

К этому прибавлялось еще и то обстоятельство, что близлежащие районы (степные губернии Поволжья и Подонья) не нуждались в хлебе, а транспортировка его по Черкасскому тракту в Москву и другие потребляющие районы Промышленного центра не представляла никакой выгоды.

Экспорт хлеба за границу вплоть до 40-х годов XIX в. сдерживался отсутствием портов на Азовском море. Расположенные же на Черном море Новороссийск и Анапа находились в зоне военных действий и не были тогда еще коммерческими портами. Экспорт кавказского хлеба, достигавший 300 тыс. четвертей ежегодно<sup>97</sup>, шел через Ростов-на-Дону и Таганрог. Кроме хлеба, из Ставропольской губ. и Черноморья ежегодно за границу отправлялось свыше 180 тыс. пуд. шерсти и разнообразных продуктов животноводства: сало, кожи, шерсть и т. д.<sup>98</sup> Однако этот путь был далеким и неудобным, транспортные расходы очень велики. Неизбежно вставал вопрос о строительстве коммерческого порта.

Это признавалось и в кругах царской администрации на Кавказе. Так, наместник на Кавказе князь М. С. Воронцов писал: «Кавказская область, нынешняя Ставропольская губерния, по обширному своему плодородию и быстро увеличивающемуся народонаселению вошла в число мест, снабжающих в значительной степени отечественными произведениями отпускную торговлю нашу за границу через Азовское море. Главные ее продукты суть пшеница, шерсть, кожи, льняное семя, коровье масло, говяжье сало и сурепные семена... В настоящее время Ставропольская губерния и Черноморье обращают всю свою торговлю к Ростову-на-

<sup>96</sup> Кавказ. 1851, 18 янв.

<sup>97</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 462.

<sup>98</sup> Там же.

Дону, и кавказские торговцы и промышленники должны по необходимости сбывать там свои произведения, часто по низким ценам, несмотря на издержки сухопутной доставки и трудную, несколько месяцев сряду, переправу через Дон. Эти обстоятельства ясно показывают, что торговля Ставропольской губернии и Черноморья возросла бы в гораздо большей степени против нынешней, если бы она имела на берегах Азовского моря пункт, в котором сосредоточивался бы привоз всех произведений и откуда эти произведения могли бы быть прямо отправляемы в Керчь и в другие наши азовские и черноморские порты»<sup>99</sup>.

М. С. Воронцов указывал и место для нового порта — Ейскую косу. 6 марта 1848 г. был основан портовой город Ейск<sup>100</sup>. Его назначение М. С. Воронцов определял следующим образом: «Суда, приходящие на Ейскую косу за рыбою, хлебом, шерстью, кожами, салом и другими произведениями, будут привозить железо, деготь, смолу, лес, вино, бакалею и разные предметы общественного продовольствия, в которых нуждаются Черноморье и Ставропольская губерния»<sup>101</sup>. Таким образом, Ейск должен был стать главным торговым портом, через который осуществлялись бы связи с русскими и зарубежными рынками.

На строительство Ейского порта возлагались большие надежды. «В нем (Ейском порту. — Л. К.) таятся все условия блистательной будущности... к развитию обильных его жизненных сил, юный этот порт станет, несомненно, наряду со значительнейшими торговыми пунктами на Юге»<sup>102</sup>. Первоначально развитие и заселение города-порта шли успешно. Указом от 6 марта 1848 г. были объявлены льготы для переселявшихся в Ейск: 1) разрешалось строить в Ейске дома и дачи, для чего до 1 января 1859 г. бесплатно отводились участки земли; 2) население города и переселившиеся туда после указа 6 марта 1848 г. освобождались на 15 лет от всех гильдейских и других казенных податей и повинностей, за исключением городских и земских; 3) разрешалось поселение в Ейске казаков Черноморского войска, принадлежавших к торговому обществу, без освобождения их, однако, от уплаты взносов в войсковой доход и от других повинностей, возложенных на торговое общество. Всем поселившимся в Ейске и получившим там льготы предоставлялось право торговли в городе, а также во всей Ставропольской губ., в землях войска Черноморского и Кавказского края вообще без платежа гильдейских повинностей в продолжение всего льготного времени<sup>103</sup>.

В результате стал происходить быстрый рост населения города, особенно его торгово-промышленных слоев. Только за первые три года существования Ейска число его жителей возросло

<sup>99</sup> АКАК, т. 10, с. 704—705; Кавказский календарь на 1855 год, с. 460.

<sup>100</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 462; ПСЗ — II. СПб., 1849, т. 23, отд. I, № 22058, с. 163—165.

<sup>101</sup> АКАК, т. 10, с. 704.

<sup>102</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 460.

<sup>103</sup> Там же, с. 462, 463.

почти в 7 раз — с 1309 человек в 1849 г. до 9043 человек в 1852 г. На 1 января 1851 г. в Ейске было купцов всех гильдий 258, мещан — 4368, на 1 января 1854 г. было записано купцов 1275, а мещан 10 597 человек. Таким образом, количество купцов увеличилось за три года в 4,9 раза, а мещан — в 2,4 раза. Капиталов было объявлено: I гильдии — 17, II гильдии — 11 и III гильдии — 74. Постоянное население города составляло более 8 тыс. человек<sup>104</sup>. Ейск был единственным городом Предкавказья, где почти не было военнослужащих, отставных солдат, служилых казаков.

Успешно развивалась торговля города. Если в течение навигации 1850 г. Ейск посетили всего 4 корабля (в том числе 3 русских и 1 под самосским флагом), то в 1853 г. в Ейский порт прибыло из-за границы под российскими, греческими, ионическими, сардинскими и турецкими флагами 8 кораблей, из них 5 кораблей с грузами заграничных товаров на 66 251 руб. В том же году экспорт пшеницы в Англию, Францию, Австрию и Турцию составил более 11,5 тыс. четв. на сумму 61 978 руб., льняного семени и сурепы в Англию было отправлено 2721 четв. на общую сумму 20 738 руб.<sup>105</sup>

Увеличивалась торговля Ейского порта и с внутренними районами страны. В 1853 г. из российских портов в Ейск прибыло 98 кораблей, каботажных судов и лодок с грузами на сумму 27 081 руб. и 58 судов без груза. Ушло в разные порты страны с грузами 76 судов с товарами на 40 тыс. руб. и без груза 73 судна<sup>106</sup>.

Интересные данные об увеличении внешней торговли и таможенных доходов Ейского порта (в руб.) содержатся в Кавказском календаре за 1855 г.<sup>107</sup>:

	1850 г.	1853 г.
Привезено товаров	17 305 <sup>108</sup>	75 576
Вывезено товаров	41 810	93 384
Общая сумма привоза и вывоза	59 115	168 960
Таможенный доход	1 465	19 398

Если по абсолютным величинам экспорт в 1850—1853 гг. преобладал над импортом и вырос в 2,2 раза, то по темпам роста импорт опережал экспорт и увеличился в 1851—1853 гг. в 4,4 раза. Обороты всей внешней торговли возросли в 2,9 раза, таможенные же доходы — в 13,2 раза<sup>109</sup>.

Быстро развивалась торговля и внутри самого города. Строевой лес (продано в 1853 г. на сумму 61 960 руб.), железные то-

<sup>104</sup> Там же, с. 464—467.

<sup>105</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 464, 467.

<sup>106</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 467.

<sup>107</sup> Подсчитано по данным Кавказского календаря на 1855 год, с. 469.

<sup>108</sup> Данные на 1851 г.

<sup>109</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 469.

вары, камень, привозимый из Керчи, известь и жженный кирпич, зерно, овес, кожи, соленая рыба наводняли базары города, лавки, магазины.

В городе постоянно увеличивалось число купеческих лавок и магазинов для торговли мануфактурными изделиями. Стали появляться даже магазины с предметами роскоши. Так, в 1853 г. в Ейске было 56 лавок, среди которых 12 лавок с «красными товарами», 6 галаптерейных, 10 железных, а также бакалейные, пряничные, кожевенные, мучные, мясные и другие с товарами на сумму 200 тыс. руб.

Немало способствовала развитию торговой жизни города деятельность богатых русских и иностранных купцов-комиссионеров. Купечество было представлено здесь известными и влиятельными в коммерческом мире фамилиями: закупки и перепродажу больших партий пшеницы осуществляли купец I гильдии Запанди, комиссионер влиятельной конторы в Одессе Родоконаки, бердянский купец Джурасович. Запанди, Синоди, Попов, Трандафилиди и Пастамадиади выступали главными посредниками в заграничной привозной торговле.

В связи со строительством самого Ейска и других городов края в эти годы особенно повышался спрос на строительные материалы. Поэтому в промышленности Ейска выделялись строительные предприятия. 26 кирпичных заводов в 1853 г. дали до 6 млн. кирпичей. Кроме кирпичных, значительное развитие получили черепичные, а также кожевенные заводы. Благоустраивался и сам город. В Ейске преобладали в основном кирпичные постройки: 5 полуторазэтажных, 60 одноэтажных домов, из 17 лавок только 2 деревянные, 65 деревянных домов, 25 амбаров<sup>110</sup>.

Одновременно с открытием Ейского порта в Кубанской степи, на р. Кубани, вырос новый торговый центр — Армавир. В 1848 г. он был основан генералом Зассом и заселен горскими армянами, жившими раньше в разных аулах. В Армавире стала успешно развиваться торговля, появилась обширная базарная площадь. Дома и магазины здесь были «не хуже, чем в губернском городе средней руки»<sup>111</sup>. Однако в силу ряда причин он не получил своего дальнейшего развития вплоть до начала XX в.

Таким образом, развитие Ейского торгового порта, возникновение крупного села Армавир, строительство Алагирского завода показывают, что на Северном Кавказе еще в дореформенный период стали складываться предпосылки для возникновения новых городов, вызванных к жизни экономическим развитием края.

В связи с усилившимся в эти годы курортным строительством получили дальнейшее развитие некоторые города, расположенные в местностях с богатыми минеральными источниками (Пятигорск, Кисловодск и др.). Наиболее значительного развития в 30—40-х годах XIX в. достиг Пятигорск, расположенный вблизи минераль-

<sup>110</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 464, 467, 468.

<sup>111</sup> Кавказский календарь на 1855 год, с. 466.

ных источников. Первое русское поселение при водах возникло в 1780 г., когда было заложено Константиновское укрепление. Отстраиваться город стал с 1820 г. Особенно заметно начал благоустраиваться Пятигорск с 1830 г., когда он стал уездным городом Ставропольской губ. Лучше застраивалась главная часть города, где были расположены важнейшие источники и красивые здания минеральных ванн. Жители соседних немецких колоний и близлежащих станиц: Горячеводской, Ессентукской, Георгиевской — и находящихся по соседству татарских аулов бесперебойно снабжали город с его сравнительно небольшим населением (к середине XIX в. число жителей достигало 3 тыс. человек)<sup>112</sup> продовольствием.

В 1803 г. возникло русское военное поселение в верховьях р. Подкумка, у источника «Кислые воды». Впоследствии здесь вырос еще один кавказский курорт — Кисловодск.

В 1810 г. были открыты новые источники на склонах горы Железной (впоследствии возник Железноводский курорт) и близ казачьего поста на р. Ессентуки. Эти курортные города стали успешно развиваться также с 40—50-х годов XIX в.

★

Начиная с 40—50-х годов XIX в. развитие северокавказских городов было связано с развитием производительных сил края и ростом новых производственных отношений.

Успехи экономического освоения края способствовали развитию в городах определенных буржуазных тенденций, связанных с ростом товарно-денежных отношений и вовлечением Северного Кавказа в сферу единого всероссийского рынка.

Все более увеличивалась торговая роль городов как связующего звена в рыночных отношениях между городом и деревней, отдельными районами края и внутренними рынками страны. Изменились размеры и формы торговли. Меновой характер торговли сменялся товарно-денежными отношениями. Увеличивались число и размеры ярмарочной торговли, постоянной оптовой и розничной торговли на базарах, рынках и т. д. Более широким стал ассортимент товаров. Все больше на рынках фигурировали промышленные изделия.

Переключение капиталов из сферы торговли в сферу производства только начиналось. Промышленность в городах была развита слабо и носила потребительский характер, поэтому она не могла иметь решающего значения в формировании города. Большое значение в этом процессе имели торговые и административные функции города. Некоторые города уже теряли административное значение и превращались в торговые центры местного значения (Моздок, Кизляр). Другие, наоборот, сохраняя административные функции и находясь в районах усиленного крестьянского заселения и торгового земледелия или в центре торговых путей

<sup>112</sup> Кавказский календарь на 1850 год, с. 74.



получили дальнейшее развитие (Ставрополь, Владикавказ, Георгиевск). Но появлялись и новые города, возникновение которых было связано только с экономическим фактором. В первую очередь к их числу относились Ейский торговый порт на Азовском море и торговый центр на р. Кубани Армавир, отчасти курортные города (Пятигорск, Кисловодск и др.).

Сдвиги в экономическом развитии городов находили отражение в росте населения вообще и в изменении его социального состава. Увеличился удельный вес торгово-промышленной прослойки в среде городского населения, возрастала роль торгово-ростовщического капитала. Особенно ярко и отчетливо эти тенденции проявлялись в городах нового типа (Ейск).

Несмотря на то что буржуазные тенденции в социально-экономической жизни Северного Кавказа были налицо, в середине XIX в. там еще не было всех необходимых предпосылок для формирования капиталистического города. Такие предпосылки складывались лишь во время экономического освоения края, широко развернувшегося после завершения Кавказской войны и падения крепостного права.

## Глава вторая

### ФОРМИРОВАНИЕ

### КАПИТАЛИСТИЧЕСКОГО ГОРОДА НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ

#### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ КАПИТАЛИЗМА НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ

##### Сооружение Ростово-Владикавказской магистрали и расширение железнодорожной сети

Полное вхождение Северного Кавказа в состав России совпало с отменой крепостного права в стране. Завершение Кавказской войны и падение крепостнического режима явились решающими моментами для дальнейшего развития социально-экономической и культурной жизни края. Они способствовали «быстрому поступательному движению по пути прогресса»<sup>1</sup>, — отмечал выдающийся революционный демократ Коста Хетагуров. Он говорил это о родной Осетии, но в равной мере это высказывание относится и ко всему Северному Кавказу.

Экономическое развитие края было неразрывно связано с присоединением Северного Кавказа к России. Развитие капиталистических отношений в стране способствовало дальнейшему развитию производительных сил, быстрому росту промышленности, особенно таких ее отраслей, как каменноугольная, железоделательная, нефтяная и др., сооружению широкой железнодорожной сети.

Поражение царизма в Крымской войне показало необходимость строительства железных дорог. Ф. Энгельс писал: «Поражения во время Крымской войны ясно показали необходимость для России быстрого промышленного развития. Прежде всего нужны были железные дороги...»<sup>2</sup>.

Однако для широкого строительства железнодорожных магистралей у царского правительства не было средств. Поэтому в целях привлечения частных капиталов указом от 26 января 1857 г. было образовано Главное общество российских железных дорог. Это железнодорожное частное общество создавалось при непосредственной поддержке правительства, выражавшейся в гарантии определенных доходов на затраченные ими капиталы<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Хетагуров К. Собр. соч. М., 1951, т. 3, с. 47.

<sup>2</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 22, с. 447.

<sup>3</sup> Наша железнодорожная политика / Сост. Н. А. Кислинский; Под ред. А. И. Куломзина; По документам архива Комитета министров. СПб., 1902, т. 1, с. 69—71; ПСЗ—II. СПб., 1858, т. 32, отд. I, № 31448, с. 74—79.

Подобная система железнодорожных концессий, построенная на широкой финансовой поддержке со стороны государства, была, как отмечал Ф. Энгельс, «первой победой русской буржуазии... акционерам доставались все будущие прибыли, а государству все будущие убытки»<sup>4</sup>.

С 1857 г. началась эпоха усиленного железнодорожного строительства, продолжавшаяся вплоть до войны с Турцией 1877—1878 гг., после чего был период некоторого затишья. Новое оживление в строительстве железных дорог наступило в 90-х годах.

Подчеркивая роль железных дорог в капиталистическом развитии, К. Маркс отмечал, что в странах с низким уровнем буржуазных отношений «создание железных дорог ускорило социальное и политическое размежевание, подобно тому как в более передовых странах оно ускорило последнюю стадию развития, а следовательно, окончательное преобразование капиталистического производства»<sup>5</sup>.

Железнодорожное строительство сыграло огромную роль в разложении старых, феодально-крепостнических отношений и создании нового, капиталистического способа производства. Железные дороги в России явились сильным толчком к развитию капиталистических отношений вглубь, так как постройка железных дорог означает «создание капиталистической промышленности и революционизирование примитивного земледелия»<sup>6</sup>.

Сооружение в 1872—1875 гг. железной дороги между Ростовом и Владикавказом открыло новую страницу в экономическом освоении Северного Кавказа.

Еще в 1869 г. кавказская администрация выдвинула идею «соединить Кавказ с центром империи железнодорожным путем между Ростовом и Владикавказом с ветвью к одному из пунктов восточного берега Черного моря... кроме политического и военного, дать большее экономическое и торговое значение этой линии»<sup>7</sup>.

Укрепление позиций России на Кавказе царская администрация усматривала в «сокращении расстояний, отделяющих Кавказ от империи»<sup>8</sup>. Сооружение железнодорожной сети на Северном Кавказе произвело бы «желаемый коренной переворот в сношениях Кавказского края с Россией как в гражданском, так и в военном отношении. Предоставляя полный простор русскому элементу влиять на эту богатую страну как в нравственном смысле, так и в коммерческом отношении, проектированная дорога обеспечит рассматриваемую пограничную область от всяких случайностей, внутренних беспорядков и внешних вторжений, сделав всякие попытки наших врагов против Кавказа почти не-

<sup>4</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 22, с. 451.

<sup>5</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 34, с. 291.

<sup>6</sup> Там же, т. 22, с. 450.

<sup>7</sup> ЦГИА СССР, ф. 219, оп. 1, д. 7039, 1869—1876 гг. О постройке железной дороги от Ростова на Кавказ. л. 1.

<sup>8</sup> Наша железнодорожная политика. СПб., 1902, т. 2, с. 34.

возможными... Только подобная дорога может прикрепить Кавказский край и Закавказье к России навсегда прочными и неразрывными узами; тогда, быть может, не в дальнейшем будущем Кавказа не станет, а будет лишь продолжение Южной России до азиатской ее границы»<sup>9</sup>.

В феврале 1872 г. вопрос о сооружении Ростово-Владикавказской ж. д. обсуждался в Комитете железных дорог, который утвердил направление линии от Ростова-на-Дону на бывший Романовский пост и далее по долинам рек Кубани, Кумы, Малки и Терека до Владикавказа; Пятигорск оставался в 23 верстах от главной магистрали, и его предполагалось в дальнейшем соединить с Владикавказской ж. д. особой ветвью.

Из всех представленных проектов<sup>10</sup> было выбрано юго-восточное направление железнодорожной линии по Кубанской и Терской областям. Этот выбор объяснялся тем, что в «торгово-промышленном и политическом отношении Кубанское направление имеет все преимущества перед Ставропольским»<sup>11</sup>. Кроме того, в выборе направления сыграли роль и географические условия местности.

7 марта 1872 г. Комитетом железных дорог это направление было утверждено<sup>12</sup>.

По представлению министра путей сообщения А. П. Бобринского Комитет министров предоставил концессию на строительство Ростово-Владикавказской ж. д. Р. В. Штейнгелю<sup>13</sup>. 2 июля 1872 г. Р. В. Штейнгель, избранный в сентябре 1872 г. общим собранием акционеров общества директором, принял дело по сооружению дороги<sup>14</sup> от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Обра-

<sup>9</sup> Там же, с. 35.

<sup>10</sup> Наша железнодорожная политика, т. 2, с. 121, 122.

<sup>11</sup> Там же, с. 122; ЦГИА СССР, ф. 219, оп. 1, д. 7029, л. 213—220. См. также: ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 214. О сооружении Ростово-Владикавказской ж. д. 1872 г.; ф. 268, оп. 1, д. 58; ф. 219, оп. 1, д. 7039.

<sup>12</sup> Наша железнодорожная политика, т. 2, с. 122.

<sup>13</sup> Штейнгель Рудольф Васильевич, барон, действ. статский советник, инженер путей сообщения, известный строитель железных дорог. До строительства Ростово-Владикавказской ж. д. он был участником составления проекта, а затем строителем Московско-Рязанской ж. д., Московско-Курской ж. д., главным инженером и строителем, начальником работ Орловско-Витебской ж. д., Грязе-Царицынской ж. д. и Балтийской ж. д. Имущество Р. В. Штейнгеля в Киеве в 70—80-х годах (по свидетельству Киевского дворянского депутатского собрания от 4 октября 1879 г., подписанному киевским губернатором) оценивалось в 6 млн. руб. (ЦГИА СССР, ф. 20, оп. 4, д. 4309. Об устройстве свеклосахарного завода и об уставе Т-ва Кавказского свеклосахарного завода барона Р. В. Штейнгеля, л. 85). В начале 80-х годов Штейнгель — один из крупнейших кубанских помещиков, владелец имения «Хуторок» в Лабинском отделе Кубанской обл., имел два участка земли площадью 9 тыс. дес., большой винокуренный, кирпичный, конный заводы; три имения площадью свыше 15 тыс. дес. были сняты в долгосрочную аренду. См.: Описание Кубанского имения «Хуторок» 1900 г./ Сост. П. Н. Котов. М., 1900, с. 19.

<sup>14</sup> ЦГИА СССР, ф. 219, оп. 1, д. 7039, л. 408, 429.

зование акционерного Общества Ростово-Владикавказской ж. д. было закреплено уставом Общества<sup>15</sup>.

Строительством Ростово-Владикавказской ж. д. царизм преследовал прежде всего военно-стратегические цели, но неизбежно «железная дорога, сколько бы она ни была необходима для передвижения войск и военных грузов, все-таки остается главным образом торговым путем, или, правильнее, наиболее действительным средством торгово-экономического развития страны. Отсюда истекает как неслучайное условие проложение новых железнодорожных линий по местностям, которые способны к торгово-экономическому развитию»<sup>16</sup>, — справедливо отмечалось печатью того времени.

Сквозное движение по Ростово-Владикавказской ж. д. было открыто 2 июля 1875 г. Впоследствии современники писали об этой дороге: «Она протянута... сверху вниз, она обслуживала то, что ей пужно было и когда ей пужно было. Она руководствовалась не условием, по которому она обязалась, и не интересами населения, а исключительно интересами политиканства, которое ее заставляло строить и строить, чтобы сохранить положение частной дороги»<sup>17</sup>.

Общество прочно заняло господствующее положение в экономической жизни Северного Кавказа. Почти через 40 лет после его создания о нем писали: «Общество Владикавказской ж. д. преблагополучно царствовало и было единственным монополистом Северного Кавказа. Весь Северный Кавказ, богатейшая страна в России, был закрепощен Обществом Владикавказской ж. д.»<sup>18</sup>.

Стремление Общества Ростово-Владикавказской ж. д. к постройке новых линий вызывалось главным образом тем, что в первые годы эксплуатация основной магистрали была убыточной. Помимо обычных затруднений, характерных для начального этапа эксплуатации железной дороги, это было обусловлено неурожаями в южных районах России в 1873—1875 гг., возникновением нового восточного кризиса, а затем русско-турецкой войной 1877—1878 гг. Только в 1884 г. Общество впервые получило чистую прибыль в 700 тыс. руб.<sup>19</sup>. Строительство железнодорожных веток имело целью привлечь зерновые грузы хлебобродных районов Северного Кавказа (низовые Кубани, Ставропольская губ. и Терская обл.), значительную часть которых основная магистраль обошла, и дать этому огромному потоку хлеба выход как на внешний, так и на внутренний рынок России. В 1884 г. были внесены изменения в устав Общества Ростово-Владикавказской ж. д., которое было переименовано в Общество Владикавказской ж. д. и брало на себя обязательство построить

<sup>15</sup> Устав Общества Ростово-Владикавказской железной дороги. СПб., 1872.

<sup>16</sup> Кавказский календарь на 1881 год. Тифлис, 1880, с. 86.

<sup>17</sup> Железнодорожное дело, СПб., 1910, № 33/34, с. 165.

<sup>18</sup> Там же, с. 159.

<sup>19</sup> Исторический очерк развития путей сообщения в России/ Под. ред. П. Х. Спасского. СПб., 1913, с. 41.



ряд железнодорожных веток<sup>20</sup>. Вопрос о соединении Северного Кавказа с побережьем Черного моря возник еще в 70-х годах XIX в.<sup>21</sup>

С конца 80-х годов XIX в. постепенно стало оживляться железнодорожное строительство, приостановившееся в 70-х годах. В 1882 г. был разработан план дальнейшего развития рельсовой сети в стране. В числе 17 железных дорог, указанных в представлении Министерства путей сообщения в Комитет министров от 8 апреля 1882 г., была отмечена как одна из «наиболее необходимых» ветвь Ростово-Владикавказской ж. д. к Черному морю — Новороссийская. 14 февраля 1884 г. Комитет министров признал первостепенное значение Новороссийской ветви, подчеркивая, что «после Сибирской линии она представляется наиболее неотложной из всех намеченных правительством железнодорожных линий»<sup>22</sup>.

Осенью 1884 г. окончательно был решен вопрос о направлении ветви. Был принят проект линии Тихорецкая — Новороссийск, имевший ряд преимуществ по сравнению с другими предложениями (соединение Владикавказской магистрали с Геленджиком или Анапой)<sup>23</sup>. Линия Тихорецкая — Новороссийск проходила через северную и северо-западную части Кубанской обл., где издавна было развито земледелие, находившееся в особо благоприятных условиях.

В представлении Министерства путей сообщения в Комитет министров от 27 сентября 1884 г. указывалось, что направление железнодорожной линии от станции Тихорецкой Ростово-Владикавказской ж. д. через Екатеринодар до Новороссийска пройдет так, что «самые хлебородные местности Северного Кавказа будут отстоять от незамерзающего порта не более как в 200—300 верстах. При таких расстояниях и при устранении в Новороссийске накладных расходов, вызываемых в замерзающих портах необходимостью хранить хлеб в течение зимних месяцев, кавказский хлеб по своей цене на зарубежных рынках будет поставлен в более благоприятные условия для конкуренции, чем хлеб, отправляемый через балтийские порты. Таким образом, Северный Кавказ не только может заменить оскудевающие внутренние области империи в отпускной хлебной торговле нашей, но и будет иметь возможность бороться с возрастающей конкуренцией нашему хлебу на европейских рынках...»<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> Устав Общества Владикавказской железной дороги и пять приложений к нему. СПб., 1912.

<sup>21</sup> ЦГИА СССР. ф. 268, оп. 1, д. 645, 1872—1873 гг. Об ассигновании 60 тыс. руб. на изыскания железной дороги от Владикавказа до Тифлиса через Кавказские горы, л. 3 и др.

<sup>22</sup> Наша железнодорожная политика. СПб., 1902, т. 3, с. 212, 213.

<sup>23</sup> ЦГИА СССР. ф. 219, оп. 4, д. 7015, 1869 г. По предложению Г. Дюмона о выдаче ему концессии на железную дорогу от Ростова на Керчь, Анапу, Сухум-Кале до Поти; ф. 268, оп. 1, д. 1545. По вопросу о соединении Ростово-Владикавказской ж. д. с Черным морем (22 декабря 1881—20 сентября 1883 гг.).

<sup>24</sup> Наша железнодорожная политика, т. 3, с. 213.

Концессия на строительство ветки была выдана Обществу Владикавказской ж. д. в декабре 1884 г.<sup>25</sup>, а спустя три с половиной года, 25 июня 1888 г., движение по линии Тихорецкая — Новороссийск было открыто<sup>26</sup>. Уже в 1890 г. во всеподданнейшей записке главноначальствующего гражданской частью на Кавказе А. М. Дондукова-Корсакова отмечалось, что «движение грузов по Новороссийской ветке превзошло всякие ожидания и продолжает с каждым годом увеличиваться»<sup>27</sup>.

Стремясь укрепить свое политическое и военное влияние в Кавказском крае и Закавказье, царское правительство неоднократно возвращалось к рассмотрению вопроса о железнодорожном строительстве на этих окраинах. После окончания русско-турецкой войны 1877—1878 гг. на одном из заседаний Комитета министров рассматривался вопрос «Об устройстве железных дорог на Кавказе и в Закавказском крае». В октябре 1878 г. в Кавказский комитет наместником на Кавказе была представлена подробная записка о необходимости строительства на Кавказе и в Закавказье целой сети железных дорог. В ней отмечалось: «Необходима немедленная постройка железных дорог, связывающих Закавказье с Россией. Эта необходимость, кроме интересов политического положения нашего здесь — в крае, ясно указывается и соображениями военного характера»<sup>28</sup>.

В связи с этим встал вопрос о сооружении линии от Владикавказа до Петровска, которая вошла в намеченную программу строительства железных дорог (1879 г.).

Кроме того, указывался целый ряд предполагавшихся к строительству железных дорог, имеющих военно-политическое и торговое значение: железнодорожные линии от Петровска до Баку; от будущей карсской границы до Джульфы; от Потти-Тифлисской дороги на Сухум; от Ростово-Владикавказской ж. д. до восточного берега Черного моря у Туапсе; от Ростово-Владикавказской ж. д. до Царицына и от Бакинской линии к Астаре или к другому пункту юго-западного побережья Каспийского моря<sup>29</sup>. Общий план железнодорожного строительства на Кавказе был представлен на рассмотрение Комитета министров. В нем подчеркивалось, что «испытанные в минувшую войну затруднения по мобилизации и укомплектованию действовавших

<sup>25</sup> Стаценко В. Очерк работ по постройке южных русских коммерческих портов. СПб., 1890, с. 65.

<sup>26</sup> Портовые устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-е января 1896 года. СПб., 1896, с. 5.

<sup>27</sup> ЦГВИА, ф. 400. Азиатская часть. 1890 г., д. 81. Всеподданнейшая записка главноначальствующего гражданской частью на Кавказе А. М. Дондукова-Корсакова (1882—1890 гг.), л. 51.

<sup>28</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 23, д. 174, 1874—1880 гг. По предложениям наместника Кавказского о железных дорогах на Кавказе и за Кавказом, л. 5 об.

<sup>29</sup> Наша железнодорожная политика, т. 2, с. 285, 286.

за Кавказом войск, а равным образом по содержанию значительных военных сил для охранения спокойствия в Дагестане и Чечне возводят необходимость неотложного соединения Ростово-Владикавказской дороги с Закавказским краем на степень первостепенной насущной потребности в стратегическом отношении»<sup>30</sup>.

Сооружению Петровской линии, а затем проектируемых линий от Тифлиса к Каспийскому морю, от Петровска до Баку и далее к иранской границе<sup>31</sup> придавалось большое политическое значение.

Оживление в 80-х годах XIX в. торговой и политической деятельности Англии на иранских рынках<sup>32</sup> вызывало беспокойство у русского правительства. Предполагалось противодействовать этому усиливающемуся влиянию Англии в Иране и Средней Азии строительством железнодорожных линий к иранской границе и расширением торговых связей в союзе с другими европейскими странами.

Однако заседание Комитета министров 9 и 16 января 1879 г. решило «ограничиться по отношению к железным дорогам на Кавказе начертанием лишь главнейших, близлежащих к исполнению меропрятий»<sup>33</sup>. Комитет министров утвердил к постройке как первоочередную железнодорожную линию Тифлис — Баку и ветку на Батум.

В решении указывалось: «По обеспечении реализации новых капиталов упомянутых двух линий и изысканий способов к улучшению Ростово-Владикавказской дороги приступит при первой же возможности к сооружению Владикавказско-Петровской линии»<sup>34</sup>.

В 1882 г. вопрос о сооружении Петровской железнодорожной линии вновь был поставлен в связи с рассмотрением плана дальнейшего развития железнодорожного строительства. В 1883 г. в представлении министра финансов в Комитет министров подчеркивалась ее важность как в стратегическом отношении, так и для торговых связей через Каспийское море с Ираном и Средней Азией. Горячо поддерживали строительство проектировавшейся Петровской линии и бакинские нефтепромышленники обратившиеся с прошением к наместнику на Кавказе А. М. Дондукову-Корсакову. Необходимость реализации избытков добываемой нефти выдвигала на очередь проведение железной дороги»<sup>35</sup>.

<sup>30</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 23, д. 174, л. 50.

<sup>31</sup> Предположительно указывался Астара.

<sup>32</sup> В 1873 г. английская компания «Рейтер и К<sup>о</sup>» получила концессию на сооружение в Иране железных дорог и эксплуатацию земельных недр. См.: ЦГИА, ф. 400. Азиатская часть, 1879, оп. 259/909, д. 70. Записки о европейско-персидском транзите через Закавказский край, л. 6—1.

<sup>33</sup> Наша железнодорожная политика, т. 2, с. 286, 289.

<sup>34</sup> Там же; ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 23, д. 174, л. 51.

<sup>35</sup> ЦГИА СССР, ф. 932, оп. 1, д. 364. Не позднее 1 июля 1882 г. Выписки из прошения бакинских нефтепромышленников кн. А. М. Дондукову-Корсакову о постройке Петровско-Владикавказской ж. д., л. 2.

Не меньшее значение придавалось дороге в развитии нового нефтепромышленного центра в районе Грозного. «Единственная надежда на проведение Петровской ж. д. . . для развития нефтяного дела — одно из двух: или железная дорога к Грозному, либо нефтепровод до существующей Владикавказской железной дороги»<sup>36</sup>, — заключала газета «Кавказ», помещая на своих страницах многочисленные отклики, мнения, проекты в связи с предстоящим строительством дороги.

Важное значение железнодорожной линии на Петровск признавалось и кавказской администрацией. Главпоначальствующий гражданской частью на Кавказе князь А. М. Дондуков-Корсаков, поддерживавший строительство Владикавказско-Петровской линии, высказывался за ее продолжение на Баку, которое «соединит непосредственным рельсовым путем внутреннюю Россию и Северный Кавказ с Закавказьем»<sup>37</sup>.

После многочисленных переговоров между представителями различных ведомств было утверждено южное, Сунженское направление. Право на строительство линии Беслан — Петровск было закреплено и юридически оформлено утверждением первого дополнения к «Уставу Общества Владикавказской железной дороги» (15 июня 1891 г.).

Временное движение на железнодорожном участке Беслан — Грозный было открыто 1 мая 1893 г., а с 6 ноября 1893 г. вступила в эксплуатацию линия Грозный — Петровск. С мая 1894 г. было открыто движение по всей линии Беслан — Грозный — Гудермес — Кадн-Юрт — Хасав-Юрт — Чир-Юрт — Петровск протяженностью 250 верст<sup>38</sup>. Одновременно была построена Минераловодская ветвь протяжением 61 верста<sup>39</sup>, соединившая железнодорожным путем группу минераловодческих курортов с центральными областями страны, и в июне 1896 г. — Железноводская ветвь<sup>40</sup>. Таким образом, Владикавказская железнодорожная магистраль подошла к Каспийскому морю. Одновременно с сооружением железнодорожного пути шло строительство Петровского порта.

В связи с тем что основная магистраль Ростов — Владикавказ прошла, минуя Ставрополь, с 80-х годов стал приходить в упадок хлеботорговый район края — Ставропольская губ. Уступая настойчивым требованиям «отцов» города и местных крупных землевладельцев, царское правительство обязало Общество Владикавказской ж. д. построить железнодорожную линию к городу.

<sup>36</sup> Кавказ, 1890, 2 дек.

<sup>37</sup> ЦГВИА, ф. 400. Азиатская часть, 1890, д. 81, л. 51; ЦГАОР СССР, ф. 543, оп. 1, д. 451, л. 32.

<sup>38</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению Беслан-Петровской ветви на 1 января 1898 г. СПб., 1898, с. V—VI.

<sup>39</sup> Военно-географическое и статистическое описание Кавказского военного округа: Краткое обозрение округа. Тифлис, 1908, с. 1, 2.

<sup>40</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению Железноводского подъездного пути. СПб., 1900, с. III.



1 января 1897 г. было закончено сооружение Ставропольской ветви (144 версты)<sup>41</sup>: Кавказская — Темижбекская — Расшеватка — Егорлык — Изобильная — Рождественская — Пелагиада — Ставрополь.

После сооружения железнодорожных линий, соединивших дорогу с Черным и Каспийским морями, Обществом Владикавказской ж. д. не был оставлен без внимания и выход к крупнейшей водной магистрали страны — Волге. Вопрос о сооружении Царицынско-Тихорецкой ж. д. возник еще в конце 80-х годов XIX в. Тогда же, в 1889 г., Обществом Владикавказской ж. д. были произведены изыскания и составлен технический проект линии. Ввиду большого экономического значения, придававшегося данной линии, в 1892 г. этот вопрос специально обсуждался на особом совещании, которое, «хотя и нашло эту дорогу полезною для кратчайшего соединения Волги с Новороссийском», приняло, однако, решение «постройку ее отложить впредь до выяснения влияния, какое окажут на доходность этой дороги Сибирская и Покровско-Уральская железные дороги»<sup>42</sup>. Однако острая необходимость выхода волжских грузов через южные порты, в том числе и через порты Азовского моря, не снимала вопроса о строительстве этой ветки.

24 марта 1895 г. было утверждено третье дополнение к уставу Общества Владикавказской ж. д.<sup>43</sup>, согласно которому Общество обязывалось построить «своим распоряжением за счет увеличения гарантированного облигационного капитала»<sup>44</sup> Царицынско-Тихорецкую линию протяжением около 500 верст с пристанью на Волге и другие сооружения для улучшения эксплуатации Владикавказской железнодорожной магистрали. Строительство Царицынско-Тихорецкой линии протяженностью 501 верста было закончено в 1899 г.<sup>45</sup>.

Наибольшее значение царское правительство придавало строительству железных дорог, непосредственно связывающих Закавказье с Россией. Этот вопрос начиная с 1873 г. поднимался неоднократно. Существовали два противоположных мнения. Одно из них, проводимое наместником Кавказа, сводилось к тому, что целесообразнее всего строить железнодорожный путь в направлении Владикавказ — Петровск — Баку<sup>46</sup> и далее

<sup>41</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению Ставропольской ветви. СПб., 1900, с. V; Исторический очерк развития путей сообщения в России. СПб., 1913, с. 38, 42.

<sup>42</sup> Наша железнодорожная политика. СПб., 1902, т. 4, с. 68.

<sup>43</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению Царицынской ветви. СПб., 1902, с. V—VI.

<sup>44</sup> Наша железнодорожная политика, т. 4, с. 69.

<sup>45</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению Царицынской ветви, с. 47; Наша железнодорожная политика, т. 4, с. 69—71.

<sup>46</sup> Это направление широко поддерживалось в печати. В связи с появившимися в газете «Кавказ» статьями, отражавшими противоположную точку зрения (в частности, статьи Б. И. Статковского), было напечатано



к Тифлису. «Кружная железная дорога в обход Кавказского хребта на Петровск и Баку к Тифлису, соединив Закавказье с центром империи, проведет вместе с тем свое благотворительное влияние в военном, политическом, экономическом отношениях на пространстве своего тысячестоверстного протяжения по Кавказскому и Закавказскому краю. Обстоятельство это имеет огромное значение. Задача наша в Кавказском наместничестве не состоит только в защите этого края от турок и англичан. Опасность нам угрожает не с одной только турецкой границы, она заключается и во внутреннем состоянии Кавказа. Нет надобности доказывать, какое важное значение имела бы для Кавказа в смысле окончательного умиротворения его и слияния с Россией экономическими, а через них и нравственными интересами железная дорога, прорезывающая Терскую область и опоясывающая Дагестан»<sup>47</sup>, — писал наместник.

Опыт прошедшей русско-турецкой войны 1877—1878 гг. подсказывал необходимость такой дороги в стратегическом и экономическом отношениях, поэтому особенно сочувственно относились к проекту в высших военных кругах Кавказской армии. Из-за отсутствия железной дороги одни только расходы по передвижению войск и перевозкам провианта и снаряжения достигли громадной цифры. Само передвижение было сопряжено с невероятными трудностями и находилось в полной зависимости от возможности перехода через перевал, являвшийся единственным кратчайшим сухопутным путем. Затраты же при перевозке одних только военных транспортов по Военно-Грузинской дороге во время русско-турецкой войны достигли размеров стоимости сооружения столь необходимой железной дороги<sup>48</sup>.

Другая точка зрения, выражавшаяся в необходимости сооружения кратчайшего пути через Кавказский хребет, поддерживалась министром иностранных дел князем А. М. Горчаковым и военным министром Д. А. Милютиним. В строительстве кружной дороги Петровск—Дербент они видели угрозу осуществлению сооружения дороги через Кавказский хребет. Поэтому их мнение сводилось к следующему: отклонить предложения о строительстве линии Петровск—Дербент и в первую очередь поставить вопрос о сооружении перевальной дороги через Кавказский хребет<sup>49</sup>.

Не отрицая значения перевальной дороги через Кавказский хребет, сторонники первой точки зрения настаивали на разре-

---

несколько работ Н. А. Шаврова, направленных в защиту линии Петровск—Баку («О государственном значении дороги из Петровска в Баку» и др.).

<sup>47</sup> ЦГИА СССР, ф. 1268, оп. 23, д. 174, л. 8.

<sup>48</sup> ЦГВИА, ф. 400. Азиатская часть, 1880 г., оп. 259/909, д. 74, л. 25. Письмо военного министра Д. А. Милютина министру путей сообщения К. Н. Посыету о необходимости строительства железной дороги, соединяющей Закавказье с Владикавказом.

<sup>49</sup> ЦГВИА, ф. 400. Азиатская часть, 1880 г., оп. 259/909, д. 74, л. 20.

шении Обществу Владикавказской ж. д. строительства железно-подорожной линии от Петровска до Дербента.

Только 17 мая 1896 г. состоялось решение Комитета министров, согласно которому Обществу Владикавказской ж. д. разрешалось строительство линии Петровск — Дербент, а вопрос о сооружении дороги через Кавказский хребет был поставлен на первую очередь после завершения строительства Сибирской ж. д. Это решение было подтверждено 18 февраля 1897 г. на заседании Соединенного присутствия Комитета министров и Департамента государственной экономии Государственного совета.

Строительство Бакинской линии осуществлялось Обществом Владикавказской ж. д. в две очереди: первая очередь — Петровск — Дербент (121 верста), вторая очередь — Дербент — Баладжары (216 верст) и Баладжары — Баку (13 верст) общей протяженностью около 350 верст<sup>50</sup>. Первая очередь Бакинской линии вступила в строй в январе 1900 г., вторая очередь — в ноябре того же года.

Сооружением Бакинской линии было завершено строительство Владикавказской ж. д. В августе 1901 г. была построена лишь линия Кавказская — Екатеринодар (127 верст), дальнейшее расширение сети осуществлялось в основном за счет сооружения подъездных и вторых путей на отдельных участках дороги. К началу века были сооружены вторые пути общим протяжением 376 верст, стали строиться вторые пути от Ростова до Тихорецкой (161 верста), их дальнейшее продолжение намечалось от Минеральных Вод до Прохладной (88 верст) и т. д.<sup>51</sup>

Таким образом, после соединения Владикавказской ж. д. с Закавказской она стала одной из самых больших и важных магистралей в стране. Протяжение одной только главной линии — Ростов — Владикавказ — Петровск — Баку равнялось 1239 верстам, а вместе с боковыми — 2331 версте<sup>52</sup>. Данные табл. 1 показывают протяженность Владикавказской ж. д.

К началу XX в. Владикавказская ж. д. протянулась к Черному и Каспийскому морям, к Волге и Закавказью. Она прошла по плодороднейшим степям Кубанской, Терской, Дагестанской областей через Бакинскую, Ставропольскую, Саратовскую, Черноморскую губернии (см. карту Владикавказской ж. д.). Дорога стала единственным транзитным путем в Закавказье и Иран, получив, таким образом, громадное экономическое и политическое значение для всего Кавказа. Стремясь обеспечить максимальные прибыли от ее эксплуатации, Общество Владикавказской ж. д., подобно другим обществам железных дорог и

<sup>50</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению Бакинской ветви. СПб., 1903, с. 1; Исторический очерк развития путей сообщения в России, с. 42.

<sup>51</sup> ЦГАОР СССР, ф. 453, оп. 1, д. 351. Всеподданнейший отчет министра путей сообщения, 1908 г., л. 14—15.

<sup>52</sup> Военно-географическое и статистическое описание Кавказского военного округа: Краткое обозрение округа, с. 1.

Таблица 1. Развитие железнодорожной сети Общества Владикавказской ж. д. с 1875 по 1901 г.\*

Железнодорожная линия	Ввод в эксплуатацию	Длина, версты	
		общая эксплуатационная	участков со второй колеей
Ростов — Владикавказ	2 июля 1875 г.	652	406
Тихорецкая — Екатери- нодар	15 июля 1887 г.	254	Нет свед.
Екатеринодар — Ново- российск	25 июня 1888 г.		
Беслан — Петровск-порт	1 января 1894 г.	250	126
Минеральные Воды — Кисловодск	1 января 1894 г.	61	2
Бештау — Железноводск	1897 г.	5	14
Кавказская — Ставро- поль	1 января 1897 г.	144	Нет свед.
Петровск-порт — Дер- бент — Баладжары	1900 г.	337	»
Тихорецкая — Царицын	1 июля 1899 г.	501	»
Кавказская — Екатери- нодар	1901 г.	127	»
Итого		2331	548

\* Военно-географическое и статистическое описание Кавказского военного округа: Краткое обозрение округа, с. 1; Доклады по обследованию железных дорог. СПб., 1913. Вып. 24. Владикавказская ж. д.; Москвич Г. Г. Владикавказская железная дорога: Иллюстрированный практический путеводитель на 1915 г. Пг., 1915, с. 20.

иностранным капиталистам, действовавшим в России, хищнически эксплуатировало дорогу. Корреспондент газеты «Новое время» в 1905 г., указывая на огромные прибыли, которые получала дорога, писал, что «дорога производит впечатление прямо дороги-нищей». Подвижного состава не хватает, вагоны ободраны, конструкция примитивна, скорость малая. Нужен второй путь. Нужны скорые поезда<sup>53</sup>.

### Воздействие Владикавказской ж. д. на эволюцию рынка (изменение структуры торговли, перемещение торговых путей и товарораспределительных центров)

Характеризуя роль железнодорожного строительства в развитии капитализма, В. И. Ленин писал: «Закаспийская дорога стала „открывать“ для капитала Среднюю Азию, „Великая Сибирская дорога“... Сибирь»<sup>54</sup>. Строительство Владикавказской ж. д. связало Центральную Россию с Северным Кавказом и открыло путь для проникновения капитала в этот район.

<sup>53</sup> Новое время, 1905, 27 мая.

<sup>54</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 5, с. 82—83.

К началу пореформенного периода «южные и восточные окраины Европейской России были в значительной степени незаселенной территорией»<sup>55</sup>. Высокие темпы заселения после реформы 1861 г. создали условия быстрого хозяйственного освоения Северного Кавказа. Этому способствовало, с одной стороны, наличие относительно свободных земельных площадей, а с другой стороны, то, что влияние пережитков крепостничества в этом районе ощущалось заметно слабее, чем на некоторых других окраинах, например в Новороссии. В. И. Ленин подчеркивал, что «в России уже в 1861—1905 гг. обнаружались оба типа капиталистической аграрной эволюции — и прусский... и американский (расслоение крестьянства и быстрота развития производительных сил на наиболее свободном и богатом землею юге)»<sup>56</sup>. При этом В. И. Ленин указывал, что для Юга было характерно преобладание аграрной эволюции «американского» типа. Он писал, что «в тех местностях России, где не было крепостного права, где за земледелие брался всецело или главным образом свободный крестьянин (напр., в заселявшихся после реформы степях Заволжья, Новороссии, Северного Кавказа), развитие производительных сил и развитие капитализма шло несравненно быстрее, чем в обремененном пережитками крепостничества центре»<sup>57</sup>.

Следовательно, относительная слабость крепостнических традиций в аграрном строе Северного Кавказа способствовала его экономическому прогрессу. Одним из факторов, ускорявших развитие торгового земледелия в этом регионе и формирование земледельческого капитализма, было наличие крупных рынков найма рабочей силы. Применение вольнонаемного труда В. И. Ленин считал главным проявлением «земледельческого капитализма»<sup>58</sup>. Возможность широкого использования труда наемных рабочих, местных и пришлых, была одной из важнейших предпосылок роста капиталистических отношений в крае. Именно освоение этого края капиталистическими методами и обеспечивало такой подъем производительных сил, какого он никогда не знал при господстве крепостничества в стране<sup>59</sup>.

На Северном Кавказе еще к началу 80-х годов пашня составляла почти треть земельного фонда, а через 20 лет — уже три четверти всей площади. Валовой сбор зерновых хлебов увеличился за 22 года (1875—1896 гг.) более чем в 7 раз (с 3,7 до 26 млн. четв.), тогда как по 50 губерниям Европейской России он возрос менее чем в 2 раза. При этом особенно быстро росло на Северном Кавказе производство пшеницы — главного товарного хлеба. Так.

<sup>55</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 564.

<sup>56</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 151.

<sup>57</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 16, с. 217.

<sup>58</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 232.

<sup>59</sup> Фадеев А. В. Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России (к проблеме развития капитализма вширь). — История СССР, 1959, № 6, с. 50.





по Кубанской обл. валовой сбор всех хлебов за 1875—1896 гг. увеличился в 9,8 раза (с 1958 до 19 250 млн. четв.), а сбор пшеницы в тот же период — в 19,4 раза (с 310 тыс. до 6004 тыс. четв.). К концу XIX в. на долю пшеницы приходилось до 60% посевной площади Северного Кавказа<sup>60</sup>.

Вместе с тем резко возрастал и чистый сбор зерна (за вычетом семян) в расчете на душу населения, значительно обгонявший темпы расширения посевов. В то время как по 50 губерниям Европейской России за период 1875—1896 гг. чистый сбор зерна оставался почти неизменным (2,9 и 2,8 четв.), на Северном Кавказе он увеличился за тот же период с 1,3 до 6,3 четв., т. е. почти в 5 раз (табл 2).

Таблица 2. Показатели посевов и сбора хлебов (в тыс. четв.) на Северном Кавказе в 1875 и 1896 гг.\*

Губерния, область	Год	Население, тыс. человек	Посев	Сбор	Чистый сбор	Чистый сбор на душу населения, четв.
Ставропольская	1875	500	434	750	316	0,6
	1896	873	873	5 182	4 309	4,9
Кубанская	1875	823	613	1 958	1 345	1,6
	1896	1 918	2 175	19 250	17 075	8,9
Терская	1875	575	173	993	820	1,4
	1896	933	295	2 438	2 143	2,3
Итого	1875	1 898	1 220	3 701	2 481	1,3
	1896	3 724	3 343	26 870	23 527	6,3

\* *Фадеев А. В.* Формирование земледельческого капитализма на Северном Кавказе в пореформенный период. — Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 1959 г. М., 1961, с. 255, 256.

Южные районы страны, и в частности Северный Кавказ, отличались высокими показателями сбора хлебов на душу населения, что свидетельствовало о высокой товарности земледелия края. Особенно выделялась Кубанская обл., где чистый сбор зерна достиг к концу XIX в. 8,9 четв. на душу населения. Таких показателей не знал ни один район Российской империи. Кубанская обл. в эти годы по количеству производимого зерна на душу населения (за вычетом семян) почти в 2 раза превосходила Саратовскую и Херсонскую губернии и почти в 1,5 раза — Таврическую губ. Косвенно об увеличении производства товарного хлеба говорят данные о перевозках по Владикавказской ж. д. в эти годы. С окончанием строительства основных железнодорожных веток происходил необычайно быстрый рост грузооборота Владикавказской ж. д., что видно из данных табл. 3.

<sup>60</sup> *Фадеев А. В.* Формирование земледельческого капитализма на Северном Кавказе в пореформенный период. — Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 1959 г. М., 1961, с. 255, 256.

Таблица 3. Перевозка важнейших грузов (в тыс. пуд.) по Владикавказской ж. д. за трехлетние периоды (1875—1901 гг.) \*

Годы	Зерновые хлеба				Цемент, известь, мел, алебастр				Нефть, керосин и пр.				Семя льняное, конопляное, подсолнечное и пр.		Табак	
	всего		пшеница		всего		цемент		всего		нефть		количество		количество	
	количество	во сколько раз **	количество	во сколько раз **	количество	во сколько раз **	количество	во сколько раз **	количество	во сколько раз **	количество	во сколько раз **	количество	во сколько раз **	количество	во сколько раз **
1875—1877	4 824,1		2 953,7		78,8		7,3		63,2		—		3 867,6		141,7	
1878—1880	17 328,5	3,6	12 881,2	4,4	117,7	1,5	14,8	2,0	88,7	1,4	—		8 949,8	2,3	227,6	1,6
1881—1883	53 688,9	11,1	45 272,1	15,3	404,8	5,1	40,4	5,5	520,2	8,2	152,7		10 672,9	2,8	382,5	2,7
1884—1886	31 299,0	6,5	17 923,2	6,1	368,5	4,7	24,0	3,3	702,6	11,1	21,9	0,14	5 230,3	1,4	575,1	4,1
1887—1889	79 884,3	16,6	62 620,2	21,2	878,4	11,2	72,7	9,9	1 964,9	31,1	295,1	1,9	6 958,1	1,8	1 381,0	9,7
1890—1892	124 125,5	25,7	73 971,8	25,0	1 432,0	18,2	149,4	20,4	5 101,3	80,7	3 588,9	23,5	10 866,9	2,8	2 040,6	14,4
1893—1895	139 683,4	29,0	103 450,6	35,0	2 711,3	34,4	851,7	116,2	14 364,0	227,2	7 200,3	47,2	21 404,8	5,5	2 284,6	16,1
1896—1898	85 132,3	17,6	58 664,5	19,9	4 702,8	59,7	1 947,4	265,6	62 962,3	995,9	34 741,3	227,6	23 875,4	6,2	2 606,7	18,4
1899—1901	143 235,0	29,7	68 371,0	23,1	6 529,9	82,9	3 171,4	432,6	98 793,3	1 562,7	33 681,6	220,6	23 984,3	6,2	2 757,8	19,5

\* Таблица составлена на основании данных: Отчеты правления Общества Ростово-Владикавказской железной дороги за 1875—1883 гг. СПб., 1876—1884; Отчеты правления Общества Владикавказской железной дороги за 1884—1901 гг. СПб., 1885—1902; Статистический сборник Министерства путей сообщения. СПб., 1884. Вып. 9; 1888. Вып. 16; 1892. Вып. 29; 1897. Вып. 43; 1902. Вып. 68.

\*\* По сравнению с 1875—1877 гг.

\*\*\* По сравнению с 1881—1883 гг.

Данные табл. 3 охватывают период с 1875 по 1901 г. и показывают<sup>61</sup>:

1) неуклонный рост грузооборота главных категорий грузов по Владикавказской ж. д. за каждое трехлетие, среди которых выделяются перевозки зерновых хлебов, и прежде всего пшеницы как основного товарного продукта края;

2) развитие торгового земледелия на Северном Кавказе нашло свое выражение не только в производстве зерна, но и в развитии других высокотоварных отраслей сельского хозяйства, например табаководства;

3) значительно увеличилось производство льняного, масличного и подсолнечного семян;

4) кроме того, резко увеличился грузооборот нефти, цемента, что свидетельствовало о развитии нарождающейся капиталистической промышленности края.

Благодаря развитию железнодорожной сети на Северном Кавказе стала возможной быстрая перестройка сельского хозяйства края на торгово-капиталистической основе. Особенно заметным это было в местностях, непосредственно расположенных в районе Владикавказской ж. д. В 1891—1893 гг. удельный вес товарного зерна составлял в Прикубанье и западных районах Ставрополья 60,8%, в восточной части Кубанской обл. 49% и в районах верхнего Терека 32,3%<sup>62</sup>.

Расширение возможностей сбыта стимулировало рост цен на хлеб, причем последние зависели от расположения района относительно железной дороги. Чем ближе к железной дороге примыкал тот или иной район, тем в более выгодных условиях сбыта он находился и тем выше были цены на хлеб. Так, к 1890 г. цены на хлеб в областях, примыкавших к Владикавказской ж. д., удвоились<sup>63</sup>. Это обстоятельство широко использовали перекупщики хлеба (шибан — мелкие посредники, лавочники-скупщики и др.) для его перепродажи. В 90-х годах в Ставрополье, например, перекупщики скупали в отдаленных районах пшеницу по 2 руб. 50 коп. за четверть (около 25 коп. за пуд) и затем продавали ее на пристанционных рынках по 10 руб. за четверть<sup>64</sup>.

Строительство железной дороги сопровождалось увеличением посевных площадей и арендных цен на землю. За первое десятилетие (1876—1886 гг.) эксплуатации дороги арендные цены на

<sup>61</sup> При характеристике развития сельского хозяйства и промышленности Северного Кавказа на основании данных грузооборота по Владикавказской ж. д. надо иметь в виду, что в табл. 3, графе «Зерновые хлеба» за 1899—1901 гг. учтены зерновые грузы Поволжья (в связи с окончанием строительства линии на Царицын в 1899 г.), а в графе «Нефтяные грузы» — транзитные грузы Закавказья (линия Петровск—Баку введена в 1900 г.).

<sup>62</sup> Щербина Ф. А. Общий очерк экономических и торгово-промышленных условий района Владикавказской железной дороги. СПб., 1892, вып. 1, с. 17; 1893, вып. 2, с. 21; 1894, вып. 3, с. 25.

<sup>63</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 2, с. 69.

<sup>64</sup> Краснов Г. Ставрополь на Кавказе. Ставрополь. 1953, с. 43, 44.

землю увеличились в 2 раза, а местами — в 3 раза<sup>65</sup>. Чем меньше было расстояние (в верстах) между станицей и железной дорогой, тем выше была арендная цена; например, в станицах Кубанской обл. цены были такими (из расчета за 1 дес. земли в руб.)<sup>66</sup>:

	Расстояние от железной дороги	Арендная цена
Архангельская	На линии железной дороги	6
Темнижбекская	20	5
Дмитриевская	35	4
Ладожская	50	3

До проведения Владикавказской ж. д. основным потребителем северокавказского хлеба выступал местный внутренний рынок, рамки которого были очень ограничены. При этом от 80 до 90% всего товарного хлеба вывозили сами земледельцы и только 10–20% поступало на рынок через руки хлеботорговцев, которые подразделялись на мелких посредников, лавочников-скупщиков и собственно хлеботорговцев, имевших свои конторы и амбары.

С проведением железной дороги картина резко изменилась: в хлебной торговле появилась новая фигура — станционный торговец, при помощи которого железная дорога сосредоточила скупку хлеба на этих станциях. Используя хорошо оборудованные зернохранилища и амбары при станциях Владикавказской ж. д., эти хлеботорговцы скупали огромное количество хлеба непосредственно у производителей и направляли его в порт. Не имея больших капиталов, станционные торговцы все дело основывали на скорости оборота капитала, на связях с портами, внося, таким образом, большое оживление в хлеботорговлю и «вытягивая, как насосом, от производителя все его зерно». Железные дороги и отчасти бумажно-денежное обращение способствовали выкачиванию до последней степени остатков зерна из страны<sup>67</sup>.

На смену мелким посредникам пришли комиссионеры, развернувшие свою деятельность в крупных торговых центрах; расширили операции конторы местных хлеботорговцев: на Северный Кавказ стали проникать крупные хлеботорговые фирмы, в том числе иностранные. С сооружением Владикавказской ж. д. центр тяжести для хлеботорговых операций все больше и больше перемещался к железной дороге.

По сообщениям управляющего Ставропольской казенной палатой в Департамент торговли и мануфактур в январе 1888 г., «скупка хлеба производилась главным образом поверенными иностранцев», а иногда даже иностранных магнатов,

<sup>65</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 1, с. 11.

<sup>66</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 2, с. 15, 16.

<sup>67</sup> См.: Лященко П. И. Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. СПб., 1912, с. 2, 3.

конторы которых находились в городах Кубанской обл. — Екатеринодаре, Ейске, близ некоторых железнодорожных станций — Армавира, Тихорецкой, Кавказской, в станицах Гиагинской, Новопокровской, Архагельской, Екатериновской; в Терской обл. — в Минеральных Водах, Прохладной; в Ставропольской губ. — в Белой Глине, Петровском и Воронцово-Александровском<sup>68</sup>. Уже к началу 90-х годов крупные хлеботорговые фирмы скупали до 30% товарного хлеба, комиссионеры — до 50%, местные хлеботорговцы — 17%, а на долю сельских лавочников и мелких скупщиков приходилось только 3% товарного хлеба<sup>69</sup>.

Проведение железной дороги способствовало процессу капиталистической эволюции края. На смену преобладавшему ранее в экономике края животноводству выдвигалось на первое место торговое земледелие. Этот процесс, начавшийся еще в дореформенное время, продолжался и в пореформенный период. В 80-х годах XIX в. «была борьба земледелия со скотоводством, и после упорного сопротивления скотовод вынужден был уступить законным правам земледельца»<sup>70</sup>.

Известный экономист Ф. А. Щербина, подводя итоги личных опросов среди жителей многих станиц Кубанской обл. и обрабатывая статистические материалы, писал: «Проведение железнодорожного пути способствовало в сильнейшей степени изменению хозяйственного строя в этих станицах, как ближайших к железнодорожной линии. Железная дорога открыла возможность сбыта земледельческих продуктов почти на местах их производства, мало-помалу образовались свои торговые центры в станицах Кущевской, Екатериновской и Уманской, усилился приток коренного и пришлого населения, и в конце концов быстро и бесповоротно начали заменяться скотоводческие формы хозяйства формами земледельческими»<sup>71</sup>. Другой местный экономист — Н. К. Походня присоединялся к его мнению: «Скорее других перешли к земледелию станицы, расположенные ближе к железной дороге, а затем земледелие перешло и в Закубанье»<sup>72</sup>.

Строительство магистрали Ростов—Владикавказ оказало огромное влияние на эволюцию рынка, и в частности на организацию хлебной торговли в крае. Если раньше основные торговые пути, связывавшие Северный Кавказ с внутренней Россией, проходили по долинам рек Егорлыка и Сала к низовьям Дона, а также в направлении Моздок—Кизляр—Астрахань, то теперь главной торговой артерией стала Владикавказская ж. д., проходившая значительно западнее, через кубанские степи. В связи с этим, как

<sup>68</sup> ЦГИА СССР, ф. 20, оп. 6, д. 274, 1888—1894 гг. О перечислении местностей по платежу торговых пошлин по Ставропольской губ., л. 1—4.

<sup>69</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 2, с. 71.

<sup>70</sup> Походня Н. К. Записка о потерях губернского города Ставрополя в случае обхода его новыми железнодорожными линиями, проектируемыми по Ставропольской губернии. Ставрополь, 1910, с. 4.

<sup>71</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 1, с. 11.

<sup>72</sup> Походня Н. К. Указ. соч., с. 4.



отмечал начальник Терской обл., «старая Терская линия (от станции Прохладной до Каспийского моря. — Л. К.) с Кизлярским винодельческим районом быстро пошла к упадку...»<sup>73</sup>. Стальные магистрали, соединив отдельные районы края, приблизили эту отдаленную окраину к Центральной России и через Новороссийский порт — к внешним рынкам страны, чему особенно способствовало строительство железнодорожной линии Тихорецкая—Новороссийск (1888 г.).

С окончанием строительства линии Тихорецкая—Екатеринодар—Новороссийск и западная часть Кубанской обл. также оказалась пересеченной железной дорогой. Линия Новороссийской ж. д. от станции Тихорецкой Владикавказской ж. д. прошла через юго-восточную окраину Ейского отдела, перерезала правую сторону р. Кубани, весь Екатеринодарский отдел, в том числе и его закубанскую часть (перейдя через р. Кубань), захватила часть Лабинского отдела, закубанскую часть Темрюкского отдела и окончилась в Новороссийске<sup>74</sup>.

До проведения Новороссийской ветви большая часть Екатеринодарского отдела (район наибольшего производства хлеба на продажу), его западная часть, а также Темрюкский и отчасти Лабинский отделы были отрезаны от Ростово-Владикавказской ж. д.

Из западной части Екатеринодарского отдела хлеб поступал в Екатеринодар, где скупался конторами русских и иностранных торговых фирм, преимущественно ростовскими и таганрогскими, а затем отправлялся гужем в Темрюкский порт, там перегружался на морские пароходы и шел через Ейск и Одессу на экспорт<sup>75</sup>.

Сельскохозяйственная продукция Темрюкского отдела из восточной его части направлялась гужем в Екатеринодар и далее к Ейску в Азовское море, из западной части, ближайшей к Темрюку, по р. Кубани до Темрюкского порта, затем в Керчь и далее одна часть хлебных грузов шла через Анапу за границу, другая — в Черноморский округ для местного населения.

Из Майкопского отдела, его северо-западной части (узкая полоса между притоками р. Кубани — реками Лабой и Белой) и восточной, тяготеющей через Кавказский и Баталпашинский отделы к Ростово-Владикавказской ж. д., хлеб продавался скупщикам в торговой станице Усть-Лабинской, оттуда уже направлялся к Ростово-Владикавказской ж. д., в Ростов. Во время раз-

<sup>73</sup> ЦГВИА. ф. ВУА, 400. Азпатская часть, 1910 г., д. 137. Всеподданнейший отчет начальника Терской области и паказного атамана Терского казачьего войска генерал-лейтенанта Михеева за 1909 год, л. 15 об.

<sup>74</sup> ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1190. По вопросу о постройке Новороссийской ветви Ростово-Владикавказской ж. д. (1883—1884), л. 82; д. 1191. О постройке Новороссийской ветви Владикавказской ж. д., ч. 3, 1884—1887 гг., л. 2; д. 1537. О необходимости и постепенности постройки новых железных дорог в будущем, ч. 2, 1882—1885 гг.

<sup>75</sup> ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1545. По вопросу о соединении Ростово-Владикавказской ж. д. с Черным морем (1881—1883), л. 95—98, 118—123.

ликов р. Кубани хлеб сплавлялся к Темрюкскому порту<sup>76</sup>. Из Ейского отдела хлеб или шел прямо на экспорт, или находил спрос на местах производства, или сбывался в Ростов. Из Кавказского и Баталпашинского отделов хлебные грузы направлялись на перерезающую их Ростово-Владикавказскую ж. д. и далее в Ростов. Лабинский отдел сам выступал потребителем хлеба, производимого Екатеринодарским, Майкопским и Темрюкским отделами.

С завершением строительства Новороссийской ветви Владикавказской ж. д. весь Екатеринодарский отдел Кубанской обл. (не только его западная, но и восточная часть, тяготевшая ранее к линии Ростов—Владикавказ и сбывавшая зерно через Ростов), Ейский и Кавказский отделы стали направлять сельскохозяйственную продукцию на линию Тихорецкая — Новороссийск, к более удобному и близкому Новороссийскому порту. Новороссийская линия изменила направление хлебных грузов, идущих и из других отделов (уездов) Кубанской, Терской областей и Ставропольской губ., из районов, тяготеющих к Ростово-Владикавказской магистрали, на участке от Владикавказа до станции Тихорецкой. Новороссийская линия сократила путь для выхода зерновым грузам в Черное море через Новороссийский порт на экспорт вместо прежнего направления через Ростов в Азовское море.

Таким образом, после сооружения линии Тихорецкая—Новороссийск от главного потока северокавказского зерна, направлявшегося на север, к Ростову, отделился другой поток; устремившийся на запад, к Черному морю — в Новороссийск.

Возможность экспорта хлеба через Новороссийский порт стимулировала дальнейшее железнодорожное строительство, которое вовлекало в торговый оборот богатые хлеботородные районы края. Сельское хозяйство Предкавказья все более приобретало экспортный характер.

Еще современниками отмечалось, что «увеличение наших вывозов хлебов произошло благодаря постройке [железных] дорог, без которых увеличение производительности на далеких окраинах, на юге России и на Северном Кавказе было бы немыслимо»<sup>77</sup>.

До проведения Владикавказской ж. д. богатейшая хлеботородная Ставропольская губ. занимала первенствующее положение в экономике края. Железнодорожная магистраль связала Ростов и Владикавказ, минуя Ставрополь. Даже с сооружением в 1897 г. Ставропольской линии только незначительная часть губернии оказалась пересеченной железной дорогой.

По образному замечанию Н. К. Походни, Кубанская обл. и Ставропольская губ., раньше сбывавшие свой главный продукт сельского хозяйства — скот — на одном рынке, после проведения железной дороги разошлись в разные стороны: «В то время как

<sup>76</sup> Там же, с. 118—123.

<sup>77</sup> Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896.

Кубанская область получила возможность сравнительно легко вести обмен своего продукта земледелия — по преимуществу зерна — с далекими рынками, Ставропольская губерния могла немалым улучшить свою торговлю скотом. И в то время как на юг от Владикавказской дороги формы хозяйственных предприятий Кубанской области развивались, на север от той же дороги, в Ставропольской губернии, хозяйственная жизнь населения оставалась при прежних формах производства, обреченная на переживание продолжительного сельскохозяйственного кризиса; на всю губернию легла тяжелая рука застоя»<sup>78</sup>.

С проведением Ставропольской ветки создались новые условия сбыта сельскохозяйственной продукции губернии (через Новороссийский порт), наступило оживление экономической и торговой деятельности. За 90-е годы посевная площадь Ставрополя увеличилась более чем в 2 раза<sup>79</sup>. Со всех уголков губернии усилился зерновой поток, шедший главным образом в Новороссийск, на экспорт. Из 15 268 тыс. пуд. зерна, вывозимого из Ставропольской губ. в 1901—1905 гг., 73% отправлялось через Новороссийский порт на зарубежные рынки. Линия Ставрополь—Кавказская оказалась очень доходной и была прозвана «хлебной дорожкой»<sup>80</sup>.

Еще в 70-х годах в Ставропольской губ. стала развиваться доходная отрасль хозяйства — тонкорунное овцеводство. Овцеводы-тавричане вместе с местными кулаками обращались за денежными займами к купцам. Впоследствии была даже образована банкирская контора, широко кредитовавшая овцеводов. Контора выдавала ссуды овцеводам из расчета 18% годовых. Такой высокий процент выкачивал иногда последние средства овцевода и разорял его. Процветали крупные спекулятивные сделки (закупались шерсть, скот и пр. у овцеводов по низкой цене, а затем продавались втридорога в Ростове и за границей)<sup>81</sup>.

До сооружения в 1899 г. линии Царицын—Тихорецкая юго-восточная часть Поволжья (половина Уфимской губ., западная часть Оренбургской, Самарская, Саратовская губернии) имела неблагоприятные условия для сбыта сельскохозяйственной продукции. На Юге с ними усиленно конкурировали более близкие к морю губернии Черноморского и Азовского районов. Поэтому для приволжского зерна оставался один путь — через Рыбинск к замерзающим северобалтийским портам, хотя он и был невыгоден из-за больших накладных расходов по перевозке. К тому же на Севере приволжская пшеница не находила сбыта на внутреннем рынке и почти целиком шла на экспорт. Между тем вследствие замерзания Петербургского порта происходили скопления, а нередко и зимовка грузов. Зерно часто приходилось продавать

<sup>78</sup> Походня И. К. Указ. соч., с. 4—5.

<sup>79</sup> Свод статистических сведений по сельскому хозяйству России к концу XIX века. СПб., 1902, вып. 1, с. 52—55, 170—173.

<sup>80</sup> Краснов Г. Ставрополь на Кавказе. Ставрополь, 1953, с. 44.

<sup>81</sup> Там же, с. 42, 43.

да границу в наименее выгодное время года — осенью, в условиях острой конкуренции<sup>82</sup>.

Отдаленность от портов и шаткость конъюнктуры создавали неблагоприятные условия для торговли зерном. Хлебопроизводители юго-восточного Поволжья «вынуждены [были] как попало сбывать свои избытки скупщикам и кулакам, посредникам-монопольстам, рискуя, чуть опоздают запродажей, остаться отрезанными от морей или льдом Волги и длинной зимою Севера, или замерзающим Азовским морем, или же более чем 1700—2000 в [ерстовыми] рельсовыми перегонами, по пути коих они встречают конкуренцию более близких к морям грузов»<sup>83</sup>.

Вот почему так необходимы были для приволжского зерна Новороссийский порт, а следовательно, и Царицынская железнодорожная ветвь, соединившая Поволжье с Северным Кавказом. Если раньше внешняя (морская) торговля с международными рынками шла через Волго-Донскую линию, по которой волжские грузы поступали на Дон к Ростову и уже затем через Азовское море в Черное, то теперь для низовьев Волги открылись широкие возможности сношений с внешним торговым миром непосредственно через Черное море, через Новороссийск: «Царицынско-Тихорецкая железная дорога дала выход волжским грузам прямо на корабли в Новороссийск»<sup>84</sup>.

К началу XX в. линия Царицын—Тихорецкая—Новороссийск приобрела особое значение, превратившись в хлебную артерию дороги. Она стала «экспортной». Общество Владикавказской ж. д. развернуло здесь кипучую деятельность. Близ Царицына, у Сарепты, были сооружены собственная пристань и железнодорожные пути, принадлежавшие Обществу. Разрешение на сооружение пристаней на р. Волге, у Сарепты, было дано Обществу Владикавказской ж. д. третьим дополнением к уставу Общества от 24 марта 1895 г.<sup>85</sup> Здесь Обществу принадлежали буксирные пароходы, землечерпалки, плавучая нефтекачалка, для приема нефтяных грузов были сооружены нефтяная пристань, пакгаузы, электростанция для приведения в действие всех механических устройств в Сарепте и Бекетовке и т. д.

С завершением в 1894 г. строительства Петровской линии Владикавказской ж. д. (Беслан—Петровск) и Петровского порта был открыт выход к Черному морю главным образом нефти Закавказья. Большое значение для развития экономики наиболее отдаленных и отсталых районов Северного Кавказа имело продолжение в 1899 г. Петровской линии до Дербента. Пройдя по плодородным районам юго-востока Терской обл. и степным просторам Северного Дагестана, эта железнодорожная линия внесла большие изменения в экономическую жизнь этих областей. Бла-

<sup>82</sup> Новороссийск и его район. СПб., 1891, с. 22—24.

<sup>83</sup> Там же, с. 24.

<sup>84</sup> Русское судоходство, 1899, № 207, с. 87.

<sup>85</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению пристаней в Сарепте. СПб., 1903, с. 1.



годаря Петровской линии Владикавказской ж. д. Терская обл. увеличила ввоз в Дагестан хлеба, земледельческих машин и орудий, применение которых способствовало увеличению посевных площадей пшеницы, ячменя, конопли, табака и некоторых других культур, увеличению производительности труда и т. д. Петровская линия создала возможность сбыта продуктов некоторых отраслей производства Дагестана (орехового дерева, сушеных фруктов, пользовавшихся широким спросом) на внутренние рынки Северного Кавказа и Европейской России. В Темир-Хан-Шуре возникла новая отрасль промышленности — консервная. Интересно, что именно в 90-х—900-х годах приостановилось дальнейшее развитие дагестанских ремесел и кустарных промыслов. На внутренние рынки Дагестана все шире проникали фабричные и заводские изделия из промышленных районов России (из Московского промышленного района, с Южной Украины, Поволжья, Закавказья, из центральных губерний и т. д.).

Сооружение Петровской линии было выгодно Обществу Владикавказской ж. д. потому, что строительством новых веток оно смогло отсрочить выкуп дороги казной до 31 декабря 1905 г., а также получало право на дополнительный облигационный капитал в 20 млн. руб. с правительственной гарантией<sup>86</sup>.

Таким образом, Владикавказская ж. д. была первой железнодорожной линией на Северном Кавказе, соединившей гирла Дона с Владикавказом. «Ростово-Владикавказская железная дорога, хотя и построенная прежде всего с общегосударственной политической целью, уже в первый десяток лет своей эксплуатации показала, что Северо-Кавказский край не только будет служить местом важных транзитных путей из России в Азию, но и до такой степени способен развиваться и обладает такими богатейшими данными для самостоятельного экономического значения, что он наравне с Закавказьем может и должен стать базисом наших дальнейших апрошей (подступов. — Л. К.) в Центральную и Юго-Западную Азию»<sup>87</sup>.

Железнодорожное строительство в крае обеспечивало широкое развитие внутренних и внешних экономических связей Северного Кавказа с центральными промышленными районами страны. Сооружение морских портов открывало возможности сбыта зерна на экспорт. В центре рыночных связей стоял капиталистический город. Владикавказская ж. д. явилась одним из важнейших факторов дальнейшего развития северокавказских городов.

### **Роль железнодорожных узлов как центров хозяйственной жизни северокавказского региона**

Строительство Владикавказской ж. д. явилось одним из важнейших факторов в изменении хозяйственного облика отдельных областей и районов Северного Кавказа. Сооружение железной

<sup>86</sup> Наша железнодорожная политика, т. 3, с. 281.

<sup>87</sup> Новороссийск и его район, с. 14.



дороги, с одной стороны, стимулировало дальнейшее развитие ряда старых торговых центров и способствовало возникновению новых железнодорожных центров. С другой стороны, строительство железной дороги вызвало упадок или застой тех городов и крупных населенных пунктов, которые оказались обойденными дорогой<sup>88</sup>.

Показательна в этом отношении судьба г. Ставрополя и села Армавир. Небезынтересно привести здесь наблюдение одного экономиста-современника, который, признавая большую роль железнодорожного строительства в формировании торгово-промышленных центров, писал: «Если на примере возникновения Армавира как торгового пункта подтверждается положение, что вслед за направлением новых железных дорог могут быть перенесены торговые центры, то на примере болезненного падения Ставрополя подтверждается, как дорого может обойтись такое перемещение».

Проследить изменения, вызванные строительством Ростово-Владикавказской ж. д. в хозяйственной жизни городских центров Северного Кавказа, а также населенных пунктов, официально не признанных городами (преимущественно железнодорожных станций) наиболее целесообразно по отдельным экономико-географическим районам края, тяготевшим к тем или иным участкам железной дороги. Анализ изменений ведется главным образом на основе статистических материалов, опубликованных в многотомном издании «Торговля и промышленность Европейской России по районам» под ред. В. П. Семенова-Тян-Шанского (СПб., 1909—1911. Вып. 1—12). Условно можно выделить следующие наиболее значительные участки Ростово-Владикавказской магистрали, явившиеся центрами притяжения больших экономических районов<sup>89</sup>.

Самый северный участок дороги от станции Куцевской до станции Малороссийской (сюда же тяготела восточная часть Екатеринодарского отдела, где находилась наиболее значительная станция по отправлению хлебных грузов — Станичная) стал привлекать сельскохозяйственные грузы из Тихорецкого района, включавшего восточную часть Ейского отдела Кубанской обл. (крайние западные станицы Конеловская, Старо-Деревянковская, Уманская, Челбасская) и часть Кавказского отдела с юго-восточными пограничными станицами (Архангельской, Ново-Малороссийской, Ново-Покровской, Терновской, поселком Николаевским). Грузы направлялись отсюда к Ростову, даже открытие Новороссийской ветви, оказавшей влияние на все торговое движение Кубанской обл., существенно не изменило движения этих грузопотоков.

---

<sup>88</sup> Походня И. К. Указ. соч., с. 5.

<sup>89</sup> Районирование принято по изданию: Торговля и промышленность Европейской России по районам/ Под ред. В. П. Семенова-Тян-Шанского, СПб., 1910. Вып. 7.

Среди грузов первое место принадлежало зерновым хлебам. В 1900 г. их было отправлено свыше 7 млн. пуд., в том числе около 4 млн. пуд. пшеницы, главным образом в Ростов (около 2,4 млн. пуд.) и Новороссийск (1,2 млн. пуд.). Тихорецкий район был одним из ведущих в отправлении хлебных грузов в масштабе всего Северного Кавказа, что показывают данные об отправлении грузов (в тыс. пуд.) со станций <sup>90</sup>:

	Всего	Земледельче- ские
Весь район	9 787,5	9 227,9
В том числе:		
Станичная	2 154,9	2 114,2
Куцевская	1 065,5	984,1
Крыловская	1 286,4	1 220,4
Павловская	1 275,7	1 235,9
Тихорецкая	770,4	681,1

Значительное место в отправлении принадлежало зерновым хлебам — ячменю (около 2,5 млн. пуд. в Новороссийск и Ростов, примерно равными партиями), ржи и др. Видное место среди отправляемых грузов занимали масличные семена (около 2 млн. пуд.), направлявшиеся главным образом в Екатеринодар, Ростов и Новороссийск; более мелкие партии расходились по всей России.

Железнодорожные станции стали играть ведущую роль не только как центры перевозок грузов, но и как центры хлебной торговли. С проведением Владикавказской ж. д. за очень короткое время железнодорожные станции и прилегавшие к ним станции превратились в важные торговые центры, где совершались крупные хлебные операции. Примером могут служить Куцевская, Станичная, Павловская и Уманская станции.

О количестве торговых предприятий и их оборотах можно судить по следующим данным (в числителе указывается количество предприятий, в знаменателе — сумма их оборотов в тыс. руб.) <sup>91</sup>:

	Всего	Земледельче- ские
Весь район	1210/9056	125/2987
В том числе:		
станция Куцевская со станицей Куцевской	109/1048	14/421
станция Станичная со станицей Кореновской	87/964	10/431
Павловская	47/777	8/545
Уманская	63/659	3/190

<sup>90</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 51, VII 53.

<sup>91</sup> Там же, с. VII 52.

Один из современников отмечал, что очень быстро такие станции превращались в крупные торговые центры. «По-американски (почти!) растут в степи крупные торговые центры с миллионными оборотами, и тысячи вагонов чистейшего „золотого“ зерна катят по рельсам за границу по тем степям, которые еще так недавно блистали своим девственным ковылем и подвергались набегам горцев на сторожевые станицы»<sup>92</sup>. Так, станица Кореновская, находящаяся при станции Станичной Новороссийской ветви Владикавказской ж. д., оказалась ближайшим к железной дороге пунктом для подвоза хлеба и сбыта других товаров, поступающих с железной дороги между старыми торговыми станицами Усть-Лабинской и Брюховецкой. Эта глухая станица, не имевшая раньше никакого торгового значения, с проведением железной дороги за несколько лет превратилась в крупный центр местной торговли. В новых торговых центрах (станциях Тихорецкой, Куцевской, Кореновской и др.) не только сбывался хлеб, здесь появились местные склады усовершенствованных земледельческих орудий крупнейших торговых фирм; кроме хлеба, продавали земледельческие орудия и машины, лесные материалы, наиболее ценные предметы, ввозимые из внутренних районов России.

Станция Тихорецкая со станицей того же названия являлась важным узловым пунктом железной дороги. Через Тихорецкую проходили две крупного значения магистрали: на Екатеринодар—Новороссийск и на Царицын. Станция Тихорецкая выделялась не только как крупнейший железнодорожный узел, хорошо оборудованный паровозными мастерскими, пакгаузами, элеватором на 20 тыс. четв. хлеба, мастерскими службы пути и т. д., но и напоминала оживленный поселок городского типа. Многочисленные служащие дороги и рабочие мастерских вместе с семьями составляли его постоянное население до 12 тыс. человек<sup>93</sup>. Здесь были построены двухклассные (мужское и женское) училища, коммерческое училище и женская гимназия, клуб с концертным залом, библиотека-читальня, кинематограф.

Кавказский район, расположенный по среднему течению р. Кубани и на водоразделе рек Егорлыка и Кубани, включал в себя юго-восточную часть Кавказского отдела (до станицы Ново-Покровской, поселка Николаевского, станиц Терновской, Архангельской и Ново-Малороссийской) и северную часть Лабинского отдела (до станиц Ново-Александровской, Григориполисской, села Ново-Михайловского и станицы Петропавловской включительно). Кавказский район тяготел к участку Ростово-Владикавказской ж. д. между станциями Тихорецкой и Отрада-Кубанской (Мирская, Кавказская, Гулькевичи, Розовая, Отрада-Кубанская). В центре района пересекались Ростово-Владикавказская

<sup>92</sup> Карышев Н. А. Народнохозяйственные наброски. — Русское богатство, СПб., 1895, № 3, с. 10.

<sup>93</sup> Москвич Г. Г. Владикавказская железная дорога: Иллюстрированный практический путеводитель на 1915 год. Пг., 1915, с. 69.

ж. д. и линия Екатеринодар—Ставрополь (на последней находились станции Темижбекская и Расшеватка) <sup>94</sup>.

По вывозу хлебных грузов <sup>95</sup> этот район значительно уступал району Кущевская—Малороссийская. Однако в общем грузообороте, составлявшем 4,8 млн. пуд., преобладали продукты сельского хозяйства, на долю которых приходилось 90% (в том числе 2 млн. пуд. пшеницы), что показывают приводимые данные (в тыс. пуд.) по станциям <sup>96</sup>:

	Всего	Земледельческие
Весь район	4 756,6	4 287,3
В том числе:		
Расшеватка	1 588,7	1 545,2
Гулькевичи	1 428,3	1 180,5
Кавказская	793,1	673,0
Отрада-Кубанская	561,8	518,3

Ростов и Новороссийск, частично внутренние регионы Предкавказья являлись главными рынками сбыта данного района. Пшеница и ячмень, рожь и овес, масличные семена и продукты из них были основными продуктами вывоза. Пшеница шла главным образом в Ростов, а остальные зерновые хлеба и масличные семена — в Новороссийск.

Среди станций этого участка Владикавказской ж. д. выделялась Кавказская — узловой пункт двух ветвей дороги — Екатеринодарской и Ставропольской, через который шел большой почтовый тракт из Екатеринодара в Ставрополь. Расположенная на берегу р. Кубани, вблизи больших станиц и хуторов и соединенная с последними сравнительно удобными гужевыми путями, станция Кавказская очень быстро превратилась в крупный центр местной торговли. На ее долю приходилась почти треть всех торговых предприятий и торговых оборотов района. Особенно большие обороты давала мелочная торговля разными товарами, причем зачастую здесь же велась и скупка хлеба. Значительные обороты имела питейно-трактирная торговля (склады вина, спирта, трактиры), а также торговля мануфактурой, галантереей и т. д. Оживленной была и хлебная торговля.

Следующие данные характеризуют наиболее значительные торговые центры этого района — станции и прилегавшие к ним

<sup>94</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 37.

<sup>95</sup> Почти повсеместно для Кубанской обл. наибольший удельный вес в грузообороте «Земледельческие продукты» принадлежал зерновым хлебам. Районы, представляющие исключение в этом отношении, указаны в тексте.

<sup>96</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 38.

станции, количество предприятий (указаны в числителе) и оборотов (в тыс. руб., указаны в знаменателе) <sup>97</sup>:

	Всего	Земледельческие
Весь район	609 5 557	72/2 094
В том числе:		
Кавказская с хутором Романовским	176 1 811	15/224
Гулькевичи	12,707	4,620
Расшеватка со станцией Ново-Александровской	40,686	9/372
Темирговецкая	36/417	6/266
Григориполисская	26 344	2,150

На станции Кавказской возникли постоянные конторы и амбары хлеботорговых фирм, которые открыли свои отделения на местах закупки хлеба при важнейших железнодорожных станциях; был сооружен элеватор на 20 тыс. четв., причем обработка зерна совершалась механически. Станционные здания стояли в ряду самых больших сооружений этого рода по Владикавказской ж. д., при станции были паровозные депо <sup>98</sup>. Станция Кавказская с близлежащим к ней хутором Романовским (до 32 тыс. жителей) <sup>99</sup> представляла собой оживленный поселок городского типа. Сюда из самых дальних концов России прибывали рабочие, часто целыми артелями. Станция была как бы сборным пунктом рабочей силы. В поселке была развита обрабатывающая промышленность: работали несколько мельниц, маслобойни, пивоваренный и кирпичный заводы <sup>100</sup>.

Северная часть Баталпашинского отдела (аулы Вольный, Коноковский, Кургоковский, Урупский, село Успенское) и северо-восточная часть Лабинского отдела (станции Каменнобродская, Николаевская, Прочноокопская, Убеженская, Урупская, села Армавир и Кубанское; поселки Фельдмаршальский и Царицынский) были расположены на возвышенном Ставропольском плоскогорье и орошались р. Кубанью и низовьями ее притока Урупа. Это — Армавирский район. Он тяготел к участку Ростово-Владикавказской ж. д. Кубанская—Армавир—Коноково. Главнейшими рынками сбыта земледельческих грузов района (зерновые хлеба, масличные продукты и др.) были Новороссийск и Ростов,

<sup>97</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 37.

<sup>98</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 38.

<sup>99</sup> Хутор Романовский является ярким примером таких селений, которые быстро развивались в пореформенную эпоху благодаря своему положению у станций железных дорог. Уже современники отмечали, что хутор Романовский — «хутор только по названию, а на самом деле бойкое городское поселение, быстро прогрессирующее в торговом и промышленном отношении» (Москвич Г. Г. Указ. соч., с. 72).

<sup>100</sup> Москвич Г. Г. Указ. соч., с. 72.



а также местные предкавказские рынки<sup>101</sup>. Среди железнодорожных грузов, отправлявшихся из этого района, ведущее место принадлежало зерну, в первую очередь пшенице, а также ячменю, овсу, пшеничной муке, значительные партии которых поступали в Невинномысский район, Ростовский порт, в Новороссийск, а также в Закавказье.

Не меньшее значение, чем хлебные грузы, имели масляные семена и продукты их обработки, составившие более 2 млн. пуд. грузов, причем свыше половины их приходилось на долю жмыхов (направлявшихся в Новороссийск и на прибалтийские рынки). Значительным был также вывоз растительных масел местного производства, находивших сбыт на внутренних рынках — в Ростове, южных районах России и Украины.

Решающая роль в железнодорожном вывозе продукции района (свыше 90% всего грузооборота) принадлежала станции Армавир, с которой отправлялось 5156,3 тыс. пуд. грузов (а по всему району — 5641,7 тыс. пуд.). Земледельческие грузы составляли 80% всего ее грузооборота — 4118,4 тыс. пуд. (по всему району — 4383,4 тыс. пуд.)<sup>102</sup>.

Село Армавир Лабинского отдела Кубанской обл., расположенное на линии Владикавказской ж. д., посередине между Владикавказом и Ростовом, занимало почти центральное положение по отношению к южным и западным районам Кубанской обл., северным и северо-западным районам Терской обл. и западным районам Ставропольской губ. Такое положение Армавира в обширнейшем районе плодородных земель с проведением железной дороги выдвинуло его в число крупнейших торгово-промышленных центров Северного Кавказа с миллионными торговыми оборотами<sup>103</sup>.

Обследуя финансово-экономическое положение Армавира, управляющий Екатеринодарской казенной палатой отмечал, что «небольшой аул Армавир, ничем не отличавшийся от других черкесских аулов до проведения Владикавказской ж. д., с 1875 г. начал быстро развиваться и уже через 10 лет превратился в крупнейший торгово-промышленный центр Северного Кавказа»<sup>104</sup>.

В 1885 г. обороты торговых и промышленных предприятий в селе достигли 4 млн. руб., в 1895 г. — уже 18 млн. руб., составив пятую часть оборотов всей Кубанской обл.<sup>105</sup>; к 1900 г. обо-

<sup>101</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 39, VII 40.

<sup>102</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 40.

<sup>103</sup> ЦГИА СССР, ф. 1090, оп. 1, д. 133, 1912 г. Записки Н. Джунковского, члена Управления наместника на Кавказе, о преобразовании селения Армавир в город; ф. 1276, оп. 2, д. 55, 1906—1914 гг. Об обращении села Армавир Кубанской области в город. 1906—1914 гг.; ф. 1276, оп. 19, д. 227, 1907 г. Об обращении села Армавир в город; ф. 20, оп. 6, д. 246, 1886 г. О перечислении Екатеринодара из IV в III класс и селения Армавир из V в IV класс местностей по платежу торговых пошлин.

<sup>104</sup> ЦГИА СССР, ф. 1276, оп. 2, д. 55, л. 147.

<sup>105</sup> Там же, оп. 19, д. 227, л. 125.

роты только торговых предприятий были примерно 16 млн. руб. Данные табл. 4 показывают основные торговые предприятия Армавира и их обороты.

Таблица 4. Торговые предприятия села Армавир \*

	Всего	Земледельческие продукты	Продукты животноводства	Лесные	Минеральные продукты, металлические изделия	Мануфактурные изделия	Питейные	Смешанные хозяйственные
Количество предприятий	330	37	24	5	25	40	46	153
Обороты, тыс. руб.	15954	3094	1652	250	1973	5326	763	2896

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 39.

Из табл. 4 видно, что в Армавире большая доля в торговых оборотах принадлежала хлебной и мануфактурной торговле. В нем были сосредоточены главным образом предприятия по торговле хлебом и оптовые склады мануфактуры и земледельческих машин и орудий. Отсюда шло снабжение ряда районов Северного Кавказа.

Вместе с тем Армавир как железнодорожный узел служил главным пунктом ссыпки зерна. На станцию широкими гужевыми потоками шли зерновые и другие земледельческие грузы из прилежавших к нему уездов — Ставропольского и Медвеженского Ставропольской губ., Баталпашинского, Майкопского, Кавказского отделов Кубанской обл. От станции Армавир шел оживленный почтовый и торговый тракт на г. Майкоп и станцию Лабинскую.

К началу XX в. село Армавир фактически превратилось в большой город Предкавказья с населением свыше 60 тыс. человек. До проведения Владикавказской ж. д. это был небольшой горский аул, населенный главным образом армянами, стоявший в пустынной голой степи, раскинувшейся по р. Кубани. Теперь вместо жалких аульных домишек появились ряды домов, мощные улицы, отделения банков, телефонная сеть — типичные признаки городской жизни. Значительное развитие получила промышленность Армавира, главным образом на базе переработки местного сырья. В нем насчитывалось 20 промышленных предприятий с оборотом 2975 тыс. руб. (из них 12 по переработке земледельческих продуктов) <sup>106</sup>.

Промышленность Армавира была представлена маслособойными, винокуренными, пивоваренными заводами, табачной фабрикой, мукомольными мельницами, кондитерскими фабриками,

<sup>106</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 39.

ватной фабрикой, ремонтными мастерскими, чугунолитейным заводом, механическими и экипажными мастерскими. В селе имелись свои типографии с переплетной мастерской<sup>107</sup>.

В связи с рассмотрением вопроса о преобразовании села Армавир в город в 1894 г. начальником Кубанской обл. была произведена ревизия Армавира. В отчете об этой ревизии говорилось, что население села живет «не исключительно земледельческим трудом, а в значительной своей части оптовою и розничной торговлей, фабрично-заводскими промыслами, так называемыми свободными профессиями и тому подобными занятиями»<sup>108</sup>.

Пример села Армавир подтверждает, что городообразовательные процессы, которые шли в городах и крупных торгово-промышленных центрах (не имевших статуса города), по сути своей имели лишь формальные, незначительные различия. Многолетняя история преобразования села в город наглядно иллюстрирует, каким тормозом в этом прогрессивном процессе были бюрократический аппарат царской администрации и позиции собственников поселений. Уже в 80-х годах XIX в. городская жизнь в Армавире была настолько развита, что в 1885 г. впервые был поставлен вопрос о преобразовании его в город. Многочисленные прошения сельских жителей, сельских общин об организации у них городского типа самоуправления оставались без внимания. Главным препятствием для этого преобразования было несогласие коренных жителей села — армян. Вопрос был решен лишь в 1914 г.<sup>109</sup>

Наконец, последний участок Ростово-Владикавказской ж. д., проходивший с северо-запада на юго-восток по Кубанской обл., — станции Николаевская, Богословская, Невинномысская, Барсуки. Сюда тяготела северная часть Баталпашинского отдела от станций Отрадной и Беломечетской включительно (кроме станции Воровсколеской, аулов Вольного, Колоковского, Кургоковского, Урупского и села Успенского) и станции Барсуковская, Бесскорбная и Попутная Лабинского отдела. Район, расположенный по течению р. Кубани и низовьям ее притоков — Большого и Малого Зеленчука, — Невинномысский.

Как по сбыту сельскохозяйственной продукции, так и по снабжению необходимыми промышленными товарами он тяготел главным образом к Новороссийску, затем к Ростову и частично к Армавиру, как ближайшему распределительному рынку. Земледельческие продукты направлялись на внутренние близлежащие рынки Предкавказья.

<sup>107</sup> По сведениям атамана Лабинского отдела за 1899 г., в Армавире насчитывалось: 469 лавок, 3 маслобойни, 7 кузниц, 3 типографии, 5 мельниц, табачная фабрика, 2 ватных и 19 кирпичных заводов, 8 бондарных, 14 общественных домов, 3118 частных домов, 5 церквей. См.: ЦГИА СССР, ф. 1090, оп. 1, д. 133, л. 3.

<sup>108</sup> ЦГИА СССР, ф. 1090, оп. 1, д. 133, л. 5—5 об.

<sup>109</sup> Там же, д. 133, 1912 г.; ф. 1276, оп. 2, д. 55, 1906—1914 гг.; ф. 1276, оп. 19, д. 227, 1907 г.; ф. 990, оп. 1, д. 110.

Важнейшим отправляемым грузом была пшеничная мука, находившая спрос преимущественно в Закавказье, Средней Азии, Петровске, на местных рынках и отчасти в Европейской России. Существенное место в грузообороте принадлежало масличным семенам, вывозившимся в Армавир, Новороссийск и другие районы Северного Кавказа<sup>110</sup>. Зерновые грузы (ячмень, овес, просо, кукуруза, пшеница) шли главным образом в Новороссийск, Ростов, Армавир и на внутренние предкавказские рынки.

Наибольшее значение в районе имела Невинномысская как станция отправления и как торговый центр, чему немало способствовало ее экономо-географическое положение. Станция была расположена на р. Кубани при впадении в нее р. Большой Зеленчук. В полутора верстах от станции расположилась большая станица Невинномысская (свыше 16 тыс. жителей). К станции и станице Невинномысской примыкал целый ряд густонаселенных станиц и поселений (станции Темполесская, Георгиевско-Осетинская, Баратковская, Беломечетская, Дворцовый хутор, селение Рождественское и др.), а также многолюдные аулы. От г. Ставрополя шло шоссе к станции Невинномысской и дальше к торговому центру Баталпашинску (свыше 20 тыс. жителей), а от последнего — под названием Военно-Сухумская дорога — в Теберду, на Сухум. Кроме того, от станции шла почтовая дорога до станицы Отрадной<sup>111</sup>.

Всего из Невинномысского района отправлялось 2041,6 тыс. пуд. грузов (из них 1455,4 тыс. пуд. земледельческих). На долю станции Невинномысской соответственно приходилось 1261,5 и 1015,1 тыс. пуд. Торговля района носила смешанный характер. Наибольший оборот давали мелочные лавки, затем склады вина и спирта, трактиры, торговля виноградными винами, скупка и продажа овчин и шерсти, кожевенных товаров. Значительные обороты давала торговля земледельческими орудиями, мануфактурой и готовым платьем.

Среди торговых пунктов выделялись по числу предприятий и оборотам станицы Невинномысская и Отрадная<sup>112</sup>.

Данные о торговых предприятиях и их оборотах приведены в табл. 5.

Промышленность района была представлена главным образом предприятиями по обработке земледельческих продуктов. Еще с 80-х годов здесь получило довольно значительное развитие мукомольное производство. Количество промышленных предприятий и их обороты показывают данные табл. 6.

---

<sup>110</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 42.

<sup>111</sup> Там же; Москвич Г. Г. Указ. соч., с. 88—90.

<sup>112</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 42.

Таблица 5. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
Невинномысского района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Продукты животноводства		Мануфактурные изделия		Питейные		Смешанные хозяйственные	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты

Весь район 303 2 155 18 110 11 325 10 112 39 454 211 956

В том числе:

Невинномыс- 76 976 2 40 6 295 7 74 14 205 42 313

ская с ху-  
тором Рожде-  
ственным

Отрадная 46 388 11 45 3 23 1 30 8 160 23 130

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 42.

Таблица 6. Промышленные предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
Невинномысского района \*

	Всего		Питательные продукты		Животные продукты		Волокнистые вещества	
	коли- чество	обо- роты	коли- чество	обо- роты	коли- чество	обо- роты	коли- чество	обо- роты

Весь район 25 2 154 21 1 223 2 95 1 805

В том числе:

Невинномыс- 8 1 980 6 1 085 1 90 1 805

ская с ху-  
тором Рожде-  
ственным

Отрадная 4 20 3 15 1 5 — — —

Великокняжеское 2 61 1 30 — — — —

Бесскорбная 7 54 7 54 — — — —

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 42.

Со строительством Ростово-Владикавказской ж. д. и линии Тихорецкая — Екатеринодар — Новороссийск были связаны и большие экономические перемены в западных районах Кубанской обл.

До проведения Ростово-Владикавказской ж. д. Екатеринодар был единственным значительным торгово-промышленным центром Кубанской обл. Город славился своими ярмарками и городскими базарами, где сельские жители сбывали в основном зерновые хлеба, что приносило ему ежегодно не менее 30 тыс. руб. дохода, а вместе с торговыми оборотами окружавших его ста-



ниц — несколько десятков миллионов рублей. До строительства железной дороги Ростов — Владикавказ г. Екатеринодар и его округ направляли свою сельскохозяйственную продукцию гужевым способом, через чумаков, в Ростов в обмен на изделия фабрично-заводской промышленности. Железная дорога подорвала этот истарин сложившийся способ обмена и сбыта товаров, исчез промысел чумаков, появились условия для более выгодных заработков. Резко увеличилась провозная плата. На расстоянии 300 верст от Екатеринодара до Ростова она составляла в 1876—1877 гг. 15—20 коп. с пуда, а в 1881—1882 гг. — уже 60—70 коп., т. е. возросла примерно в 4 раза<sup>113</sup>. Таким образом, Екатеринодар и связанные с ним торговыми оборотами станции остались без средств сообщения.

Оживление торговой деятельности города и тяготеющего к нему района наступило в связи со строительством Новороссийской линии Владикавказской ж. д. С ее проведением весь Екатеринодарский отдел, вместе с областным центром г. Екатеринодаром, и северная часть Майкопского отдела (до станций Белореченской, Гиагинской и Пшизовского аула) оказались в сфере влияния линии Тихорецкая — Екатеринодар — Новороссийск, стали тяготеть к ее участку Динская — Пластуновская — Екатеринодар — Афи́пская — Северская — Васю́ринская — Усть-Лабинская — Ладовская<sup>114</sup>.

Свыше 60% всех отправляемых грузов Екатеринодарского района составляли сельскохозяйственные продукты и более 30% приходилось на долю лесных и строительных материалов.

Нижеприводимые данные показывают количество отправляемых грузов района с наиболее значительных станций (в тыс. пуд.)<sup>115</sup>:

	Всего	Земледельческие	Лесные материалы
Весь район	12 962	8 057	3 977
В том числе:			
Пластуновская	409	404	—
Екатеринодар	8 034	6 825	355
Афи́пская	1 654	24	1 620
Северская	2 038	40,9	1 967

По вывозу грузов первое место в районе принадлежало станции Екатеринодар, на долю которой приходилось более 62% всего грузооборота района, за ней следовали станции Северская и Афи́пская. К 1900 г. через станцию Екатеринодар ежегодно проходило более 8 млн. пуд. грузов, свыше 85% которых со-

<sup>113</sup> ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1545. Докладная записка депутатов Екатеринодарского городского общества министру финансов Н. Х. Бунге 4 февраля 1882 г., л. 21.

<sup>114</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 34, VII 35.

<sup>115</sup> Там же.

ставляли продукты земледелия. Екатеринодар стягивал грузы обширного земледельческого района, к нему шел гужом поток зерна из окрестных станиц и хуторов <sup>116</sup>.

Екатеринодар, административный центр Кубанской обл., к началу XX в. превратился в крупный торгово-промышленный и довольно благоустроенный город. В городе были трамвай, электрическое освещение, водопровод, телефонная станция, библиотека, археологический музей, картинная галерея, школа живописи и т. д.

О торговле г. Екатеринодара и его района дают представленные данные, приводимые в табл. 7.

Таблица 7. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.) г. Екатеринодара и его района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Минеральные продукты, металлические изделия		Мануфактурные изделия		Питейные		Смешанно-хозяйственные	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Весь район	1 609	21 161	122	3 422	66	1 774	143	5 931	300	3 925	857	4 288

В том числе:

Екатеринодар	866	17 033	77	2 554	58	1 706	116	5 670	211	3 123	311	2 448
--------------	-----	--------	----	-------	----	-------	-----	-------	-----	-------	-----	-------

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 34.

Положение Екатеринодара как основного распределительного центра в снабжении необходимыми товарами окружающих его многочисленных хуторов и станиц накладывало отпечаток на весь торгово-промышленный облик города. Основную долю торговых оборотов давали предприятия по торговле привозными мануфактурными и галантерейными изделиями. Среди крупнейших торговых центров Степного Предкавказья (Армавир, Ставрополь, Ейск, Новороссийск) Екатеринодар по числу торговых оборотов занимал первое место, но по числу торговых оборотов на одно предприятие его опережал г. Ейск. Многочисленные предприятия Екатеринодара были мелкими по торговым оборотам. Значительных размеров достигла питейно-трактирная торговля, на ее долю приходилось примерно 20% всех торговых оборотов города. Выделялись торговыми оборотами и предприятия смешанно-хозяйственного типа, носившие чисто потребительский характер и занимавшиеся в основном сбытом продуктов местного сельского хозяйства: мелочные и бакалейные лавки и магазины, всевозможные колбасные, кондитерские и пр., лавки

<sup>116</sup> Там же.

по продаже табака, канцелярских принадлежностей, ювелирных изделий, а также аптеки и аптекарские магазины (где продавались краски, мыло и пр.). Для крупных городов, к числу которых принадлежал и Екатеринодар, а также для негородских торгово-промышленных центров была характерна торговля сельскохозяйственными машинами и сельскохозяйственными орудиями, железоскобяными товарами, нефтью, смазочными маслами, углем и т. п. Значительных размеров достигала также торговля продуктами земледелия.

В Екатеринодаре были сосредоточены основные промышленные предприятия района (87% всех предприятий и более 95% их оборотов), представленные главным образом предприятиями обрабатывающей промышленности (мукомольные мельницы, маслобойни, винокуренные, пивоваренные, табачные заводы). Производства по обработке сельскохозяйственной продукции Екатеринодара составляли 75% этих предприятий района и около 97% их промышленных оборотов, о чем свидетельствуют данные табл. 8.

Таблица 8. Промышленные предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
г. Екатеринодара и его района \*

	Всего		Питательные продукты		Полезные ископаемые и продукты их обработки	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Весь район	78	8 297	32	7 638	22	346
В том числе						
г. Екатеринодар	68	8 012	24	7 400	22	346

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 34, VII 35.

Значительное количество мелких предприятий, расположенных в многочисленных очень населенных станицах, местечках, железнодорожных станциях (Усть-Лабинская, Платнировская, Пластуновская, Ладовская, Северская, Динская, Пашковская, Ново-Лабинская, Рязанская, Афицкая, Васюринская и др.), сосредоточивало остальную часть торгово-промышленной деятельности района. И это являлось весьма характерной чертой для Северного Кавказа в целом, и особенно для Кубанской обл. Так, железнодорожная станция Платнировская со станицей того же названия не только стала хорошо оборудованной станцией по отправлению зерна (было сооружено 7 амбаров для ссыпки и хранения зерна, ежегодно его отправлялось до 1 тыс. вагонов), но и превратилась в оживленный торговый центр с ежегодной ярмаркой, имевшей обороты до 25 тыс. руб., с паровыми мельницами, кирпичными и черепичными заводами. На станции Пластуновской и в станице Пластуновской были сосредоточены склады

и хлебные амбары видных торговых фирм: Кофедзопуло (его же склады и торговля земледельческими машинами и сельскохозяйственными орудиями), Днамандопуло, Коцашева, Гавалла (лесные склады) и др. Новороссийск стал главным пунктом, куда направлялись основные грузопотоки района, особенно те из них, которые шли на экспорт (зерновые хлеба, отруби, жмыхи, различные семена) <sup>117</sup>.

Широкое распространение на внутренних рынках Предкавказья и за его пределами имела пшеничная мука, большая часть которой поступала в Закавказье и на Черноморское побережье. Видное место в грузообороте района занимали табак и табачные изделия, а также поташ (идущий в Новороссийск и в Польшу). Главным рынком, снабжающим изделиями фабрично-заводской промышленности внутренних районов страны, был Ростов-на-Дону, а экспортными товарами — Новороссийский порт.

Крайняя западная часть Кубанской обл. была прорезана Новороссийской ж. д. на участке Ильская — Линейная — Абинская — Крымская — Баканская. В сфере ее влияния оказалась юго-восточная часть Темрюкского отдела до р. Кубани на севере и до станиц Раевской и Натухайской и села Молдаванского на западе. Это — Абинский район. На севере он примыкал к левому берегу Кубани, а его южную границу составляла цепь Кавказского хребта. С северо-востока на юго-запад район пересекала линия Новороссийск — Царицын, а от станции Крымской шел почтовый тракт на Темрюк. В прошлом район непосредственно примыкал к Анапе. В XVIII в. здесь проходил известный торговый путь к Каспию (предполагалось, что около станиц Крымской был один из этапов этого пути). Для развития торговли с горцами в 1808 г. около Шапсугской заставы и в 1836 г. при Абинском укреплении были учреждены меновые дворы, существовавшие очень недолго. Лишь с проведением железной дороги был открыт выход к морю через Новороссийск <sup>118</sup>.

Район, расположенный между Новороссийском и Екатеринодаром (до станции Ильской), как по вывозу своей продукции, так и по ввозу необходимых изделий фабрично-заводской промышленности тяготел к Новороссийскому порту и г. Екатеринодару. Природные богатства района определяли и его грузопотоки. В железнодорожных перевозках района главная роль принадлежала лесным грузам (в основном строительным материалам, дровам, древесному углю и пр.), имевшим спрос в южных районах Европейской России и на внутренних рынках Предкавказья <sup>119</sup>. Значительными были отправления полезных ископаемых — извести, алебаstra, гипса, нефти и нефтяных остатков, а также земледельческих орудий. Основными рынками их сбыта были Екатеринодар, Новороссийск, Тихорецкая и частично дру-

<sup>117</sup> Москвич Г. Г. Указ. соч., с. 78.

<sup>118</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 27.

<sup>119</sup> Там же.

гие районы Предкавказья, южные губернии страны и крупные города. Менее значительным был вывоз сельскохозяйственных грузов, в том числе зерновых хлебов (в тыс. пуд.), со следующих станций <sup>120</sup>:

	Всего	Земледельческие	Лесные материалы	Минеральные продукты, металлические изделия
Весь район	9 110,4	778,6	7 336,0	963,0
В том числе:				
Ильская	1 724,0	45,3	1 318,7	359,3
Линейная	2 212,5	103,3	2 030,0	77,4
Абинская	1 848,2	71,9	1 653,5	120,9
Крымская	1 510,9	555,9	712,9	216,6
Баканская	1 814,8	2,2	1 620,9	188,8

В грузообороте Абинского района главное место принадлежало грузам лесной промышленности (более 80%), далее шли полезные ископаемые (10,6%), тогда как земледельческие грузы составляли только 8,6% всех отправок района. Железнодорожные станции этого района имели почти исключительно грузовое значение.

Кроме станции Ахтырской, здесь не было еще сколько-нибудь значительного торгового центра, что подтверждают данные табл. 9 о торговых предприятиях Абинского района.

Таблица 9. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.) Абинского района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Смешанно-хозяйственные продукты	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Весь район	471	4 925	51	3 300	237	753
В том числе:						
Ахтырская	129	3 638	30	3 157	69	237
Абинская	65	288	7	34	26	99
Крымская	89	536	9	96	32	189

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 27.

Данные таблицы показывают, что основные торговые предприятия были сосредоточены в торговом центре — Ахтырской. На ее долю приходилось примерно треть всех торговых предприятий и свыше 70% торговых оборотов района, причем особо выделялись по оборотам предприятия по торговле зерновыми хлебами и мукой.

<sup>120</sup> Там же, с. VII 28.



Станция Невинномысская — последний железнодорожный пункт Владикавказской ж. д. на территории Кубанской обл. Дальше дорога пересекла на участке Барсуки — Курсавка — Нагутская — Суворовская (тесно примыкала к этому участку железной дороги станция Воровсколеская Баталпашинского отдела Кубанской обл.) юго-западную, очень незначительную полосу Ставропольской губ., весь Александровский уезд с селением Александровское. Это так называемый Александровско-Ставропольский район. Кроме железной дороги, от г. Ставрополя шел почтовый тракт на село Александровское, от которого у села Сергпевского отделялась почтовая дорога на Прасковею. Плодородные почв и достаточное орошение создавали благоприятные условия для земледелия и давали высокие урожаи. Среди земледельческих культур преобладали пшеница, овес, просо, ячмень. В значительной мере было развито скотоводство (разведение крупного рогатого скота, овец, лошадей), садоводство. Продукция сельского хозяйства и составляла основные статьи вывоза, среди которых главное место принадлежало масличным семенам и зерновым хлебам. Эти грузы направлялись преимущественно в Новороссийск, на экспорт, частично находили сбыт на внутренних рынках соседних районов Предкавказья. Продукты овцеводства (шерсть, овчины) пользовались широким спросом на внутренних, главным образом южнорусских, рынках. В обмен на вывозимые грузы район получал лес, преимущественно из Царпцына, соль, каменный уголь и железо из Южной горнопромышленной полосы, керосин из Грозного и Петровска. Ближайшим рынком, снабжавшим район предметами первой необходимости, был Армавир<sup>121</sup>. Ниже показан грузооборот Александровско-Ставропольского района (в тыс. пуд.)<sup>122</sup>:

	Всего	Земледельческие
Весь район	1 979,5	1 758,7
В том числе:		
Курсавка	1 172,3	1 057,5
Нагутская	720,4	651,0
Суворовская	86,8	50,2

Как показывают приведенные данные, грузооборот станций Курсавка и Нагутская достигал значительных размеров. Эти станции превратились в типичные железнодорожные центры хлеботорговли. Станция Курсавка с большим элеватором, емкостью 7 тыс. четв. зерна, стала значительным пунктом по хранению и отправлению хлеба<sup>123</sup>. К этой станции тяготел довольно значительный земледельческий район с очень многочисленными поселениями. Сюда же шел хлеб, скупаемый в селе Благодарном и

<sup>121</sup> Там же, с. VII 43, VII 44.

<sup>122</sup> Там же.

<sup>123</sup> Москвич Г. Г. Указ. соч., с. 91.

Благодарненском уезде. На станции Нагутской был также построен элеватор для хлебных грузов. Кроме того, было много частных складов для хранения зерна и сельскохозяйственных машин. Через станцию Нагутскую отправлялись хлеб в зерне, сено, шерсть, через станцию Суворовскую — подсолнечное семя, шерсть, картофель, виноградное вино <sup>124</sup>.

Владикавказская ж. д. связала Ростов и Владикавказ, минуя Ставрополь, вследствие чего с 80-х годов наблюдался упадок экономической жизни этого хлебного района Северного Кавказа. Хлебные грузы, сельскохозяйственное сырье, скот потянулись из губернии к станциям Минеральные Воды, Курсавка, Армавир, Тихорецкая. Гужевые тракты — Тифлисский, Черкасский, Царицынский, проходившие через Ставрополь, потеряли свое бывшее хозяйственное значение. Ставрополь перестал играть роль крупного торгового центра. В городе падала хозяйственная и торговая деятельность. Сокращалась и без того малоразвитая промышленность.

Железная дорога подорвала истари сложившиеся экономические связи Ставрополя, и город утратил свое бывшее значение в жизни Северного Кавказа.

Только после проведения в 1897 г. железнодорожной линии на Ставрополь наступило оживление в экономике города <sup>125</sup>. Однако и после строительства Ставропольской линии Владикавказской ж. д. только незначительная часть Ставропольской губ. оказалась пересеченной железной дорогой — это Ставропольский уезд с г. Ставрополем. Значительная территория губернии (Прасковейский уезд с г. Прасковья, юго-восточная часть Медвежеского уезда с селом Медвежа, село Благодарное и юго-восточная часть Благодарненского уезда до села Николино-Балковского включительно, кочевья Большой и Малый Барханчак Трухменского приставства) осталась вне зоны влияния дороги. Из них только Прасковейский район с издавна сложившимся развитым земледелием имел видное значение по торговле хлебом, особенно с проведением железной дороги. Этот район с многочисленными селами и хуторами (Обильное, Солдатско-Александровское, Отказное, Покойное, св. Нины, Архангельское и др.) направлял свои сельскохозяйственные грузы на станцию Незлобную Владикавказской ж. д. Другим направлением этих грузов оставался г. Георгиевск. Здесь происходили ярмарки и базары, на которых шел оживленный обмен с кабардинцами и населением отдаленных станиц Терской обл. Хлеб и изделия кустарных промыслов обменивались на сельскохозяйственные орудия и на изделия фабрично-заводской промышленности <sup>126</sup>.

Только с выходом к Ростово-Владикавказской железнодорожной магистрали Ставрополь получил возможность более широкого

<sup>124</sup> Там же, с. 91, 92.

<sup>125</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 45, VII 47; Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 3, с. 54—56.

<sup>126</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 3, с. 55.

и быстрого торгового обмена через Ростов и Новороссийск, как и остальные районы Предкавказья.

Важнейшим предметом вывоза стали зерновые грузы, преимущественно пшеница, что видно из следующих данных (в тыс. пуд.) <sup>127</sup>:

	Всего	Земледельческие
Весь район	7 931,7	7 433,8
В том числе:		
Ставрополь	3 133,0	2 938,0
Изобильная	3 878,3	3 746,4
Пелагиада	530,7	458,7
Егорлык	315,0	272,1
Рождественская	74,7	18,6

Торговые предприятия Ставрополя представлены были главным образом скупкой хлеба и продажей муки. Значительных оборотов достигала торговля мануфактурными и галантерейными товарами, предметами первой необходимости — готовым платьем, обувью и т. д. Кроме Ставрополя, как в этом районе, так и в губернии в целом не было значительных торгово-промышленных центров. Наиболее крупные торговые предприятия были сосредоточены в г. Ставрополе, что показывают данные табл. 10.

Таблица 10. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.) г. Ставрополя и его района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Продукты животноводства		Мануфактурные изделия		Смешанно-хозяйственные	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Весь район	950	8 822	113	2 435	62	827	143	2 416	312	1 201
В том числе										
Ставрополь	513	6 027	49	1 170	34	697	69	2 059	150	777

\* Торговли и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 47.

Станцией Минеральные Воды открывалась Терская обл. Владикавказская ж. д. пересекала ее с северо-запада от станции Минеральные Воды до самой центральной части области — г. Владикавказа (точнее, дорога оканчивалась у станции Беслан).

К участку железной дороги Минеральные Воды — Прохладная тяготел Пятигорский район, включавший весь Пятигорский отдел (с г. Пятигорском и заштатным городом Георгиевском), кроме станций Александрийской и Подгорной <sup>128</sup>. Северная гра-

<sup>127</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 48.

<sup>128</sup> Там же, с. VII 12.

ница района шла по р. Куме, северо-восточная часть была прорезана Ростово-Владикавказской ж. д., от нее у станции Минеральные Воды отделялась линия на Пятигорск и Кисловодск с ветвью на Железноводск (Минеральные Воды — Железноводск — Каррас — Пятигорск — Ессентуки — Кисловодск). Кроме железной дороги, он был связан шоссейной дорогой (от станции Незлобной через г. Георгиевск и далее на г. Прасковею) со Ставропольской губ. Пятигорск был соединен грунтовыми дорогами со Ставрополем в северо-западном и с Нальчиком в юго-восточном направлении.

В экономической жизни района существенную роль играл г. Георгиевск, в прошлом губернский город Кавказского наместничества, его дальнейшее развитие тесно переплеталось с открытием и развитием Минеральных Вод. Особый период в истории района наступил в 90-х годах, когда к Минеральным Водам были проложены специальные железнодорожные ветви Владикавказской ж. д.

Своеобразие этого региона заключалось в его природных богатствах — минеральных источниках. В окрестностях городов Пятигорска, Железноводска, Кисловодска и Ессентуков были сгруппированы углекислые, соляно-щелочные, сернисто-щелочные, сернистые, горько-соленые, железисто-щелочные и квасцовые источники. Считалось, что нигде на земном шаре на относительно малой площади не было такого счастливого сочетания столь разнообразных целебных источников. Здесь издавна стали строиться курорты.

Курортный характер района наложил отпечаток и на его торгово-промышленные предприятия. В основном торговля носила местный характер и отличалась крупными торговыми оборотами, с одной стороны, за счет бурно развивающейся курортной жизни, с другой — за счет ярмарочной торговли (в районе ежегодно собиралось шесть крупных ярмарок, в том числе пять в г. Георгиевске)<sup>129</sup>. Наибольшая доля торговых оборотов падала на торговлю мануфактурными (текстильными), галантерейными и бакалейными товарами, готовым платьем, обувью, предметами роскоши. Значительных оборотов достигала торговля спиртными напитками, вином и т. д. Данные, приводимые в табл. 11, дают представление о характере торговли Пятигорского района.

Как видно из табл. 11, наиболее значительными торговыми центрами были Пятигорск, где сосредоточивалось около трети всех торговых предприятий (33,1% с 45% всех оборотов района), и заштатный город Георгиевск (17% торговых предприятий и более 30% оборотов). Остальные города и поселки имели незначительное число предприятий с весьма скромными торговыми оборотами<sup>130</sup>.

<sup>129</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 13.

<sup>130</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 13.

Таблица 11. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
Пятигорского района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Продукты животноводства		Лесные материалы		Минеральные продукты, металлические изделия		Мануфактурные изделия		Питательные		Смешанные хозяйственные	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Весь район	1012	6492	66	550	32	363	17	188	41	1006	146	1789	378	1455	322	1141
В том числе:																
Пятигорск	335	2920	7	108	21	276	4	82	22	338	58	916	135	784	88	416
Георгиевск	171	2028	24	302	10	85	3	61	11	557	18	476	54	196	51	351
Кисловодск	140	497	3	6	Нет свед.	Нет свед.	3	26	3	31	24	132	55	158	52	144
Ессентуки	123	381	13	75	То же	То же	4	12	2	10	14	93	39	97	51	94
Незлобная	22	54	6	27	»	»	1				5	16	3	4	1	7

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 12.

Если в районе Минеральных Вод главным занятием жителей являлось обслуживание курортов (сдача квартир в наем, мелкие услуги, промыслы во время курортного сезона), то в остальном районе (особенно в его восточной части) было развито сельское хозяйство, в том числе и скотоводство. Озимая пшеница и овес — основные возделываемые здесь культуры; кроме того, сажали картофель и подсолнухи. Продукты земледелия и сельского хозяйства и составляли основной грузооборот района, что показывают следующие данные (в тыс. пуд.) <sup>131</sup>:

	Всего	Земледельческие
Весь район	9 694,8	8 208,9
В том числе:		
Незлобная	6 693,0	6 254,7
Пятигорск	1 124,1	533,0
Кисловодск	601,9	370,9
Ессентуки	750,8	686,1
Зольская	266,5	245,4
Минеральные Воды	169,9	107,2
Железноводск	24,6	—
Каррас	58,7	6,3
Бештау	5,3	5,3

<sup>131</sup> Там же.



Из приведенных данных видно, что железнодорожная станция Неаглобная Владикавказской ж. д. стала местом сосредоточения всех грузов Пятигорского района (около 70% всех и более 75% сельскохозяйственных грузов отправлялось через эту станцию).

В торговом обмене района четко определялись два основных направления грузопотока. С одной стороны, такие продукты сельского хозяйства, как масличные семена (составлявшие более 40% всех отправляемых продуктов земледелия), просо, шерсть, кожевенно-скорняжные товары, а также минеральные воды и виноградные вина шли на внутренние рынки России; за границу через Новороссийский порт вывозились масличные семена, просо, через Ростов-на-Дону — шерсть и через западную сухопутную границу — шерсть и жмыхи. С другой стороны, шел внутренний торговый обмен с близлежащими рынками Предкавказья и Закавказья, куда направлялись зерновые хлеба (пшеница, ячмень, пшено и др.), а также мука, крупа, картофель, сено, солома, растительные масла и пр.

Следующий участок Ростово-Владикавказской ж. д. — от станции Солдатской до станции Эльхотово — стал центром притяжения западной части Моздокского отдела (от станций Павлодольской и Луковской), северной части Супженского отдела (от селений Ханцева и Кескем) и части Нальчикского округа (селения Кожоково-Нижнее и Тамбиево II). Это так называемый Прохладненский район. Он располагался по рекам Тереку и Куре. Терек пересекал его с юга и примерно в середине района поворачивал на восток, где соединялся с Малкой. Его восточную часть (по правую сторону Терека) занимали горные хребты; остальное пространство к северу от Терека и Малки покрывали

Таблица 12. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
Прохладненского района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Продукты животноводства		Лесные материалы		Минеральные продукты, металлические изделия		Мануфактурные изделия		Питательные		Смешанные хозяйственные	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Весь район	310	1532	35	379	11	109	6	204	9	137	64	318	41	201	144	184
В том числе:																
Прохладная	100	890	24	271	5	20	4	198	7	127	13	88	22	155	25	31
Котляревская	13	169	1	60	4	78	—	—	—	—	1	7	2	14	5	10

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 10.

ковыльные и полынные степи, и только на севере р. Куры были небольшие леса. Почвы, глинистый чернозем, были плодородны.

Западная часть района пересекалась с северо-запада на юго-восток Владикавказской ж. д. Станция Котляревская соединялась почтовым трактом с Нальчиком, а от станции Прохладной шла почтовая дорога через станицу Екатериноградскую на Моздок и далее на Кизляр. Несмотря на удобные пути сообщения и наличие железной дороги, этот район не имел существенного торгового или промышленного значения и крупных торговых центров, что подтверждают данные табл. 12.

Продукты сельского хозяйства, главным образом кукуруза и пшено, составляли основной грузооборот района, что видно из следующих данных (в тыс. пуд.) <sup>132</sup>:

	Всего	Земледельческие
Весь район	6 675,1	6 177,4
В том числе:		
Прохладная	3 113,4	2 924,5
Эльхотово	1 166,4	1 081,7
Котляревская	1 085,9	938,3
Бороково	707,9	687,0
Солдатская	601,5	545,9

Главным рынком сбыта был Владикавказ, куда поступало более половины всего сбора кукурузы. Из Владикавказа грузы шли дальше, на рынки Центральной, Южной и Западной России, и даже экспортировались за границу. Видное место в грузообороте занимал вывоз масличных семян, сена и соломы в Новороссийск и шерсти в Ростов-на-Дону.

С сооружением в 1894 г. Петровской линии Владикавказской ж. д. восточная часть Терской обл. также стала втягиваться в орбиту единого всероссийского рынка. Строительство железной дороги до Петровска и порта давало выход на побережье Каспийского моря, сближало этот район Северного Кавказа с внутренними губерниями России и с азовско-черноморскими портами. Но в сфере влияния железной дороги оказалась только узкая полоса восточной части Терской обл. «Ряд станиц так называемой старой Терской линии, от станицы Прохладненской до Каспийского моря, протяжением до 300 верст, — обширная окраина, когда-то прорезывавшаяся большим торговым трактом из Кабарды на Моздок—Кизляр—Астрахань и служившая сосредоточением всей жизни восточной части Северного Кавказа, с проведением Владикавказской ж. д., а главным образом ее Петровской линии, утратила свое прежнее значение» <sup>133</sup>.

<sup>132</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 10, VII 11.

<sup>133</sup> ЦГВИА, ф. 400. Азиатская часть, д. 137. Отчет начальника Терской области и наказного атамана Терского казачьего войска, л. 15 об.

Следовательно, к началу XX в. самая северная часть (с г. Моздоком) и северо-восточная (с г. Кизляром), а отчасти и западная часть (с г. Нальчиком) Терской обл. остались в стороне от железных дорог.

Только с завершением строительства железной дороги Ростов—Владикавказ и линии на Петровск Владикавказ стал одним из крупнейших транспортных узлов края и центром притяжения большого района, включавшего обширные и плодородные долины р. Терека и предгорные районы Северной Осетии. Владикавказский округ с г. Владикавказом, южная часть Сунженского отдела до селений Кескем и Сагопш и станций Терской и Магомет-Юртовской составляли этот район<sup>134</sup>. Он был богат полезными ископаемыми, особенно серебро-свинцовыми и медными рудами.

Северную часть района прорезала Владикавказская ж. д., от которой у станции Беслан отделялась линия на Петровск-порт: Владикавказ — Дарг-Кох — Беслан — Назрань — Самашкинская — Слепцовская — Серноводск. От Моздока до Владикавказа проходило шоссе, а на юг до Тифлиса — знаменитая Военно-Грузинская дорога через Дарьяльское ущелье. Кроме того, из Алагиря шла Военно-Осетинская дорога на Кутаис и почтовый тракт — от станции Дарг-Кох на Алагир. Таким образом, Владикавказский район имел широкие связи с внутренними и внешними рынками посредством железной дороги и других путей сообщения.

Из селений и станций долины Терека, частично Ставропольской губ., из предгорий и с гор Северной Осетии поступали на владикавказский рынок скот, шерсть, молочные продукты. Главными предметами вывоза из Владикавказского района были продукты сельского хозяйства, что показывают данные о грузообороте (в тыс. пуд.)<sup>135</sup>:

	Всего	Земледельческие
Весь район	6 326,4	5 118,0
В том числе:		
Владикавказ	1 406,7	788,7
Дарг-Кох	1 537,8	1 335,4
Беслан	1 208,1	1 166,4
Назрань	1 186,1	1 179,5
Самашкинская	487,1	395,6
Слепцовская	347,2	216,3
Серноводск	153,4	36,1

Более 60% всех грузов приходилось на зерновые хлеба (3397 тыс. пуд). Большая часть зерна экспортировалась через Новороссийский порт за границу. На первом месте по сбыту

<sup>134</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 6.

<sup>135</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 8.

стояла кукуруза (3273 тыс. пуд.). До 50% кукурузы отправлялось на западные рынки страны, другая половина поступала в Новороссийский порт, на экспорт <sup>136</sup>.

Значительным рынком сбыта сельскохозяйственной продукции Терской обл. являлось Закавказье, особенно его восточные районы. Это объясняется тем, что Владикавказ из-за своего выгодного географического положения был воротами в Грузию — отсюда начиналась Военно-Грузинская дорога, единственная в то время дорога, связывавшая Закавказье с Россией. Закавказье являлось прежде всего перепродающим, транзитным рынком для Северного Кавказа, а последний был связующим звеном в его торговле с внутренними районами России.

Закавказский рынок выступал основным потребителем пшеницы, ячменя, овса, картофеля, пшеничной муки, сена, соломы, масличных семян, жмыхов и т. д. После проведения железнодорожной линии Беслан—Петровск и строительства Петровского порта главным рынком сбыта муки стал Туркестанский край. Значительную долю земледельческой продукции поглощали рынки Южной горнопромышленной полосы, западных губерний, Урала и др. С развитием городской жизни и промышленного населения значительно увеличился внутренний спрос на продукты сельского хозяйства. Потребителем большей части хлебной продукции и местного сырья были внутренние районы Предкавказья (Грозненский, Хасав-Юртовский, Прохладненский, Пятигорский, Моздокский), тяготевшие к Владикавказу как к распределительному центру.

Промышленное сырье области — полезные ископаемые (412,9 тыс. пуд., в том числе 172 тыс. пуд. разных руд), железо, продукция лесной промышленности, строительные материалы, различные вина и т. д. поступали в Закавказье и во внутренние губернии Европейской России <sup>137</sup>. Постепенно этот район Северного Кавказа, как и весь край в целом, превращался, с одной стороны, в продовольственную и сырьевую базу для промышленных районов Центральной России, а с другой — в рынок сбыта для продукции русских фабрик и заводов, вовлекался в общероссийский национальный рынок <sup>138</sup>.

Такие железнодорожные станции, как Владикавказ, Дарго-Кох, Беслан, Назрань, стягивали к себе сельскохозяйственную продукцию большого экономического региона. Важнейшими из прибывающих грузов были зерновые хлеба (1677 тыс. пуд.), из которых на долю пшеницы приходилось 78,9% <sup>139</sup>. Пшеница, просо, ячмень, овес, рожь, пшеничная мука, пшено, продукты

<sup>136</sup> Там же.

<sup>137</sup> Там же, с. VII 7, VII 8.

<sup>138</sup> *Фадеев А. В.* Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России (к проблеме развития капитализма вширь). — *История СССР*, 1959, № 6, с. 46—49.

<sup>139</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 8, VII 9.



садоводства и огородничества поступали сюда из ближайших, соседних районов Предкавказья (Грозненского, Пятигорского, Прохладненского, Хасав-Юртовского, Моздокского, Невинномысского, Кавказского, Ставропольского и др.).

В снабжении района видную роль играли портовые города — Ростов-на-Дону, Петровск (роль Новороссийска была менее значительной). Через Ростов Украина посылала сюда сахарный песок, каменный уголь, железо, строительное железо, строительные материалы и т. д. Из Ростова поступали минеральные и растительные масла, цемент, химические товары, табак и табачные изделия. Южные губернии России и Польша снабжали район сельскохозяйственными машинами и орудиями. Из Петровска через Царицын, с Урала, из Южной горнопромышленной полосы, из западных губерний крупными партиями ввозились железо, различные машины, чугунные изделия, химические товары и т. д. Значительная доля ввоза принадлежала нефтяным грузам (нефти и нефтяным остаткам), прибывавшим главным образом из Грозного. Из Новороссийска шли грузы с цементом, строительными материалами, сельскохозяйственными машинами и орудиями (последние главным образом из-за границы). Московский промышленный и Центрально-промышленный районы снабжали Предкавказье мануфактурными и галантерейными товарами. Непрерывно ширились и укреплялись экономические связи этого района Северного Кавказа с внутренними и внешними рынками страны.

Торгово-промышленная деятельность была сосредоточена в основном во Владикавказе, на долю которого приходилось к 1900 г. свыше трех четвертей всего оборота<sup>140</sup>. Данные табл. 13 показывают характер торговой деятельности района г. Владикавказа.

В городе было 654 торговых предприятия, которые давали обороты, достигавшие более 6 млн. руб.<sup>141</sup> Значительное место принадлежало торговле мануфактурой, галантерейными и другими товарами.

По торговым оборотам Владикавказ стоял в одном ряду с такими крупнейшими торгово-промышленными центрами степных районов Предкавказья, как Новороссийск, Екатеринодар, Армавир, Ейск, Ставрополь. Эти шесть городов Северного Кавказа имели к 1900 г. свыше 5 млн. руб. торгового оборота каждый. Торговые обороты Владикавказа неуклонно росли. За 20-летие (с 1889 по 1909 г.) они возросли с 4 млн. руб. до 20 с лишним млн. руб., т. е. увеличились почти в 5 раз<sup>142</sup>.

<sup>140</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 7.

<sup>141</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 7.

<sup>142</sup> Дарина В. И. Социально-экономическое развитие города Владикавказа во второй половине XIX в. и его влияние на окружающее горское население. — Изв. Северо-Осетинского научно-исследовательского ин-та, Орджоникидзе, 1958, т. 21, вып. 1, с. 116.



Таблица 13. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
г. Владикавказа и его района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Продукты животноводства		Лесные материалы		Минеральные продукты, металлические изделия		Мануфактурные изделия		Питательные		Смешанно-хозяйственные	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты

Весь район 1419 8304 58 821 51 357 6 81 44 576 344 2966 212 1307 704 2196  
В том числе:

Владикавказ 654 6263 30 537 44 331 6 81 38 528 124 2109 160 1048 252 1629  
Наарань 52 420 15 233 — — — — — — 13 123 3 12 21 52  
Ардон 38 162 1 0 2 17 — — 3 24 8 70 1 12 23 39

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 7.

Промышленность г. Владикавказа была представлена главным образом мукомольными мельницами, винокуренными заводами, табачной фабрикой, пивоваренными, маслобойными и прянично-карамельными заводами<sup>143</sup>. Данные табл. 14 дают представление о промышленности Владикавказского района.

Таблица 14. Промышленные предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
г. Владикавказа и его района \*

	Всего		Питательные продукты		Полезные ископаемые и их обработка		Мастерские и ремесленные заведения	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты

Весь район 97 2193 39 1690 51 387 6 94

В том числе:

Владикавказ 26 1850 16 1640 3 94 6 94

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 7.

Проведение железной дороги на Петровск стимулировало дальнейший рост экономической жизни г. Грозного и его рай-

<sup>143</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 7.

она. В состав района, тяготевшего к г. Грозному, входил весь Грозненский округ Терской обл., за исключением селений Али-Юрт, Бено-Юрт, Верхне-Наурского, Мундар-Юрт, Нижне-Наурского и части Кизлярского отдела, лежащего по правую сторону р. Терка<sup>144</sup>.

Железная дорога пересекала северную часть этого района. Кроме железной дороги, из г. Грозного расходились грунтовые дороги на Владикавказ, селения Шатой через слободу Воздвиженскую, Ведень (оба эти тракта не выходили из пределов района) и на станцию Николаевскую на Моздокско-Кизлярском тракте. Центральную часть района составляла Чеченская равнина с плодородными черноземными почвами между р. Фортангой, притоком Сунжи, и Гудермесовским хребтом (северо-восточная окраина района), почти наполовину покрытая лесами и садами.

Ведущее место в сельском хозяйстве района занимало зерновое производство (сеяли преимущественно пшеницу, кукурузу и просо). Кроме того, было развито виноградарство, садоводство и животноводство. Особенно быстро росли посевы пшеницы и кукурузы. Так, в Грозненском округе на долю кукурузы в 1876 г. приходилось 57%, а к 1890 г. — уже 78% общего сбора зерна. За пять лет (1888—1893 гг.) посевы кукурузы увеличились на 39%<sup>145</sup>. Таким образом, к 90-м годам XIX в. и для Чечено-Ингушетии кукуруза стала ведущей зерновой культурой. По валовому сбору зерна Грозненский округ занимал первое место среди других округов Терской обл.

Экономическое развитие района определяло его главное богатство — нефть, главным образом в окрестностях г. Грозного. Восточная часть Алхан-Юртовской долины также изобиловала нефтяными источниками.

Кроме того, в районе имелись месторождения руд: медных — близ села Евдокимовского, серебро-свинцовых — около села Кей и железных — между селениями Ведень и Дарго; месторождения серы — село Шатой, а также угля, горючего сланца, сурьмяной руды и гипса. В бассейне р. Фортанги, недалеко от села Датых и верховьев рек Нетхоя и Гудермеса, находились соляные источники; около станций Грозненской, Горячеводской и Нового Юрта — строительный камень (известняк и доломит)<sup>146</sup>.

Важнейшими грузами вывоза Грозненского района были промышленное сырье и жидкое топливо, среди которых около 99%

<sup>144</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 3.

<sup>145</sup> *Фадеев А. В.* О некоторых социально-экономических последствиях присоединения Чечено-Ингушетии к России. — Изв. Чечено-Ингушского института истории, языка и литературы. Сер. История, Грозный, 1960, вып. 1, с. 7.

<sup>146</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 3, VII 5.

принадлежало нефти, что показывают следующие данные (в тыс. пуд.) <sup>147</sup>:

	Всего	Земель- сельские	Про- дукты жи- вотно- вод- ства	Лес- ные ма- териалы	Мине- ральные продук- ты, ме- талличе- ские изделия	Ману- фактур- ные изде- лия	Спирт- ные	Бака- лей- ные
Весь район	13 992,3	1 178,3	111,4	372,2	12 242,3	41,7	22,0	24,4
В том числе:								
Грозный	13 508,1	959,7	97,8	131,7	12 240,0	36,9	18,5	23,5
Гудермес	484,2	218,6	13,6	240,5	2,3	4,8	3,5	0,9

Приблизительно три четверти нефти, нефтепродуктов поглощалось внутренними рынками Предкавказья, наиболее значительными из которых были Петровск-порт, Новороссийск и Ростов-на-Дону. Потребителями грозненской нефти стали и промышленные районы Украины. Туда же большими партиями поступал керосин. Кроме того, он вывозился в западные губернии страны. В свою очередь, металлы и металлические изделия, железо, чугун, строительные материалы и т. д. находили сбыт на внутренних рынках Предкавказья, наиболее значительным из которых был Петровск, и в Закавказье. Мука, пшено, просо, рожь и другие продукты сельского хозяйства вывозились главным образом в Закавказье, в Среднюю Азию, Петровск-порт и другие порты Каспийского моря, частично в южные районы России и Польши <sup>148</sup>. К концу XIX в. Грозненский округ являлся районом высокоразвитого торгового животноводства. Среди других округов Терской обл. он занимал второе место по разведению мелкого и первое — по разведению крупного рогатого скота.

Основные грузопотоки направлялись из Грозного на Ростов и Петровск-порт, который связывал этот район с Закавказьем, Средней Азией и Поволжьем. К концу XIX в. установились прочные связи с индустриальными центрами Приазовья, Черноморья, Московского промышленного района, Урала. Из Поволжья и Прикамья (через Царицын) сюда поступали лесоматериалы (561 тыс. пуд.); из Донбасса, Приазовья, Урала (преимущественно из южных горнозаводских районов) — железо и металлические изделия (402 тыс. пуд.); из Южного горнопромышленного района (через Ростов) — уголь и кокс; из Новороссийска — цемент (34 тыс. пуд.), различные машины и сельскохозяйственные орудия; Московский промышленный район, нижегородские рынки, южные районы страны снабжали (через Петровск-порт) текстильными изделиями русских фабрик и заводов <sup>149</sup>. Развитие рыночных связей района сопровождалось ростом торговой деятельности самого г. Грозного, что видно из данных табл. 15.

<sup>147</sup> Там же.

<sup>148</sup> Там же, с. VII 5.

<sup>149</sup> Там же, с. VII 5, VII 6.

Таблица 15. Торговые предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
г. Грозного и его района \*

	Всего		Земледельческие продукты		Продукты животноводства		Лесные материалы		Минеральные продукты, металлические изделия		Мануфактурные изделия		Питейные		Смешанно-хозяйственные	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Весь район	862	4883	7	189	23	140	5	263	27	1880	233	1403	87	408	480	600
В том числе:																
г. Грозный	265	3882	5	189	19	130	3	260	22	1820	30	764	74	364	112	355
станция	39	108	1		1	10	2	3	3	40	—	—	6	26	26	29
Грозненская																

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 4.

Торговые обороты города к 1900 г. составляли свыше 3,8 млн. руб., т. е. около 77% всех оборотов района, а число предприятий достигало примерно трети всех торговых предприятий района. Наибольшие обороты имела торговля, связанная с развивающейся нефтяной промышленностью. Она была представлена 22 предприятиями с общим торговым оборотом 1820 тыс. руб. Значительные обороты давала торговля жидким топливом и нефтяными продуктами (385 тыс. руб.), железо-скобяными товарами (360 тыс. руб.), земледельческими орудиями и сельскохозяйственными машинами (30 тыс. руб.), машинами и буровым инструментом (260 тыс. руб.), лесоматериалами (260 тыс. руб.) и т. д. Большая доля торговых оборотов падала на торговлю мануфактурными (текстильными) и галантерейными товарами. Она носила чисто местный характер и была представлена 30 предприятиями с оборотами 764 тыс. руб.<sup>150</sup>

К началу XX в. Грозный стал крупным торговым центром Северного Кавказа, привлекавшим к себе значительные грузопотоки как из ближайших районов Терской обл., так и из соседних областей страны.

Промышленность Грозненского района показана в табл. 16.

Промышленность района состояла главным образом из предприятий по добыче (более 2770 тыс. руб.) и обработке (160 тыс. руб.) нефти; из обслуживающих нефтепромышленность района двух чугунолитейных и механического заводов и завода по оборудованию буровых скважин, а также из мелких котельно-механических мастерских. Значительные обороты да-

<sup>150</sup> Там же, с. VII 4.

Таблица 16. Промышленные предприятия и обороты (в тыс. руб.)  
г. Грозного и его района \*

	Всего		Питательные продукты		Животные продукты		Полезные ископаемые и их обработка		Мастерские и ремесленные заведения	
	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты	количество	обороты
Всего по району	57	3703	8	462	2	45	43	3152	4	44
В том числе:										
г. Грозный	15	278	4	56	2	45	5	133	4	44
станция Грозненская	5	614	1	397	—	—	4	217	—	—

\* Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 4.

вали мукомольная промышленность Грозненского района, представленная паровой (около 400 тыс. руб.) и водяной (9 тыс. руб.) мельницами, два пивоваренных завода (с оборотами свыше 40 тыс. руб.) и два завода искусственных минеральных вод<sup>151</sup>.

Последний участок Петровской линии прошел с запада на восток, посередине Хасав-Юртовского округа Терской обл., который со слободой Хасав-Юрт занимал пространство между Тереком и средним течением р. Сулака, за исключением селений Казы-Юрт, Качалай-Кутан, Магомат-Мост, Мужекай и Тамаза-Куб. Дальше начиналась Дагестанская обл. В прошлом это был район, где сосредоточивалась торговля с горцами Чечни и Дагестана<sup>152</sup>. С присоединением к России, к началу XIX в., он утратил свое бывшее торговое значение. Однако и с проведением железной дороги очень небольшая часть Терской обл. оказалась в сфере ее влияния. По-прежнему торговля района оставалась незначительной и целиком состояла из мануфактурной, мануфактурно-галантерейной, галантерейно-кожевенной и бакалейно-мелочной. В районе не было значительных торговых центров. Только в слободе Хасав-Юрт (окружном центре) насчитывалось 72 предприятия с торговыми оборотами около 520 тыс. руб. Промышленность была представлена лишь тремя мукомольными мельницами. Основные занятия жителей — скотоводство (преимущественно овцеводство) и земледелие (сеяли исключительно озимую пшеницу и кукурузу) — определяли вывоз Хасав-Юртовского района, состоявший главным образом из сельскохозяйственных грузов.

На долю зерновых хлебов приходилось 47,5% (326,9 тыс. пуд.) всего незначительного (687,8 тыс. пуд.) грузооборота района<sup>153</sup>.

<sup>151</sup> Там же, с. VII 4.

<sup>152</sup> Там же, с. VII 1, VII 2.

<sup>153</sup> Там же, с. VII 2.



Ячмень, рожь, кукуруза, а также пшеничная мука отправлялись в Петровск-порт и Закавказье. Широким спросом по всей Европейской России, преимущественно на рынках центральных и южных районов, пользовались виноградные вина и рыба, привозимые из Кизлярского и Усть-Терского районов.

Таким образом, экономо-географический очерк развития отдельных районов Северного Кавказа в связи с проведением Владикавказской ж. д. показывает, что в Кубанской обл., выделявшейся среди других районов Предкавказья наиболее интенсивным развитием торгово-капиталистического земледелия, складывался в пореформенный период торгово-капиталистический город на аграрной основе: в этом направлении претерпели эволюцию старые города типа Екатеринодара, возникли новые городские центры, не признанные официально городами (Армавир). В крупные торговые центры превратились многие железнодорожные станции (Тихорецкая, Кавказская, Кушевская, Крымская, Невинномысская) и станицы (Кореновская, Усть-Лабинская и др.). Но часть районов Кубанской области оказалась в стороне от линии Владикавказской ж. д. Поэтому характерным моментом для развития этих районов явилось тяготение к тем или иным пунктам и участкам железной дороги. Отсутствие железнодорожных путей сковывало их дальнейшее развитие, по-прежнему торговые связи осуществлялись гужевым способом и преимущественно с соседними близлежащими местностями. К этим районам относились большая часть Лабинского отдела Кубанской обл. (район между реками Урупом и Лабой — притоками Кубани), южная часть Баталпашинского отдела с г. Баталпашином (до станций Отрадной, Беломечетской и Воровсколеской), большая южная часть Майкопского отдела с г. Майкопом.

В несколько ином положении оказался район, расположенный на берегу Азовского моря, к северу от устья р. Кубани, тяготеющий к г. Темрюку. Несмотря на отсутствие железной дороги, удобное географическое (близость к морю) и торговое положение, а также природные богатства района (рыбные промыслы) способствовали выдвижению Темрюка, как центра кубанской рыбной промышленности, в крупный промышленный район.

В Ставропольской губ. железнодорожная ветка, как отмечалось выше, прошла лишь в 1897 г. Однако ее влияние на экономику района стало сказываться очень быстро. Оно заключалось в том, что Ставропольская губ. интенсивно вовлекалась в торгово-рыночные связи всероссийского масштаба.

В Терской обл., где небольшая часть Владикавказской ж. д. прошла в 1872—1875 гг., в орбиту ее непосредственного влияния была вовлечена сначала гораздо меньшая часть территории, чем на Кубани. Лишь в 90-х годах, с сооружением Петровской ветки, влияние железной дороги на экономику области заметно расширилось. Однако и тогда оно ограничивалось в основном лишь узкой полосой вдоль железной дороги. Значительная часть

области оставалась к началу XX в. в стороне от железной дороги. Тем не менее проведение Владикавказской ж. д. создавало благоприятные возможности для разработки полезных ископаемых (грозненской нефти, садоно-алагирских руд и т. д.). На этой основе создавался крупнокапиталистический промышленно-торговый город, где формировался промышленный пролетариат (Грозный, Владикавказ). Одновременно интенсивно развивались и города-курорты (Минеральные Воды, Пятигорск, Ессентуки, Железноводск), являвшиеся самостоятельным типом города. Экономико-географический очерк позволил рассмотреть значение негородских торгово-промышленных центров (сел, станиц, железнодорожных узлов) в формировании внутреннего и всероссийского рынков.

Процесс формирования местного рынка находил отражение в увеличении торговых оборотов и в расширении сети торгово-капиталистических предприятий нового типа — лавок, лабазов, магазинов и пр., которые вытесняли доминирующую ранее ярмарочную торговлю.

Центром притяжения всей торговой, а в значительной мере и промышленной жизни Северного Кавказа стал в 90-х годах XIX в. Поворосскийск.

## **РАЗВИТИЕ ГОРОДСКИХ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА**

### **Расширение экспортной торговли и создание северокавказских морских портов**

Образование внутреннего рынка для капитализма было теснейшим образом связано с внешним рынком, составлявшим неотъемлемую часть капиталистического рынка вообще. «Поэтому нельзя себе представить капиталистической нации без внешней торговли, да и нет такой нации»<sup>154</sup>, — писал В. И. Ленин. Он указывал следующие причины необходимости внешних рынков при капитализме:

1) развитие капиталистической промышленности в некоторых странах произошло уже тогда, когда были широко развиты товарное обращение и торговые связи между государствами;

2) в силу неравномерности развития промышленности в условиях капиталистического производства наиболее быстро развивающиеся отрасли промышленности не могут обойтись без внешних рынков сбыта и источников сырья;

3) в погоне за максимальной прибылью, безудержно расширяя производство, «капиталистическое предприятие неизбежно перерастает границы общины, местного рынка, области, а затем и государства», что ведет каждую отрасль промышленности к необходимости искать внешний рынок<sup>155</sup>.

<sup>154</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 56.

<sup>155</sup> См.: Там же, с. 56, 57.

90-е годы XIX в. ознаменовались общим экономическим подъемом в стране, одним из проявлений которого был рост внешней торговли, особенно экспорта зерновых хлебов.

В 1891—1895 гг. зерновые составляли в среднем около 50% ценности всего вывоза, а на все продукты сельского хозяйства приходилось 75—80%. К началу XX в. стоимость экспорта сельскохозяйственных продуктов равнялась 450—500 млн. руб. в год, в том числе экспорта зерновых хлебов — 300—350 млн. руб.<sup>156</sup> Россия заняла первое место среди стран, поставлявших хлеб на мировой рынок.

Железнодорожное строительство 60—70-х и особенно 90-х годов XIX в. оказало заметное влияние и на развитие внешней торговли России. Оно подорвало значение гужевых перевозок и ограничило роль речных водных путей, создало условия для дальнейшего развития морской торговли (приблизив порты к внутренним производственным районам) и способствовало строительству новых портов в стране. В 80—90-х годах XIX в. внешний рынок стал занимать все большую долю в сельскохозяйственном товарообороте, что вызывало необходимость улучшения и расширения строительства морских судов и торговых портов для развивающейся внешней торговли России. Парусный флот был заменен паровым. Если в 1868 г. в России было лишь 646 пароходов с общей мощностью двигателей 47 313 л. с., то в 1890 г. — уже 1824 парохода с общей мощностью 103 206 л. с., а в 1895 г. — 2539 пароходов с общей мощностью 129 759 л. с.<sup>157</sup> Перевозки по водным путям, особенно пароходные, росли довольно быстро, но медленнее железнодорожных. В среднем за пятилетия 1876—1880 и 1881—1885 гг. общие размеры грузового движения по водным путям составили 852 млн. пуд., а в 1891—1895 гг. — 1228 млн. пуд.<sup>158</sup>

В этот период наблюдалась более резкая дифференциация районов, тяготевших к тем или иным морям. Сельскохозяйственная продукция Черноземного центра и Юго-Востока, включая Нижнее Поволжье, направлялась к Черноморско-Азовскому побережью, а средневожские районы и Камский бассейн продолжали ориентироваться на балтийские порты.

К концу XIX в. Юг России стал основным поставщиком пшеницы на экспорт. На его долю в среднем за 1891—1895 гг. приходилось 93%, и лишь 7% вывоза пшеницы падало на балтийские порты и западноевропейские сухопутные границы.<sup>159</sup>

Следовательно, если в дореформенный период первенство в морской торговле России принадлежало портам Балтийского моря, то в пореформенное время их оттеснили черноморско-азов-

<sup>156</sup> Лященко П. И. История народного хозяйства СССР. М., 1950, т. 2, с. 139, 140.

<sup>157</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 554.

<sup>158</sup> Лященко П. И. Указ. соч., с. 136.

<sup>159</sup> Покровский В. И. Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России. СПб., 1902, т. 1, с. 18.

ские порты. Преобладание в хлебном экспорте южных портов над балтийскими объяснялось и тем, что к этому времени основными потребителями русской пшеницы вместо Англии стали Италия и Франция. Кроме того, быстро развивавшийся внутренний рынок оттягивал хлебные грузы центральных районов от балтийских портов.

Предпринимавшиеся в 80—90-х годах XIX в. со стороны царского правительства попытки упорядочить строительство портов в стране были слабы: портовое оборудование не отвечало требованиям растущей внутренней и внешней торговли.

Развитие торгового земледелия и нарождавшаяся капиталистическая промышленность на Северном Кавказе в поисках новых рынков сбыта для сельскохозяйственной продукции неизбежно ставили вопрос о соединении края с побережьем Черного моря. Своим рождением Новороссийский торговый порт был обязан сооружению в 1888 г. линии Владикавказской ж. д. Тихорецкая—Новороссийск.

Уставом Общества Владикавказской ж. д. (1884 г.) предусматривалось и сооружение Новороссийского порта. При этом было оговорено, что строительство порта будет завершено не позднее 1888 г., т. е. к сроку окончания постройки железной дороги, и в размерах, соответствующих ее грузообороту (не менее 38—40 млн. пуд.).

Значение железнодорожной линии Тихорецкая—Новороссийск было огромно. Местные газеты того времени отмечали: «Новороссийск только и живет железной дорогой и без нее задохся бы в мертвящем однообразии своей повседневной жизни. Железная дорога — это жизненный нерв Новороссийска, только с проложением сюда ее порт начал жить и правильно развиваться»<sup>160</sup>.

Таким образом, годом рождения Новороссийска следует считать 1888 год, когда он был соединен с Владикавказской ж. д. Расположенный в северо-западной части Цемесской бухты, порт был чрезвычайно удобен для судоходства. Общая площадь акватории бухты составляла 4770 га, ее глубина была почти одинакова на всем ее протяжении и достигала 25—32 м. Бухта никогда не замерзает. Эти выгодные естественные условия в значительной мере обусловили выдвижение Новороссийска в число первых торговых портов России.

По соглашению с правительством Общество Владикавказской ж. д. взяло строительство порта в свои руки<sup>161</sup>. Уже в 1881 г. оно поручило инженеру Лисовскому разработать проект порта с пропускной способностью 40 млн. пуд. по вывозу и

<sup>160</sup> Кавказ, 1892, 28 маяб.

<sup>161</sup> Новым уставом Общества Владикавказской ж. д. 25 декабря 1884 г. выкуп дороги казной был отсрочен на 12 лет, до 1893 г. Обществу было предоставлено право выпуска 4½% гарантированного облигационного займа и была выдана многомиллионная правительственная субсидия. См.: ПСЗ—III. СПб., 1887, т. 4, № 2623, с. 572—599.



3,5 млн. пуд. по ввозу<sup>162</sup>. Затем оно добилось разрешения на сооружение временных пристаней для погрузки судов железнодорожными грузами.

В 1887—1888 гг. были построены первые три причала, у которых могли грузиться 12 больших пароходов дальнего плавания. В 1890 г. полная грузонапряженность пристаней составила 30 млн. пуд. Пристанями пользовались и суда каботажного плавания, за что взималась плата — 100 руб. в сутки. Одни эти сборы полностью покрыли затраты Общества на сооружение пристаней (около 1 млн. руб.)<sup>163</sup>.

К 90-м годам XIX в. общая сумма затрат на оборудование порта достигла примерно 16 млн. руб. При строительстве и оборудовании его использовались достижения современной техники. К этому времени Общество имело четыре пристани, где могли одновременно грузиться 16 пароходов. Было построено 14 каменных и 54 деревянных амбара для 16 млн. пуд. грузов (в том числе для 14 млн. пуд. хлеба), сооружен по американскому типу элеватор более чем на 3 млн. пуд. зерна, не имевший себе равного не только в России, но и в Европе. Зерно на элеватор и пристани подавалось с помощью транспортеров. Разгрузочно-погрузочные работы, приемка, очистка зерна и т. п. были в значительной степени механизированы<sup>164</sup>. Общество пригласило двух швейцарских инженеров для устройства специальной установки с использованием электроэнергии при погрузке хлеба на пароходы<sup>165</sup>.

В 1895 г. из 36 млн. пуд. зерна в каменные амбары и элеватор по транспортерам было загружено около 27 млн. пуд. зерна, или 74% общего количества, вручную — только 3,2%. В деревянные амбары вручную было помещено около 8 млн. пуд., или 22,4%<sup>166</sup>. Бесперебойная деятельность новороссийских хлебных складов и элеваторов находилась в непосредственной связи с сооружением на главных станциях отправления зерна Владикавказской ж. д. (Тихорецкой, Малороссийской, Кавказской, Гулькевичи, Незлобной, в Армавире и др.) станционных складов для долговременного хранения зерна и элеваторов с механическим оборудованием вместимостью от 10 до 30 тыс. четв., в зависимости от оборотов станций по хлебным грузам<sup>167</sup>.

<sup>162</sup> Стаценко В. Указ. соч., с. 66.

<sup>163</sup> Там же, с. 69, 70.

<sup>164</sup> ЦГИА СССР, ф. 95, оп. 4, д. 897. Очерк г. Новороссийска, л. 14 об.; Владикавказская железная дорога в Новороссийске. СПб., 1913, с. 1, 2.

<sup>165</sup> Кавказ, 1893, 25 февр.

<sup>166</sup> Портовые устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-ое января 1896 года. СПб., 1896, с. 20; Отчет правления Общества Владикавказской железной дороги за 1895 г. СПб., 1896.

<sup>167</sup> Подробнее см.: Владикавказская железная дорога в Новороссийске, с. 1—14; Портовые устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-ое января 1896 г., с. 35—37; Сборник тарифов, 1901, № 1281, с. 3—7; ЦГИА СССР, ф. 95, оп. 4, д. 897.



Для нефтяных грузов в Новороссийске было построено 17 резервуаров на 150 тыс. пуд. каждый и 3 трубопровода от резервуаров к пристани<sup>168</sup>.

К началу XX в. все портовые операции были сосредоточены в северо-западной части порта, где находилось уже пять пристаней Владикавказской ж. д. Для подачи грузов на пристанях были уложены рельсовые пути. Одна пристань была двухъярусная: в нижнем ярусе находились рельсовые пути для подачи вагонов и выгрузки их вручную, в верхнем ярусе хлебные грузы из элеватора или амбаров с помощью вагонеток подавались к причалу. Выгрузка судов также производилась механически через особые люки. В связи с ростом отпуски нефтяных грузов, который к 1904 г. составил свыше 20 млн. пуд., количество резервуаров увеличилось до 26 с общей емкостью, рассчитанной на 3—4 млн. пуд.<sup>169</sup>

Общество Владикавказской ж. д. имело в порту собственные ремонтные и механические мастерские, в которых строились баржи и шаланды, два механических завода, выпускавшие котлы и производившие ремонт машин и небольших судов<sup>170</sup>. Уже в первые годы деятельности Общества в Новороссийске журнал «Русское судоходство» отмечал: «Молодой Новороссийский порт развивается с чисто американской быстротой и на американский лад. Морские корабли нагружаются у самой пристани: для чего в порту устроены все приспособления по последнему слову техники. К услугам торговли здесь благоустроенные склады, элеваторы, организованная рабочая сила, благодаря чему в три-четыре года своего действия Новороссийский порт опередил по объему торгового движения многие старые порты Азовского и Балтийского морей»<sup>171</sup>.

Возникнув и развиваясь в новых, капиталистических условиях, Новороссийский порт по темпам роста, по внутреннему благоустройству превзошел даже такие крупные порты, как Петербургский и Одесский.

Развитие Новороссийского порта шло небывалыми темпами. В печати отмечалось: «Будущность Новороссийска после постройки железной дороги, соединяющей его с Владикавказом и Ростовом-на-Дону, вполне гарантирована, и быстрое его развитие идет заметно не по годам, а по месяцам»<sup>172</sup>.

Для эксплуатации всех сооружений, построенных в Новороссийске, Общество Владикавказской ж. д. образовало в конце 1889 г. Новороссийское коммерческое комиссионное агентство<sup>173</sup>,

<sup>168</sup> Владикавказская железная дорога в Новороссийске, с. 3—4.

<sup>169</sup> Путеводитель по русским торговым портам. СПб., 1905, с. 149.

<sup>170</sup> Там же, с. 150.

<sup>171</sup> Русское судоходство, СПб., 1895, № 158, с. 128.

<sup>172</sup> Кавказ, 1888, 11 июня.

<sup>173</sup> Основной целью коммерческих комиссионных агентств, которые создавались многими железными дорогами, было привлечение и развитие перевозок железнодорожных грузов, главным образом хлеба. Деятельность агентств вызывала интерес у хлеботорговых фирм и отдельных

деятельность которого была направлена на монополизацию хлебного экспорта. Вскоре эта цель была достигнута, и агентство сосредоточило в своих руках 90—93% всего вывоза хлеба<sup>174</sup>.

В Новороссийске агентство осуществляло хранение хлебных грузов, погрузку и разгрузку пароходов, комиссионную продажу, выдачу ссуд, выполняло различные поручения экспортеров и хлеботорговцев. Его операции быстро расширялись. Если в 1889 г. было выдано ссуд на 17 тыс. руб., то в 1895 г. — почти на 960 тыс. руб. (рост в 55 раз). Общая сумма ссуд составила за 1888—1895 гг. 2,6 млн. руб.<sup>175</sup>

Новороссийское коммерческое агентство являлось крупной капиталистической организацией, подчинившей себе всю зерновую торговлю края. Деятельность этого агентства, принадлежавшего к числу крупнейших учреждений такого рода не только в России, но и в Европе, привела к серьезным изменениям в организации хлебной торговли.

В печати отмечалось, что в результате деятельности Владикавказской ж. д. в самом Новороссийске образовался новый город-порт, только наполовину меньше Новороссийска, причем подчеркивалось, что «лишь „старый Новороссийск“ несет свои повинности, а „счастливые территории“ не сеют, не жнут, а в житницы свои собирают все и вся, пользуются всеми благами городского населения, а главное — выгодами экспортного порта»<sup>176</sup>.

С расширением деятельности Новороссийского коммерческого комиссионного агентства Общество Владикавказской ж. д. стало ведущим на Северном Кавказе по выдаче ссуд под хлеб, принятый к перевозке.

В начале XX в. железная дорога проводила операции по выдаче ссуд и за счет Государственного банка. «Кредитная под хлеб деятельность железных дорог является в значительной мере лишь посреднической между торговцами и Государственным банком. Многие дороги, в том числе крупнейший кредитор — Владикавказская железная дорога, не затрачивают на это даже ни копейки собственных средств. Вся суть их деятельности заключается в возможности раздробления и размельчения кредита, что

---

хлеботорговцев. Они выдавали ссуды под принятые грузы, составлявшие 60—80%, а иногда даже 90% стоимости груза, причем проценты под ссуды были низкими. Агентства обеспечивали грузоотправителям продажу хлеба в наиболее благоприятный момент, а также не удерживали разницу между продажной и покупной ценой. См.: Беловежский В. И. Коммерческие комиссионные агентства железных дорог. СПб 1898, с. 9, 10.

<sup>174</sup> Путеводитель по русским торговым портам, с. 148; Портовые устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-ое января 1896 г., с. 30, 33.

<sup>175</sup> Путеводитель по русским торговым портам, с. 148, 149; Портовые устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-ое января 1896 г., с. 30—33.

<sup>176</sup> Кавказ, 1895, 9 апр.

так необходимо для мелкой станционной торговли, куда не достигаает кредит Государственного банка»<sup>177</sup>.

Выдавая ссуды под хлеб, Новороссийское коммерческое агентство (до 80% биржевой стоимости этих грузов в Новороссийске)<sup>178</sup> становилось по существу полноправным совладельцем этого зерна. Через агентство Общество выступало в союзе с крупнейшими землевладельцами, экспортерами хлеба, которые являлись участниками грузооборота Новороссийского порта. В 1892 г. в Новороссийске открыли свои отделения таганрогские и ростовские хлебные конторы, а в 1893 г. многие из них целиком перенесли туда свои операции.

До 25% всего зерна, экспортируемого из Новороссийского порта, находилось в руках контор французских торговых домов «Луи Дрейфус и К<sup>о</sup>» (крупнейшей фирмы в России) и «Бр. Дрейфус»<sup>179</sup>. Кроме того, в Новороссийске действовали иностранные и российские фирмы «Эмес и К<sup>о</sup>», «Севастопуло и К<sup>о</sup>», «Меллер, Лампе и К<sup>о</sup>», «Скараманга, Манусси и К<sup>о</sup>», «Черутти», «Апалиро», «Меландино и Акртис»<sup>180</sup>.

По мере роста экспорта через Новороссийск увеличивалось и число экспортеров. К началу XX в. наибольшие обороты приходились (после фирмы «Луи Дрейфус и К<sup>о</sup>») на Русский для внешней торговли банк, торговые дома «А. Воог и К<sup>о</sup>», Я. М. Штранга, М. Шпенгеля, Русское общество вывозной торговли, Новороссийское вывозное товарищество. Новороссийское коммерческое агентство, осуществляя свою деятельность в союзе с крупнейшими экспортерами, действовало против интересов мелких хлеботорговцев и производителей. Такие действия Владикавказской ж. д. и ее Коммерческого комиссионного агентства вызывали неоднократно протесты и жалобы со стороны Новороссийского городского общественного управления и торгующего купечества города, а также мелких хлеботорговцев и экспортеров<sup>181</sup>.

На одном из совещаний, происходившем в Новороссийске (в котором принимали участие представители города, Владикавказской ж. д., купечества, начальник работ Новороссийского порта и др.), прозвучали жалобы на монопольный характер деятельности дороги. В частности, указывалось, что Владикавказская ж. д., являясь в Новороссийске единственным владельцем

<sup>177</sup> Лященко П. И. Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России, с. 613.

<sup>178</sup> ЦГИА СССР, ф. 95, оп. 4, д. 897. Очерк города Новороссийска, л. 14; Портовые устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-ое января 1896 г., с. 33.

<sup>179</sup> Северный Кавказ, 1889, 22 янв.; Путеводитель по русским торговым портам, с. 152.

<sup>180</sup> ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 19, 1889 г. Докладная записка правления Общества Владикавказской железной дороги в Департамент железнодорожных дел.

<sup>181</sup> ЦГИА СССР, ф. 95, оп. 4, д. 897, л. 15—18.

амбаров и зернохранилищ, устанавливает арендную плату за эти складочные места совершенно произвольно. «Плату за амбары и силосы в элеваторе Коммерческое агентство взимает не с количества помещаемого хлеба, а по емкости отдаваемого в арендное пользование помещения. Так как мелких помещений для хлеба слишком мало, то, поместив в элеватор 2—3 вагона, хлеботорговец должен платить за все помещение вместимостью до 12 вагонов, что ложится слишком большими накладными расходами. Вследствие этого пользоваться элеваторами и амбарами могут только крупные хлеботорговцы, что и происходит в действительности»<sup>182</sup>. Для своих нужд и для своих клиентов оно оставляло нужное количество помещений, поэтому мелкие торговцы не могли быть уверены, что их хлеб будет принят, причем часто агентство отказывало в приемке зерна, несмотря на наличие свободных помещений. Союз Общества Владикавказской ж. д. и крупных экспортеров делал практически невозможной конкуренцию мелких и средних хлеботорговцев.

Интересно отметить, что монопольное положение Владикавказской ж. д. в Новороссийске признавалось даже некоторыми членами правления Общества этой дороги. Так, по словам одного из них, «роль Владикавказской ж. д. в деле эксплуатации Новороссийского порта, представляя едва ли не единственное явление в экономической жизни наших торговых портов, создает для нее вполне монопольное положение, с коим не в состоянии конкурировать отдельные предприниматели»<sup>183</sup>. На этом же совещании представителями Новороссийского городского общего управления вновь был поднят вопрос о создании в порту Портового управления для урегулирования сложных отношений между городом, Обществом Владикавказской ж. д. и купечеством. Он поднимался еще в 1891 г. Особой комиссией под председательством тайного советника М. Н. Герсеева, командированного Министерством путей сообщения в Новороссийск. В 1893 г. при участии министерств военного, морского, путей сообщения и финансов был разработан проект (проект Штрахова). Однако вопрос был отложен до передачи Новороссийска и его порта из ведения Военного министерства в Министерство внутренних дел и до учреждения должности черноморского губернатора<sup>184</sup>.

Вместе с тем в связи с жалобами членов Ростовского биржевого комитета на то, что Новороссийск отнимает у Ростовского порта большую часть хлебных грузов Северного Кавказа, а также часть заростовских грузов, председатель правления Общества Владикавказской ж. д. С. Кербедз признавал, что «развитие Новороссийска задело интересы не только владельцев барж и магазинов Ростова, но еще больше интересы скупщиков хлеба, или, как их называют, амбарщиков, в таких крупных пунктах ссыпки

<sup>182</sup> Там же.

<sup>183</sup> Там же.

<sup>184</sup> Там же.

хлеба, как Екатеринодар, Армавир, Кавказская. Амбарщики ежегодно по прекращении навигации, когда спрос на хлеб прекращался, скупали его у производителей за бесценок, наживая громадные деньги за то только, что выдерживали его в своих амбарах до открытия навигации. С открытием же Новороссийска цена на хлеб в районе Владикавказской железной дороги не падала в течение всей зимы, а потому амбарщики лишились возможности покупать зерно за бесценок. Но больше всего принесли вреда амбарщикам отправки на пароходы, ради которых экспортеры вынуждены были открыть операции на станциях отправления, покупая хлеб не только у амбарщиков, но и у самих производителей»<sup>185</sup>.

При этом Общество Владикавказской ж. д. в целях привлечения зерновых грузов выдавало ссуды производителям под хлеб «на корню», а затем диктовало свои цены. Кроме того, Общество Владикавказской ж. д. думало также перейти к кредитованию под урожай не только отдельных лиц, но и целых станичных или сельских обществ, а также под улучшение путей сообщения, связывающих железные дороги с близлежащими селениями<sup>186</sup>.

Свою деятельность Общество оправдывало заявлениями, что «осуществление Владикавказской железной дорогой выдачи ссуд для уборки хлеба мелким производителям было бы первым опытом кредита, наиболее доступного и понятного земледельческой массе»<sup>187</sup>, а также заявлениями, что своей деятельностью Общество преследует интересы производителей и развивающейся внешней хлебной торговли. В докладной записке правления Владикавказской ж. д. от 13 марта 1889 г. говорилось: «Производители выигрывают, так как они никогда прежде не знали таких высоких цен зимою. Интересы производителей дороже интересов скупщиков-посредников не только для дороги, но и для государства... Устранение же излишних посредников в торговле является одной из наиболее существенных мер для возможности конкуренции нашего хлеба на иностранных рынках даже и при низких ценах и высоком курсе»<sup>188</sup>.

С постройкой Новороссийского порта для сельского хозяйства Северного Кавказа открылись широкие возможности сбыта зерна и других товаров за границу. Возможность экспорта через Новороссийский порт стимулировала дальнейшее железнодорожное строительство, которое вовлекало в торговый оборот богатые хлебобородные районы. Сельское хозяйство Предкавказья все больше приобретало экспортный характер.

Расширялся экономический район Новороссийска. С окончанием строительства Ставропольской ветки (1897 г.)<sup>189</sup> усилился

<sup>185</sup> Там же, ф. 268, оп. 2, д. 19, л. 15.

<sup>186</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 1, с. 52, 53; вып. 2, с. 77, 78.

<sup>187</sup> Щербина Ф. А. Указ. соч., вып. 1, с. 52, 53.

<sup>188</sup> ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 19, 1889 г., л. 14.

<sup>189</sup> Владикавказская железная дорога: Отчет по сооружению Ставропольской ветки, с. V.



зерновой поток и из этого плодородного района. Сооружение ветки Тихорецкая—Царицын (1899 г.) дало выход приволжскому хлебу. Изменилось направление хлебной торговли. Так, до сооружения линии Тихорецкая—Новороссийск юго-восточная часть Поволжья (половина Уфимской губ., западная часть Оренбургской, Самарская, Саратовская губернии) имела очень неблагоприятные условия для сбыта сельскохозяйственной продукции. После проведения железной дороги для низовьев Волги открылась возможность вывоза хлеба через Новороссийск. Основным потоком хлебных грузов, направлявшихся в Новороссийский порт, составляло зерно кубанских и ставропольских степей, Нижней Волги, Черноземного центра России, Урала (Челябинский уезд Оренбургской губернии, Уфимская губерния, миасский район), Сибири, придонских степей. Общий грузооборот Новороссийска за 1890—1900 гг. вырос с 30,3 до 66,8 млн. пуд., или более чем вдвое<sup>190</sup>.

Зерно составляло главный предмет экспорта Новороссийского порта. Из 44,5 млн. пуд. зерна, перевезенного в 1900 г. по Владикавказской ж. д., 30,4 млн. пуд.<sup>191</sup> поступило в Новороссийский порт, из них три четверти грузов составляла пшеница<sup>192</sup>. В 1887 г. грузооборот порта по отпуску пшеницы был всего 4,3 млн. пуд., но уже в 1895 г. он составил более 20 млн. пуд., т. е. за восемь лет увеличился в 5 раз<sup>193</sup>. Экспорт масличных семян также был значителен и составлял 6088 тыс. пуд., или 67<sup>194</sup> всех этих грузов (9142 тыс. пуд.), прибывших в порт.

Важное место в экспорте Новороссийского порта после хлебных грузов занимали нефть и нефтяные продукты. С сооружением в 1894 г. линии Беслан—Петровск и Петровского порта был открыт выход к Черному морю нефтяным грузам Закавказья и положено начало интенсивному развитию Грозненского нефтепромышленного района. Если в 1891 г. по Владикавказской ж. д. было перевезено только 1,7 млн. пуд. нефти, то в 1895 г. (т. е. на следующий год после начала функционирования линии Беслан—Петровск) — уже 9,5 млн. пуд. В 1900 г. перевозки нефти и нефтяных продуктов составляли уже около 40 млн. пуд., или почти в 23 раза больше по сравнению с 1891 г.<sup>195</sup>, причем за границу через Новороссийск было отправлено 17,2 млн. пуд., или 82,7% всех прибывших в порт нефтяных грузов<sup>196</sup>.

<sup>190</sup> Труды отдела торговых портов. СПб., 1908, вып. 24, с. 98.

<sup>191</sup> Отчет правления Общества Владикавказской железной дороги за 1900 г. СПб., 1901, прилож. 11, 16.

<sup>192</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 24, VII 25.

<sup>193</sup> Покровский В. И. Указ. соч., с. 18.

<sup>194</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 24, VII 25.

<sup>195</sup> Отчет правления Общества Владикавказской железной дороги за 1904 г.; Сравнительная ведомость перевозки грузов за 1901—1904 гг. СПб., 1905.

<sup>196</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 25.

Проведение Владикавказской ж. д. стимулировало развитие торгового животноводства, а строительство Новороссийского порта создавало новые условия для сбыта его продуктов. По инициативе генерала Л. Е. Адамовича, имевшего в Новороссийске огромные участки земли в личном пользовании, была предпринята постройка большого холодильника в районе Цемесской бухты, у полотна Владикавказской ж. д. Через Новороссийск ежегодно проходило до 25 тыс. голов крупного рогатого скота и до 50 тыс. овец, главным образом из Терской и Кубанской областей<sup>197</sup>. С устройством холодильника скотоводческие районы Юга и Юго-Востока, включая и астраханские степи, получили возможность сбыта через Новороссийск, как самый близкий, глубокий и незамерзающий порт, продуктов скотоводства во внутренние районы России и за границу.

Соединенный железной дорогой с богатыми зерновыми районами и грозненскими нефтяными промыслами, Новороссийск к началу XX в. превратился в порт общероссийского значения, стал «окном в Европу» для Северного Кавказа и всей Юго-Восточной России<sup>198</sup> и занял видное место в системе внешней торговли России.

Новороссийску принадлежала первенствующая роль в отпускной морской торговле края. На его долю приходилось до 80,4%<sup>199</sup> заграничного вывоза всех северокавказских портов (участие Анапы, Темрюка, Приморско-Ахтарской, Тамани было незначительным). Импорт товаров из-за границы был значительно ниже экспорта и состоял главным образом из всевозможных машин, преимущественно сельскохозяйственных, строительных материалов, промышленного сырья и т. д. Новороссийск выступал и как распределительный центр для большинства внутренних районов Предкавказья, снабжая их ввозимыми из-за границы промышленными товарами и изделиями фабрик и заводов центральных районов России.

Новороссийск стал крупным торговым центром Северного Кавказа, заняв по торговым оборотам первое место среди городов края. К 1900 г. здесь было 340 торговых предприятий, а их обороты составляли 20 млн. руб. Далее следовали Екатеринодар, Армавир, Ейск, Ставрополь, Владикавказ. На долю хлебной торговли края приходилось свыше 52 млн. руб., что составляло 94% всего торгового оборота Предкавказья. Из них 40 млн. руб. распределялись между торговыми центрами (Новороссийском, Ейском, Ахтырской, Армавиром, Екатеринодаром, Темрюком, Ставрополем и др.), причем особенно выделялся Новороссийск, обороты которого достигали 16 млн. руб., или 27% хлебной торговли Северного Кавказа<sup>200</sup>. Значительное место за-

<sup>197</sup> Юго-восточный хозяин, 1909. № 10, с. 45.

<sup>198</sup> ЦГИА СССР. ф. 268, оп. 1, д. 1545, л. 8 об.

<sup>199</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 24, VII 25.

<sup>200</sup> Там же, с. VII 7.

нимали обороты мануфактурных предприятий (их было 40), составлявшие около 920 тыс. руб., и предприятий по торговле нефтью и нефтяными продуктами, обороты которых достигали 460 и более тыс. руб.<sup>201</sup>

Пять южных портов (Одесса, Николаев, Ростов, Новороссийск, Таганрог) отправили за границу в 1871—1876 гг. около 68 млн. пуд., а в 1891—1895 гг. — 206 млн. пуд. хлеба<sup>202</sup>. Особенно выделялся по темпам развития Новороссийский порт, начавший функционировать в 1887 г. По общему грузообороту Новороссийск уже в 90-х годах занял седьмое место после Одессы, Петербурга, Риги, Ростова, Либавы, Николаева и четвертое место среди портов Черноморско-Азовского побережья, опередив такие старые порты, как Ейск, Таганрог и др.

Интенсивный рост Новороссийского порта был обусловлен в первую очередь тем, что он возник преимущественно как экспортный порт, обслуживавший огромный юго-восточный район. Особенно наглядна роль Новороссийска, если сравнить его грузооборот с грузооборотом Одессы.

Если удельный вес внешнеторговых операций в грузообороте Одессы неуклонно падал и в 1905 г. составил менее половины его общего объема, то в Новороссийске эти операции сохранялись на одном уровне и с самого начала играли решающую роль (свыше  $\frac{4}{5}$  грузооборота). Хотя Новороссийск продолжал уступать Одессе по абсолютному количеству вывозимых грузов, эта разница значительно сократилась. В 1890 г. Одесса превосходила Новороссийск по общему грузообороту более чем в 6 раз и по внешнеторговому — в 4 раза, а в 1905 г. общий грузооборот Одессы превысил грузооборот Новороссийска только в 3 с лишним раза, а внешнеторговый — лишь в 2 раза. Сравнение этих оборотов представлено в табл. 17.

Таблица 17. Удельный вес внешнеторговых операций в общем грузообороте крупнейших черноморских портов (в тыс. пуд.) \*

Год	Новороссийск			Одесса		
	Общий грузооборот	Внешнеторговый оборот		Общий грузооборот	Внешнеторговый оборот	
		всего	%		всего	%
1890	30 269	26 236	86,7	193 146	115 974	60,0
1895	49 566	41 100	83,0	268 914	152 301	56,7
1900	66 884	48 161	72,0	183 326	88 289	48,2
1905	65 688	54 396	83,0	218 164	99 892	45,8

\* Таблица составлена на основании данных: Труды отдела торговых портов. СПб., 1908. Вып. 24; 1914. Вып. 37; Покровский В. И. Указ. соч.

<sup>201</sup> Там же, с. VII 23.

<sup>202</sup> Покровский В. И. Указ. соч., с. 10.

В Новороссийский порт заходили преимущественно иностранные суда, главным образом английские и греческие (70—80% всех иностранных судов)<sup>203</sup>. «... Ежедневно приходят сюда итальянские, французские и преимущественно английские пароходы, нагружаются сотнями тысяч пудов зерна и развозят по всем портам Европы, — писала газета „Северный Кавказ“. — ... Деятельность порта в разгаре. Ростовцы уже чувствуют, что конкуренция Новороссийска им не по силам, и понемногу начинают переносить свою деятельность на здешние берега»<sup>204</sup>.

Уже в первые три года своей деятельности Новороссийский порт давал 10% всего южного отпуска пшеницы<sup>205</sup>.

В отличие от Одессы, Ростова, Таганрога, Ейска и других портов Черноморско-Азовского побережья, возникших еще в дореформенное время, Новороссийск был порождением капиталистической эпохи. Порт был целиком построен и оборудован на средства мощного предприятия монополистического типа, каким являлось Общество Владикавказской ж. д. Связанный железнодорожной линией с обширными районами Предкавказья и Нижнего Поволжья, он быстро перерос рамки местного значения и прочно занял одно из ведущих мест среди российских портов, став морскими воротами Северного Кавказа.

Сооружение в 90-х годах XIX в. Петровской ветки Владикавказской ж. д. вызвало к жизни новый порт на Каспийском море — Петровск. Строительство его определялось «интересами наиболее выгодной эксплуатации и развития... восточной части Северного Кавказа...», а включение «портового города Петровска в общую сеть наших внутренних железнодорожных сообщений для ближайшей связи внутреннего рынка, посредством Каспийского моря со странами, производящими продукты, не культивируемые во внутренних провинциях...»<sup>206</sup>

В 1895 г., на следующий год после открытия движения по всей Петровской линии, значительно возросла роль Петровска на Каспийском море. В докладе министра путей сообщения М. Хилкова отмечалось значение дороги для жизнедеятельности порта: «При существующих путях сообщения Петровский порт является одним из самых значительных центров нашей торговли с юго-восточным районом Каспийского моря. Основанный в начале 60-х годов, Петровский порт приобрел особое коммерческое значение лишь в недавнее время, с проведением железнодорожной линии Петровск—Владикавказ, которая соединила порт со всей сетью наших железных дорог»<sup>207</sup>.

<sup>203</sup> Владикавказская железная дорога в Новороссийске, с. 12; Портные устройства Общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1-ое января 1896 г., с. 22.

<sup>204</sup> Северный Кавказ, 1889, 12 янв.

<sup>205</sup> Покровский В. И. Указ. соч., с. 36.

<sup>206</sup> Наша железнодорожная политика, вып. 2, с. 289.

<sup>207</sup> ЦГАОР СССР, ф. 543, оп. 1, д. 328. Всеподданнейший доклад министра путей сообщения М. Хилкова 30 июня 1895 г., л. 1.

В этом же докладе указывалось на необычно быстрый рост торговой деятельности порта с момента открытия железной дороги. С ноября 1893 г. по 1 июня 1895 г. Петровский порт посетило 1749 пароходов, и грузовой оборот его достиг 19 млн. пуд. в год. Причем главнейшие грузы составляли нефть, хлопок, зерновые хлеба, рис, мука<sup>208</sup>. Из Узун-Ада шел хлопок и шерсть, из Петровска — зерновые хлеба, главным образом рожь.<sup>209</sup>

Высоко оценивалось значение линии Владикавказ—Петровск местными газетами того времени. Так, газета «Кавказ» от 19 декабря 1893 г. писала: «С ноября, с открытием Владикавказско-Петровской железной дороги, Петровск вступил в новый фазис своего существования. Это уже не захолустный городок Дагестанской области, а пункт, в котором оканчивается железный путь из Европы в Азию. Уже в настоящее время в Петровске небывалое до сего движение. В прежние годы с декабря и раньше пароходные сообщения Петровска происходили раз в месяц, а теперь пароходы приходят и отходят почти каждый день, а нередко два раза в день. Прежде не только зимою, но и летом пароходные пристани были пусты, а теперь там толпы рабочих, горы разного груза...»<sup>210</sup>.

Общество Владикавказской ж. д. построило на переданной ему части портовой территории и на соединенной рельсовым путем и трубопроводами с портом станции Петровск-Кавказский ряд резервуаров и складов для хранения грузов и особенно для хранения нефти, а также приспособления для ее перекачки. Вместимость складских устройств порта со станцией Петровск была около 55 млн. пуд., а грузооборот порта достигал 50 млн. пуд., главнейшие грузы — нефтяные — составляли до 30 млн. пуд.<sup>211</sup>

Сооружение Петровского порта открыло выход транзитным грузам Закавказья и Закаспийского края. Хлопок, рис, нефтепродукты и другие грузы широким потоком хлынули через порт на Владикавказскую ж. д. к Новороссийску для сбыта за границу. Петровский порт выступал посредником в торговле Предкавказья с Закавказьем и в торговле на внешних рынках России. К 1900 г. общий грузооборот его в обмене между Северным Кавказом и Закавказьем (по вывозу и ввозу) достиг 25,7 млн. пуд., в том числе 20,7 млн. пуд. составляли нефтяные грузы из Закавказья<sup>212</sup>.

Владикавказская ж. д. вызвала к жизни новые крупнейшие порты: на Черноморском побережье Северного Кавказа — Новороссийск и на Каспийском море — Петровск.

<sup>208</sup> Там же.

<sup>209</sup> Кавказ, 1893, 19 дек.

<sup>210</sup> Там же.

<sup>211</sup> Путеводитель по русским торговым портам, с. 176.

<sup>212</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 7, с. VII 24.



## Город — центр развития крупной индустрии и формирования промышленного пролетариата

Промышленное развитие Северного Кавказа в известной мере определялось его природными богатствами. Промышленные районы и центры возникали преимущественно там, где были в наличии сырьевые и энергетические ресурсы, а также удобные пути сообщения.

На базе природных месторождений цементных мергелей в окрестностях Новороссийска к концу XIX в. стал успешно развиваться новый промышленный район на Северном Кавказе. В 1879 г. в 24 верстах от Новороссийска были открыты залежи природного цементного камня. Цементный мергель с малым содержанием магния очень распространен на Черноморском побережье. Состав цементного мергеля в районе Новороссийска позволял производить лучший в России так называемый портланд-цемент, применяющийся во всех строительных работах. Интенсивное железнодорожное строительство, расширение сети портов, строительство в городах предъявляли повышенный спрос на цемент. Залежи цементного камня в Черноморском округе стали привлекать внимание представителей крупной промышленности. Русские, французские, американские предприниматели обращались к царскому правительству с просьбой об отводе им участков в Черноморском крае. Причем одни из них прямо говорили о своем желании добывать цемент, другие — под предлогом разведения виноградарников и т. п.<sup>213</sup>

В эти годы многие газеты пестрели сообщениями о предоставлении права частным лицам арендовать земли в Черноморском округе для добычи цемента. Так, на очень выгодных условиях это право было предоставлено одному из крупнейших землевладельцев Черноморской губ., проживавшему в Петербурге, — генерал-лейтенанту Адамовичу на 30 лет в районе Геленджика с обязательством постройки завода<sup>214</sup>.

Возникшие в конце XIX в. заводы первоначально занимались обжигом натуральных мергелей, что было наиболее дешевым способом производства цемента. В 1882 г. В. П. Ливен основал на берегу живописной Новороссийской бухты первый на Кавказе цементный завод Общества Черноморского цементного производства<sup>215</sup>. Работая на природных ресурсах и находясь близко от железной дороги (завод был соединен со станцией Новороссийск собственным железнодорожным путем), он быстро развивался. В 1883 г. он произвел около 500 тыс. пуд. цемента, а в 1897 г. — около 4 млн. пуд.<sup>216</sup> и занял первое место среди цементных заводов России. Производство цемента было

<sup>213</sup> Новое обозрение, 1897, 18, 20 марта.

<sup>214</sup> Кубанские областные ведомости, 1894, 30 июля.

<sup>215</sup> Новое обозрение, 1897, 18, 20 марта.

<sup>216</sup> Там же.

исключительно доходным, и в 1897 г. завод дал 40% чистой прибыли<sup>217</sup>.

К 90-м годам относится возникновение в 4 верстах от станции Новороссийск завода Акционерного общества Новороссийского завода портландского цемента «Цепь» с участием русско-немецких капиталов (1898 г.). В 1895 г. был основан цементный завод Франко-русской компании портландского цемента в Геленджике. По объему производства оба эти завода значительно уступали заводу Общества Черноморского цементного производства.

Развитие цементной промышленности на Северном Кавказе отличалось чрезвычайно высокими темпами. О степени ее развития свидетельствует и статистика перевозок грузов по Владикавказской ж. д. За 10 лет (1891—1900 гг.) перевозки цемента увеличились в 25 раз<sup>218</sup>.

Рост производства цемента в Черноморской губ. привел к вытеснению английского и французского цемента из портов Черноморского побережья. Новороссийский цемент отправлялся в черноморские, прибалтийские и тихоокеанские порты страны. Некоторая часть шла в Среднюю Азию.

Цементные заводы являлись тем ядром, вокруг которого в основном группировались рабочие Новороссийска. Из всех рабочих губернии в 1906 г. свыше трех четвертей проживали в Новороссийске и составляли более половины взрослого населения города. На цементных заводах перед первой мировой войной было занято 76,6% всех рабочих губернии. В период, предшествовавший Октябрьской социалистической революции, в Новороссийске было свыше 12 тыс. рабочих<sup>219</sup>, причем подавляющая часть их была сосредоточена на крупных предприятиях цементной промышленности, на железной дороге, в порту, на рыболовных промыслах. Так, на заводе «Общества Черноморского цементного производства» в 900-х годах работало свыше 700 рабочих, на заводе Акционерного общества «Цепь» — свыше 350 рабочих, на цементном заводе в Геленджике — более 320 рабочих<sup>220</sup>.

Новороссийск, являясь крупным железнодорожным узлом и портом общероссийского значения, концентрировал большую армию железнодорожных, портовых рабочих и служащих. Одно из богатейших акционерных железнодорожных обществ России — Владикавказская ж. д. — имело в Новороссийске при станциях железной дороги многочисленные мастерские, депо. Только Новороссийские вагонные мастерские имели свыше 540

<sup>217</sup> Вестник финансов, промышленности и торговли. СПб., 1911, т. 4, № 42, с. 116, 117.

<sup>218</sup> Подсчитано по: Отчеты правления Общества Владикавказской железной дороги. СПб., 1914. Сравнительная ведомость перевозки грузов за 1891—1914 гг.

<sup>219</sup> Улько Г. Октябрь на Черноморье. Краснодар, 1957, с. 9.

<sup>220</sup> Список фабрик и заводов Российской империи. СПб., 1912, с. 311.

рабочих<sup>221</sup>. Это было самостоятельное предприятие, осуществлявшее постройку товарных вагонов, запасных частей к ним и т. д. Более 900 рабочих — грузчиков и поделных рабочих — работало постоянно на станциях и в Новороссийском порту<sup>222</sup>. Рядом со станцией Новороссийск был основан механический завод Товарищества Маклярен, Фрейшист и К<sup>о</sup>, который выпускал котлы, ремонтировал суда и пр.<sup>223</sup>

По мере развития Грозненского нефтепромышленного района Новороссийск стал главнейшим портом по отправке нефти за границу. Основными экспортными конторами и экспортерами по вывозу нефтяных грузов были Каспийско-Черноморское нефтепромышленное общество, Товарищество бр. Нобель, Нефтепромышленное общество А. И. Манташева и К<sup>о</sup>, Общество добывания русской нефти, Общество «Русский стандарт», Каспийское товарищество и др.<sup>224</sup> Недалеко от железнодорожной станции возник городок с крупным нефтепромышленным заводом Общества «Русский стандарт» и нефтяными баками, соединенными с пристанями трубопроводами.

Среди всех промышленных городов Северного Кавказа Новороссийск выделялся наиболее высокой степенью концентрации рабочей силы, что в значительной мере объяснялось специфическим характером цементного производства. Особенностью формирования промышленного пролетариата Новороссийска было почти полное преобладание приехавших рабочих — русских и украинцев, выходцев из Воронежской и Курской губерний, а частью прибывших морем из черноморских портов (Керчи, Феодосии, Николаева, Одессы). Отсутствие коренных национальностей среди рабочих Новороссийска отличало его от других промышленных центров Северного Кавказа. Правда, в 90-х годах в район между Новороссийском и Туапсе из Турции переселились греческие и армянские крестьяне-табаководы, но большая часть из них осела в сельском хозяйстве, и лишь немногие в поисках заработка пришли в торговлю и на железнодорожный транспорт. Для новых промышленных центров Северного Кавказа, в частности для Новороссийска, был характерен быстрый рост постоянных кадров рабочего класса. Приехавшие рабочие очень скоро теряли связь с родной деревней.

Высокая концентрация рабочих, большой удельный вес железнодорожных и портовых рабочих среди пролетариата города определяли его большую сплоченность, революционизировали его ряды. По данным профсоюзной переписи 1932—1933 гг. только 4,8% рабочих цементно-керамической промышленности

<sup>221</sup> Там же, с. 265.

<sup>222</sup> Там же; ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1192, 1887—1903 гг., ч. 4. О постройке Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги. л. 79 об.

<sup>223</sup> Путеводитель по русским торговым портам, с. 150.

<sup>224</sup> Там же, с. 152.

на Северном Кавказе до 1917 г.<sup>225</sup> имели связь с землей. Эту связь с сельским хозяйством сохраняло главным образом местное население.

Материалы той же переписи содержат интересные сведения о социальном происхождении рабочих новороссийских цементных заводов. При проведении этой переписи особо учитывались те, кто приступил к работе в этой отрасли промышленности до 1917 г. Среди них рабочие составляли 55,3%, выходцы из крестьян — 41,6% (в том числе из бедняков 36,4% и из середняков 4,5%), из служащих — 1,3%, из кустарей — 1,4%<sup>226</sup>.

Таким образом, источниками формирования постоянных кадровых рабочих-цементников были прежде всего семьи рабочих<sup>227</sup> и беднейшее крестьянство.

\*

Еще в 30-х годах XIX в. в районе Владикавказа стали разрабатываться садонские и алагирские рудные месторождения. На их базе в 1858 г. был основан казенный Алагирский серебро-свинцовый завод, находившийся в ведении Горного департамента Министерства земледелия и государственных имуществ. Судьба этого завода была довольно типичной в условиях предпринимательской горячки и ажиотажа, о которых очень метко писал К. Хетагуров: «Мания во мгновение ока сделаться миллионером обуяла всех, начиная с лапотника и кончая всеми рангами общественного положения. Тысячи «кладонискателей» бродят, как легендарный осетинский герой Бесо, по горным трещинам и роются в диких скалах. Открытые месторождения ископаемых минералов отмечают столбиками или надписями, и затем делается заявка в управление Государственных имуществ... Так поступают не только приятель француз, бельгиец или москвич, но наши интеллигентные туземцы»<sup>228</sup>.

В 1896 г. Алагирский завод был арендован у казны частным предпринимателем, который свои права передал иностранному горнопромышленному и химическому акционерному обществу «Алагир». Общество имело основной капитал 4,5 млн. руб., химический завод во Владикавказе (первоначально на заводе было всего 60 рабочих, а к 1912 г. их количество увеличилось до 250) и серебро-свинцовые рудники во Владикавказской округе Терской обл.<sup>229</sup>

<sup>225</sup> Профсоюзная перепись 1932—1933 г. М., 1934, вып. 1, с. 134, 135.

<sup>226</sup> Там же, с. 132—135.

<sup>227</sup> Иванов Л. М. О преемственности фабрично-заводского труда в России в конце XIX и начале XX в. — Доклады на научной сессии, посвященной истории рабочего класса в период капитализма. Ростов н/Д, 1963, с. 3—47.

<sup>228</sup> Хетагуров К. Собр. соч., т. 3, с. 143—144.

<sup>229</sup> Список фабрик и заводов Российской империи со включением Сибири, Средней Азии и Кавказа, с. 298; Акционерно-пасовые предприятия России. М., 1913, с. 4.

В 1898 г. завод был переведен во Владикавказ и реорганизован. К 90-м годам в Терской обл. было много рудников и шахт, собственниками которых состояли частные лица, в том числе и местные феодалы (например, Амурхан Туганов, подполковник Еснев и др.)<sup>230</sup>. На рубеже XIX и XX вв. большинство горных месторождений от частных предпринимателей перешло к образованному в 1898 г. Терскому горнопромышленному акционерному обществу Г. И. Кристили<sup>231</sup>. Оно объединило большинство рудников и шахт: Дунтовские, Нузальские, Дейкауские, Ночкауские, Цусские, Садонские, Згидские, Сангутидонские, Фаснальские и др. Всего на территории Терской обл. к 1900 г. было 137 действующих рудников, шахт и штолен с 625 рабочими и производительностью 120 862 пуд. руды<sup>232</sup>. Кроме этих акционерных обществ, разработкой рудных месторождений в горной Осетии были заняты компании «Вьельмонталь», «Кавказская ртуть»<sup>233</sup>.

В те же годы стали действовать Мизурская (1890 г.) и Фаснальская обогатительные фабрики<sup>234</sup>. В 1899 г. во Владикавказе начал строиться новый цинковый завод. В 1901 г. он дал первую продукцию. К 1903 г. на нем было занято более 500 рабочих, среди которых было много осетин<sup>235</sup>.

Нарождавшаяся промышленность Северного Кавказа стала отовсюду привлекать все новых и новых рабочих. Расширились географические районы выхода пришлого населения.

Еще в дореформенный период на расположенные вблизи Владикавказа Алагирский серебро-свинцовый завод и Садонский рудник по распоряжению правительства переводились мастера-вые с Алтайского, Уральского и Луганского заводов. Накануне реформы их насчитывалось 328 человек<sup>236</sup>. Всего к началу 1859 г. в цветной металлургии Осетии было занято 482 человека, из них на Алагирском заводе — 277 и в Садоне — 205 человек<sup>237</sup>. Вместе с тем ряды рабочих завода и рудников пополнялись за счет обезземеленной горской бедноты. В 1860 г. среди рабочих Алагирского завода было 30 осетин, с отменой крепо-

<sup>230</sup> Дзагуров Д. А. Материалы по истории Осетии. Дзауджикау, 1950, т. 3, с. 139—143.

<sup>231</sup> ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 66, д. 2526. Об учреждении Терского горнопромышленного акционерного общества, л. 2.

<sup>232</sup> Сборник статистических сведений о горнозаводской промышленности России в 1900 г. СПб., 1903, с. 206.

<sup>233</sup> Джанаев А. К. К истории формирования рабочего класса в Северной Осетии: Материалы для исследования. — Изв. Северо-Осетинского научно-исследовательского ин-та, Орджоникидзе, 1957, т. 19, с. 125, 127.

<sup>234</sup> ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 66, д. 2526, л. 33.

<sup>235</sup> Калоев Б. А. Историко-этнографический очерк Садонских рудников (до начала XX в.). — Изв. Северо-Осетинского научно-исследовательского ин-та, Орджоникидзе, 1958, т. 25, вып. 1. История, с. 106.

<sup>236</sup> Казбеков Г. В. Формирование и развитие рабочего класса в Северной Осетии (1860—1940 гг.). Орджоникидзе, 1963, с. 24.

<sup>237</sup> Джанаев А. К. Указ. соч., с. 116.



стного права приток их увеличился<sup>238</sup>. По данным «Кавказского календаря» на 1872 г., рабочие-осетины на заводе составили большинство — 135 человек, а на вспомогательных работах — до 140 человек. С 1864 по 1872 г. численность рабочих Алагирского завода возросла с 293 до 340 человек<sup>239</sup>.

Основную массу постоянных рабочих составляли выходцы из рядов разорявшегося русского и украинского крестьянства внутренних губерний России. Русские и украинские рабочие, переселявшиеся сюда с фабрик и заводов промышленных районов страны, также являлись одним из главных источников формирования постоянных пролетарских кадров. Вместе с тем горская беднота вследствие крайнего малоземелья и разорения горной осетинской деревни окончательно порывала связь с землей и также становилась в ряды промышленного пролетариата. Вначале осетины использовались преимущественно на подсобных работах, а затем многие из них становились постоянными рабочими. Источником пополнения кадровых рабочих северокавказского пролетариата становились бедняки-осетины.

70-летний шахтер-осетин Сергей Темболатович Кучнев, уроженец селения Тиб, расположенного в Мамисонском ущелье, рассказывал: «Сначала работа на шахте для нас носила сезонный характер, но с течением времени большинство мамисонцев совершенно рассталось со своим хозяйством и навсегда перешло сюда работать»<sup>240</sup>.

Если в 60-х годах на Алагирском заводе большую часть среди рабочих осетин составляли сезонники, то на Садонском руднике уже тогда были кадровые рабочие-осетины. В 1869 г. управляющий Садонским рудником подчеркивал, что рудник не нуждается в рабочей силе, ибо многие из жителей окрестных осетинских селений превратились в настоящих горнорабочих. Забросили свои полевые и домашние работы и постоянно заняты на руднике<sup>241</sup>.

На Садонском руднике работали жители преимущественно осетинских селений: Верхний и Нижний Садоп, Ход, Мизур, Згид, Тиб, Нузал. В начале 70-х годов в этих селениях не было ни одного двора, хозяева которого не имели бы родственников среди рабочих Садонского рудника<sup>242</sup>.

Помимо кадровых рабочих, на Садонском руднике работало много осетин-сезонников из селений Унал, Тамиск, Салугардан и др. Источником пополнения состава кадровых рабочих из коренных национальностей становились и семьи рабочих. 80-летний шахтер-осетин Алексей Бегазаевич Бесолов, уроженец се-

<sup>238</sup> Казбеков Г. В. Указ. соч., с. 25; Кавказский календарь на 1875 год. Тифлис, 1874, с. 192.

<sup>239</sup> Кавказский календарь на 1867 год. Тифлис, 1866, с. 297; Кавказский календарь на 1875 год, с. 192.

<sup>240</sup> Калоев Б. А. Указ. соч., с. 103.

<sup>241</sup> Сборник сведений о Кавказе. Тифлис, 1872, т. 2, с. 89.

<sup>242</sup> Горный журнал, 1869, № 11, с. 176—178; Казбеков Г. В. Указ. соч., с. 24.

ления Верхний Садон, в 1953 г. рассказывал: «Мой отец поступил в рудник с малых лет и проработал там всю жизнь... Сам я стал трудиться здесь с 12 лет. До 18-летнего возраста работал на поверхности, занимаясь сортировкой руды... Затем перешел в шахты, где работал вместе с отцом в течение многих лет...»<sup>243</sup>.

Промышленность самого Владикавказа была в основном представлена строительными и пищевыми предприятиями. К началу XX в. среди строительных предприятий наиболее значительным был кирпично-черепичный завод Л. В. Штейнгеля и В. И. Грозмани. Он был оснащен современной техникой. Его производительность была более 66 тыс. руб. в год, на заводе работало 140 человек<sup>244</sup>. В отчете по Владикавказскому городскому управлению в 1905 г. упоминалось, что многие заводчики разорились и распродали свои заводы, так как первобытный способ работы и обжига кирпича на них не мог конкурировать с капиталистическим предприятием, каким являлся завод Штейнгеля и Грозмани<sup>245</sup>, дававший половину всей продукции кирпичных заводов города, вместе взятых.

Пищевая промышленность была представлена главным образом двумя крахмально-паточными заводами Израилева (48 рабочих) и Свято-Троицким винокуренным заводом К<sup>о</sup> Карганова и Гейтрудова (свыше 80 рабочих), пивоваренными и фруктово-водочными заводами Ф. И. Прохаски (17 рабочих), В. И. Резакова (20), З. Л. Кикнадзе и А. Г. Закаидзе (20), заводом Д. З. Сараджева (70), казенным заводом Министерства финансов (свыше 50) и другими, большой табачной фабрикой Б. С. Вахтангова (70) и рядом крупных мельниц (от 10 до 50 рабочих)<sup>246</sup>.

С 70-х годов XIX в. Владикавказ становится одним из крупнейших транспортных узлов края. Железнодорожная магистраль концентрировала наибольшее количество рабочих, пришедших сюда в поисках работы из центральных районов России, с Украины и т. д. Свыше 97% всех рабочих и служащих дороги составляли «внгородные»<sup>247</sup>.

В связи с постройкой Владикавказской ж. д. возникла сеть железнодорожных мастерских, депо, подсобных предприятий и т. д. Главные мастерские были в Ростове, Владикавказе, паровозные мастерские имелись в Тихорецкой, вагонные — в Новороссийске, небольшие мастерские и депо — при станциях Владикавказской ж. д. К 1904 г. на дороге насчитывалось свыше 28 тыс. рабочих, служащих и так называемых «высших аген-

<sup>243</sup> Калоев Б. А. Указ. соч., с. 102.

<sup>244</sup> Список фабрик и заводов Российской империи, с. 307.

<sup>245</sup> Ларина В. И. Социально-экономическое развитие города Владикавказа во второй половине XIX в. и его влияние на окружающее горское население, с. 112.

<sup>246</sup> Там же, с. 112; Список фабрик и заводов Российской империи, с. 113, 247.

<sup>247</sup> Серый Ю. И. Рабочие Владикавказской железной дороги в революции 1905—1907 гг. Ростов н/Д, 1950, с. 7.

тов» и служащих управления — 1558 человек. Только рабочих главных, больших и малых мастерских к 1904 г. было 8500 человек<sup>248</sup>. В целом это был крупный, наиболее организованный отряд промышленного пролетариата, который оказался способным возглавить северокавказский рабочий класс в период подготовки и проведения революции 1905—1907 гг.

✱

К 90-м годам XIX в. относится возникновение Грозненского индустриального района. Развитие Грозненского нефтепромышленного района в начале пореформенного периода тормозилось отсутствием железных дорог, местных капиталов, оторванностью от рынков сбыта, существующей откупной системой. По образному выражению одного из современников, это была свинцовая доска, которая лежала на судьбе нефтяной промышленности, не давая ей свободного роста<sup>249</sup>.

Первые данные о добыче нефти в Грозном относятся к 1833 г. За 60 лет существования Грозненского нефтепромышленного района (1833—1893 гг.) до проведения железнодорожной линии на Петровск здесь было добыто всего около 3,2 млн. пуд. нефти<sup>250</sup>. С 1893 г. были начаты бурение скважин и широкая промысловая эксплуатация нефти. 28 июня 1893 г. фирмой И. А. Ахвердов и К<sup>о</sup> была заложена первая буровая скважина на Ермоловском участке, 6 октября скважина дала фонтан мощностью до 0,5 млн. ведер нефти в сутки<sup>251</sup>.

Первые успехи Ахвердова привлекли внимание предпринимателей к грозненским месторождениям. Бурный рост в эти годы бакинской нефтепромышленности с ее миллионными прибылями повышал этот интерес. К началу XX в. нефтяная промышленность Грозного была сосредоточена к северо-западу от города, в так называемых грозненской и мамакаевской балках. Вместо мелких кустарных нефтяных промыслов здесь стали возникать крупные капиталистические предприятия, принадлежавшие известным русским и иностранным фирмам. К 1900 г. наиболее значительными из них были Общество И. А. Ахвердова и К<sup>о</sup>, Насл. В. Р. Максимова, Московское нефтепромышленное общество, Санкт-Петербургское нефтепромышленное общество, Общество «Русский стандарт», Торговый дом «Шинс, Стуken и К<sup>о</sup>»<sup>252</sup>.

Крупнейшим из этих фирм было Общество И. А. Ахвердова и К<sup>о</sup>, сосредоточившее к 1900 г. в своих руках до 50% всей добычи нефти Терской обл.<sup>253</sup> и имевшее к 1911 г. до 1300 рабо-

<sup>248</sup> Там же.

<sup>249</sup> См.: Скальковский К. Керосиновое производство на юге России. — Горный журнал, СПб., 1867, ч. 3, с. 464.

<sup>250</sup> Юшкин Е. М. Начало грозненской нефтепромышленности. Екатеринодар, 1909, с. 6.

<sup>251</sup> Там же, с. 2. 4.

<sup>252</sup> Сборник статистических сведений о горнозаводской промышленности России в 1900 г., с. 450, 451.

<sup>253</sup> Там же.

чих<sup>254</sup>. Это были уже предприятия монопольного типа, расширившие свою деятельность за счет других, более слабых и менее устойчивых.

Процесс концентрации производства и промышленных капиталов в руках крупных акционерных обществ способствовал развитию капиталистической промышленности Грозненского района. К 1900 г. нефтедобыча Грозного составляла только 4,9% всей нефтяной промышленности страны, в 1905 г. — уже 10%<sup>255</sup>.

На базе развивающейся нефтяной промышленности в районе Грозного сложился Грозненский заводской центр.

К началу 1900 г. здесь было 4 нефтеперерабатывающих завода: Общества И. А. Ахвердова и К<sup>о</sup> (построен в 1895 г.), Общества Владикавказской ж. д. (в 1896 г.), «Успех» Д. И. Исаковича и «Надежда» И. М. Левита<sup>256</sup>. Наиболее значительными были заводы Общества И. А. Ахвердова и К<sup>о</sup> и Общества Владикавказской ж. д. К началу XX в. их доля в нефтеперерабатывающей промышленности края составляла 84,5%<sup>257</sup>. Особое место в развитии Грозненского промышленного района принадлежало нефтеперегонному заводу Общества Владикавказской ж. д. с годовой производительностью 4,8 млн. руб. и количеством рабочих 186 человек<sup>258</sup>.

Возникновение в районе Грозного крупного нефтепромышленного и заводского центра сыграло большую роль в формировании промышленного пролетариата на Северном Кавказе. Число рабочих, занятых в нефтяной промышленности Грозного, в начале 1900 г. равнялось 2 тыс. человек, тогда как все население промыслов насчитывало 3226 человек<sup>259</sup>. Значительное число рабочих было занято на железнодорожном транспорте (на станциях Грозный, Гудермес), на нефтеперегонных и чугунолитейных механических заводах.

Продолжение Владикавказской железнодорожной магистрали до Петровска не только открыло выход грозненской нефти, но и обеспечило приток в район грозненских нефтепромыслов пришлых рабочих из внутренней России. Если раньше прибывавшие на Северный Кавказ в поисках заработка выходцы из Воронежской, Тамбовской, Курской и других центрально-чернозем-

<sup>254</sup> Акционерно-паевые предприятия России, с. 17.

<sup>255</sup> Киреев Е. П. К вопросу о хозяйничаньи иностранных капиталистов в дореволюционной нефтяной промышленности Грозного (1893—1917 гг.). — Известия Грозненского областного краеведческого музея. Грозный, 1953, вып. 5, с. 14.

<sup>256</sup> Там же, с. 14; Потолов С. И. Монополизация грозненской нефтепромышленности. — В кн.: Монополии и иностранный капитал в России. М., 1962, с. 134; Список фабрик и заводов Российской империи, с. 287, 310.

<sup>257</sup> Жидков Н. С. Обзор грозненской нефтеперерабатывающей промышленности за 1900—1906 гг. Новочеркасск, 1907, с. 29.

<sup>258</sup> Список фабрик и заводов Российской империи, с. 287.

<sup>259</sup> Колосов Л. Н. Очерки истории промышленности и революционной борьбы рабочих Грозного против царизма и монополий (1893—1917 гг.). — Труды Чечено-Ингушского научно-исследовательского института истории, языка и литературы, Грозный, 1962, т. 2, с. 61.

ных губерний оседали преимущественно в Кубанской обл., то теперь часть из них устремлялась далее к юго-востоку, в долины Терека и Сунжи. Наряду с Тихорецкой, Армавиром и другими железнодорожными станциями Прикубанья крупными рынками рабочей силы в 90-х годах XIX в. становятся станции Прохладная, Беслан, Грозный.

Процент промышленных рабочих коренных национальностей среди грозненского пролетариата был невелик. В его ряды преимущественно вливалась горская беднота, задавленная беспроектной нуждой, — чеченцы и ингуши из Чечен-аула, Алхан-Юрта и других селений Грозненского округа<sup>260</sup>.

Депутат от Терской обл. горец Таштемир Эльдарханов с трибуны Государственной думы в 1907 г. говорил: «В плоскостной части острую земельную нужду испытывают чеченцы и ингуши, имеющие на одну мужскую душу от двух до трех десятин земли, считая в том числе и неудобные... Здесь не рациональное хозяйство, а каторжный труд, отчаянная борьба человека с суровой горной природой, а в итоге полуголодное существование на кукурузном или ячменном хлебе»<sup>261</sup>. Острое малоземелье и кабальные условия аренды земли у местных кулаков и богатых терских казаков заставляли бедноту из горных аулов Чечни и Ингушетии уходить на заработки в города и железнодорожные поселки. По свидетельству местного экономиста, относящемуся к началу 90-х годов XIX в., среди ингушей, «с одной стороны, явился класс безземельных, а с другой — создался класс более или менее крупных землевладельцев»<sup>262</sup>.

Несколько лет спустя другой автор — Г. Цаголов отмечал факт «страшной хозяйственной дифференциации» и наличия аульной голоды<sup>263</sup> в чеченских селениях. Часть этой горской голоды была вынуждена батрачить в кулацких и помещичьих хозяйствах, другая часть занималась к грозненским нефтепромышленникам.

Вместе с русскими и украинцами бок о бок на капиталистических промыслах, заводах и фабриках работали бедняки горцы. Горцы-отходники, возвращаясь в родные аулы, несли страстное слово рабочей правды о борьбе русского пролетариата. В приобщении трудящихся чеченцев и ингушей к революционной борьбе героического рабочего класса России и заключалось самое важное из всех прогрессивных последствий присоединения народов Северного Кавказа к России.

К концу XIX — началу XX в. с ростом концентрации и сплоченности рабочего класса Северного Кавказа растет и его классовое самосознание.

<sup>260</sup> Абазатов М. А. Из истории гражданской войны в Чечено-Ингушетии (1918—1920 гг.). Грозный, 1962, с. 18.

<sup>261</sup> Стенографический отчет. Государственная Дума. Сессия II. Заседание тридцать второе. 3 мая 1907 г. [СПб., 1908], с. 77.

<sup>262</sup> Вертепов Г. Ингуши. — В кн.: Терский сборник. Владикавказ, 1892, вып. 2, кн. 2, с. 114.

<sup>263</sup> Терские областные ведомости, 1899, 1 дек.



Усиление гнета царского самодержавия, рост капиталистической эксплуатации выдвигали перед русским пролетариатом и рабочими Северного Кавказа общие задачи в борьбе против самодержавия и буржуазии. Под воздействием революционных боев русского пролетариата рабочий класс Новороссийска, Грозного, Владикавказа уже в период первой русской революции 1905—1907 гг. принимал активное участие в борьбе против царского правительства и капиталистического строя. Так, г. Грозный, по определению С. М. Кирова, стал «опорным пунктом революции» на Северном Кавказе<sup>264</sup>.

Яркую страницу в историю революционной борьбы российского пролетариата вписал рабочий класс Новороссийска созданием Новороссийской республики во время революции 1905 г.

Крепли и ширились политические и идейные связи пролетариата Северного Кавказа с крупными революционными центрами страны (Одесса, Ростов, Баку, Батум, Тифлис).

Промышленный пролетариат Северного Кавказа непрерывно пополнялся за счет крестьян-отходников из горских аулов. Массы горской бедноты не могли найти заработка в отсталых аграрных районах и устремлялись с гор в индустриальные центры, пополняя ряды рабочих Грозного (чеченцы, ингуши, отчасти кумыки). Владикавказа (осетины), Новороссийска (черкесы, ногайцы, абазинцы). Сообщая о революционных событиях 1905 г., начальник Терской обл. и наказной атаман Терского казачьего войска писал: «Ураган революции, хотя и прошел мимо терского казачества в целом, по тем не менее... было и печальное исключение в лице грех станиц — Ессентукской, Незлобной и Прохладной благодаря пагубному на них влиянию со стороны значительного процента иногородних, выходцев из внутренних губерний России, водворившихся в этих станицах более или менее прочно; были и единичные исключения в некоторых других станицах прежде всего среди учащейся молодежи, затем в учительском персонале и, наконец, в полунинтеллигентской среде фельдшеров, писарей, мастеровых и прочих, были политически неблагонадежные лица и среди станичного духовенства»<sup>265</sup>.

Факт трудового общения горской бедноты с русскими рабочими, многие из которых уже прошли школу стачечной борьбы, впоследствии имел большое значение для установления идейно-политических контактов между русскими рабочими и трудящимися коренных национальностей Северного Кавказа. Русский рабочий класс возглавил и направил борьбу всех народов России против самодержавного строя. Именно в этом и заключалось главное объективно-историческое значение развития капитализма вширь в пореформенной России<sup>266</sup>.

<sup>264</sup> Донские известия, 1918. 24 апр.

<sup>265</sup> ЦГВИА СССР, ф. 400. Азпатекая часть, д. 137. Всеподданнейший отчет начальника Терской области и наказного атамана Терского казачьего войска за 1909 г. генерал-лейтенанта Михеева, л. 30 об.

<sup>266</sup> Фадеев А. В. Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России: К проблеме развития капитализма вширь, с. 62.

# Глава третья

## СОЦИАЛЬНЫЙ ОБЛИК СЕВЕРОКАВКАЗСКОГО ГОРОДА В ЭПОХУ КАПИТАЛИЗМА

### МИГРАЦИОННЫЕ ПОТОКИ И РАЙОНЫ ВЫХОДА ПРИШЛОГО ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА. ГОРОЖАНЕ-ПЕРЕСЕЛЕНЦЫ

Учитывая тот факт, что северокавказский город во второй половине XIX в. рос в основном за счет миграции населения из Европейской России, целесообразно предпослать разделу о социальной структуре городского населения краткий очерк переселенческого движения на Северном Кавказе в этот период.

Преимущественно военно-казацья колонизация Предкавказья в дореформенный период сменилась в пореформенное время крестьянским заселением этого региона. Оценка хода и направления миграционных процессов и районов выхода населения содержится в работах советских историков и географов, в частности В. В. Покшишевского и А. В. Фадеева<sup>1</sup>.

Правильную оценку колонизации Северного Кавказа дает В. В. Покшишевский, который считает, что с конца XVIII в. она носила военно-казацкий характер (строительство линий из укрепленных станиц и трактов), а с середины XIX в. стала проявлять ярко выраженные капиталистические черты<sup>2</sup>. Однако многие специфические особенности заселения края определялись вплоть до XX в. «казацким» его прошлым (оседание «иногородних» переселенцев на казачьих землях на правах лишь аренды и т. д.). В. В. Покшишевский выделяет два периода колонизации этой окраины России. Первый — военно-казацкий, докапиталистический этап, «достаточно длительный и значимый», явившийся «предысторией» капиталистического развития Северного Кавказа. В результате этого этапа «сложились система населен-

<sup>1</sup> Покшишевский В. В. Заселение Сибири: Историко-географические очерки. Иркутск, 1951; Он же. К географии дооктябрьских колонизационно-миграционных процессов на Северном Кавказе: Историко-географический очерк. — Изв. Всесоюзного географического о-ва, Л., 1948, т. 80, вып. 4; Он же. География миграций населения в России: Опыт историко-географического исследования. М., 1949; Фадеев А. В. Очерки экономического развития Степного Предкавказья в дореформенный период. М., 1957.

<sup>2</sup> Покшишевский В. В. К географии дооктябрьских колонизационно-миграционных процессов на Северном Кавказе, с. 402. В высказывании В. В. Покшишевского есть известное преувеличение: для середины XIX в. еще рано говорить о развитом капиталистическом заселении края.

ных пунктов и казачье землевладение». Оно определило собой арендный характер землепользования переселявшихся иногородних<sup>3</sup>. Второй период характеризуется более широкой миграцией на Северный Кавказ быстро расслаивавшегося крестьянства внутренних губерний России — с одной стороны, кулацкой верхушки, с другой — бедноты. Первая стремилась применить свои накопления на степных черноземных просторах, вторая шла батрачить к казакам<sup>4</sup>.

Первый период освоения Степного Предкавказья исследован в фундаментальной монографии А. В. Фадеева<sup>5</sup>. Он справедливо подчеркивает, что методы и способы заселения края определялись в первую очередь стратегическими и политическими задачами самодержавия в тот период. Царизм осуществлял здесь завоевательную политику военно-феодальными методами (что сохраняется и в пореформенный период). Чисто стратегические соображения определяли и ход самой колонизации.

А. В. Фадеев шаг за шагом прослеживает ход и итоги, последствия вхождения Северного Кавказа в Россию и дает оценку переселенческой политике царизма. Автором ярко воссоздается картина первых крестьянских переселений в дореформенный период (с 70-х годов XVIII в. вплоть до середины XIX в.)<sup>6</sup>; подчеркивается тот факт, что, помимо стратегических соображений, связанных с активизацией завоевательной политики царизма в отношении Кавказа, немалую роль играло стремление самодержавия за счет переселения крестьян на окраины разрядить политическую атмосферу внутри страны, накалявшуюся в связи с крестьянским движением.

Царское правительство подходило к решению проблемы освоения Предкавказья с учетом классовых интересов помещиков. что выразилось прежде всего в стремлении насадить здесь дворянское землевладение. Но курс на развитие Предкавказья путем раздачи дворянам земли «под население крестьян» не имел успеха. Несмотря на то что подобная переселенческая политика царизма, стоявшего на страже интересов крепостников-помещиков, тормозила заселение предкавказских степей, по мере нарастания кризиса крепостнической системы в России увеличивался приток переселенцев из среднечерноземных губерний страны на Северный Кавказ.

На протяжении всего предреформенного периода в переселенческой политике царизма ясно прослеживается борьба двух тенденций. С одной стороны, это стремление царизма к дальнейшему освоению края, связанное с новыми завоеваниями на Кавказе, с другой — боязнь правительства поощрять переселение, чтобы не вызвать массового ухода помещичьих и казенных крестьян из

<sup>3</sup> Покшишевский В. В. К географии дооктябрьских колонизационно-миграционных процессов на Северном Кавказе, с. 402.

<sup>4</sup> Там же, с. 403.

<sup>5</sup> Фадеев А. В. Указ. соч.

<sup>6</sup> Там же, с. 31.

внутренних районов страны. Отсюда — неизменный курс в переселенческой политике царизма, в основе которого лежит военно-казачье заселение, а переселение крепостных крестьян принадлежит инициативе самих помещиков.

Итогом этой политики было расселение в 50-х годах XIX в. в районе Степного Предкавказья на площади 13 млн. дес. свыше 740 тыс. человек. В результате плотность населения в этом районе достигла 6 человек на 1 кв. км. Из них насчитывалось: линейных и черноморских казаков — 432 тыс., или 58%; государственных крестьян — 172 тыс., или 23%; кочевников — 88 тыс., или 11%; помещичьих крепостных крестьян — около 17 тыс., или 2%<sup>7</sup>. Если иметь в виду, что до середины XVIII в. на площади 130 тыс. кв. км обитало 80 тыс. кочевников-ногайцев и до 3 тыс. жителей в терских и гребенских станицах, то можно говорить об определенных успехах русского заселения. Достаточно сказать, что плотность населения менее чем за 100 лет увеличилась в этом районе в 10 раз<sup>8</sup>.

Помещичьих крепостных в Предкавказье к исходу дореформенного периода было ничтожно мало. Самыми многочисленными группами населения к середине XIX в. были казаки и государственные крестьяне. Новоселы из государственных крестьян заселяли преимущественно районы Ставропольской возвышенности. Район между Кумой и Егорлыком оказался наиболее густо населенным. По долине р. Егорлыка, в верховьях Еи и на целинных степных просторах в междуречье Егорлыка и Калауса государственные крестьяне основали ряд новых селений. Казачество заселяло главным образом западные и восточные окраины предкавказской равнины. Главная роль в экономическом освоении Северного Кавказа принадлежала не казачеству, постоянно отвлекавшемуся от хозяйственной деятельности военной службой, а государственным крестьянам<sup>9</sup>. Степное Предкавказье заселяли также и выходцы из Армении и Грузии. В начале XIX в. они составляли примерно 7% оседлого населения края. Однако их роль в экономической жизни Предкавказья была весьма заметной, поскольку они принимали активное участие в развитии наиболее товарных отраслей сельского хозяйства и в расширении местной промышленности и торговли<sup>10</sup>.

Антинародный характер политики царизма особенно ярко был выражен в отношении перенного населения (оттеснение кочевников-ногайцев в засушливые районы Восточного Предкавказья, выселение горцев за пределы края и т. д.).

Кратко выводы А. В. Фадеева сводятся к следующему. В предреформенный период в результате присоединения к России предкавказские степи стали заселяться русскими и украинцами, а также, в незначительной степени, армянами, грузинами

<sup>7</sup> Там же, с. 62, 63.

<sup>8</sup> Там же, с. 63.

<sup>9</sup> Там же, с. 62, 63.

<sup>10</sup> Там же, с. 44.

и другими народностями Кавказа. Вследствие этого повысилась плотность населения, оседлое население стало преобладать над кочевым, появились новые города, и возродилась городская жизнь<sup>11</sup>.

В пореформенное время особенно усилилось крестьянское заселение южных окраин России, в том числе и Северного Кавказа. В. И. Ленин в работе «Аграрный вопрос в России к концу XIX века» отмечал, что «главным условием, позволившим быструю колонизацию Новороссии, было падение крепостного права в центре России. Только переворот в центре дал возможность быстро, широко, по-американски, заселить юг и индустриализировать его...»<sup>12</sup>. Для крестьянского, земледельческого, заселения северокавказских степных просторов падение крепостнического режима также сыграло решающую роль. Реформа 1861 г., проведенная «сверху» в интересах российских помещиков-крепостников, лишила крестьянство значительной части земли, которой они владели прежде.

Малоземелье и безземелье толкали крестьян к переселению в поисках лучшей жизни. О стремлении к переселению и его причинах красноречиво говорят отзывы крестьян таких губерний, как Харьковская и Полтавская, давших наибольшее число переселенцев. Так, по Харьковской губ. из 300 с небольшим корреспондентов, отвечающих на вопрос о причинах переселения, подавляющее большинство (284) указали малоземелье, безземелье и земельную тесноту; кроме того, назывались недостаток выгонов для скота, высокие арендные цены, трудности аренды, неурожай хлебов, недостаток или отсутствие заработков и т. д.<sup>13</sup> Но главная причина — малоземелье. Корреспондент из Лебединского уезда сообщал то же: «Малоземелье, других причин нет»<sup>14</sup>. Крестьяне северо-западной части губернии особенно страдали от малоземелья. В сообщении из Харьковского уезда говорилось: «Гонят безземелье, малоземелье и теснота в выпасах, а также и недостаток в местных заработках, а более всего — недостаток в земле. Наем земли дорог и негде ее достать: за два года вперед уплачивают деньги, а сборы хлебов плохие». Или другое сообщение из этого же уезда: «Большое очень малоземелье. Есть такие семьи — душ 8 обоего пола, а земли полдесятины всей с усадьбой, и усадьбы всей 400 кв. саж.»<sup>15</sup>. К малоземелью в юго-восточной части губернии прибавлялись ежегодные неурожай, что создавало невыносимые условия для крестьянства. «Причины, вызывающие стремление к переселению, частью малоземелье, а больше всего ежегодные неурожай хлеба и отсутствие местных заработков; кроме этого, никаких других причин нет»<sup>16</sup>.

<sup>11</sup> Там же, с. 65.

<sup>12</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 70.

<sup>13</sup> Переселения крестьян Харьковской губернии. Харьков, 1908, вып. 1, с. 4.

<sup>14</sup> Там же, с. 6.

<sup>15</sup> Там же, с. 7.

<sup>16</sup> Там же.



Те же причины, вынуждавшие крестьянство к переселению, существовали и в Полтавской губ. «Малоземелье, безземелье... недостаток в местных заработках при полном отсутствии кустарных и других промыслов, кроме хлебопашества»; «стесненность в выпасе, малоземелье — вот главные причины, побуждающие к переселению...»<sup>17</sup> — таковы ответы местных жителей при опросе о причинах переселения крестьянства в новые районы.

Но развитие капиталистических отношений неумолимо шло вперед. В. И. Ленин отмечал, что «если прежде самые условия производства обуславливали прикрепление массы земледельцев к их месту жительства, то образование различных форм и различных районов торгового и капиталистического земледелия не могло не создать перекочевыванья громадных масс населения по всей стране»<sup>18</sup>.

Несмотря на правительственную политику, в целом запрещавшую переселения, создание новых районов торгового земледелия в результате развития капитализма вширь усиливало миграцию, подвижность населения. Огромные малонаселенные окраины Российской империи способствовали развитию капитализма вширь и широкому переселенческому движению.

Переселенческое движение в пореформенный период<sup>19</sup> было одним из проявлений закономерностей капиталистического развития и связано прежде всего с процессом образования избыточного сельскохозяйственного населения. К. Маркс и Ф. Энгельс указывали, что избыток населения в деревне или аграрное перенаселение создается повсюду, «как только капиталистическое производство овладевает сельским хозяйством»<sup>20</sup>.

Возникновение избыточного населения было связано с главной тенденцией развития капитализма, которая выражалась в постоянном вытеснении мелкого производства крупным как в промышленности, так и в земледелии. В сельском хозяйстве наряду с безземельным пролетарием возникал особый тип рабочего с наделом — разоряющийся крестьянин, имевший такой земельный надел, который ставил его в один ряд с безземельным и безлошадным батраком.

Основным источником существования и тех и других стали одинаковые условия продажи своей рабочей силы. Уменьшение роли наделной земли в крестьянском хозяйстве приводило, с одной стороны, к окончательному разорению крестьян, они забрасывали свои наделы и переходили в разряд батраков; с другой стороны, в высших группах крестьянских хозяйств уменьшение роли наделной земли вызывало стремление к свободному землевлaдению. В общинном землевладении, где наделная земля при-

<sup>17</sup> Переселения из Полтавской губернии с 1861 г. по 1 июля 1900 г. Полтава, 1900, вып. 1, с. 363.

<sup>18</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 313—314.

<sup>19</sup> Тихонов Б. В. Переселения в России во второй половине XIX в.: По материалам переписи 1897 г. и паспортной статистики. М., 1978.

<sup>20</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 23, с. 657.

надлежала обществу в целом, шел процесс разорения и пауперизации крестьянства, который вел к разложению патриархальной сельской общины<sup>21</sup>. Непосредственным спутником развивающегося капитализма стала дифференциация крестьянства, которая приводила к образованию сельскохозяйственной буржуазии и сельского пролетариата.

Процесс расслоения и пролетаризация российской деревни протекали сложно и мучительно. Итогом этих процессов явилось относительное перенаселение деревни в Европейской России. Крестьянин, обремененный непосильными платежами и повинностями, предпочитал, оставив землю, уходить в отхожие промыслы. Не находя заработков в центральных районах страны, он вынужден был уходить в более отдаленные местности, на окраины Российской империи, в поисках заработка и свободных земель.

В. И. Ленин к районам прихода земледельческих рабочих относил губернии Бессарабскую, Херсонскую, Таврическую, Екатеринославскую, Донскую, Самарскую, Саратовскую (южная часть) и Оренбургскую, подчеркивая при этом, что ограничивается только Европейской Россией. Вместе с тем В. И. Ленин считал необходимым отметить, что «движение идет все дальше (особенно в последнее время), охватывая и Северный Кавказ и Уральскую область и т. д.»<sup>22</sup>. Таким образом, миграционные потоки захватывали и окраины царской России, в том числе и Северный Кавказ.

Еще в работах дореволюционных авторов подчеркивалось, что в первые пореформенные десятилетия «сибирское переселение 60-х и 70-х годов играло совершенно незаметную роль в общем переселенческом движении»<sup>23</sup>. Ряд авторов, писавших о крестьянских переселениях в начале и в середине 80-х годов<sup>24</sup>, справедливо указывали, что «сибирское переселение только зарождается, главное направление крестьянских переселений идет в южные и юго-восточные степи и на Кавказ»<sup>25</sup>. Это объяснялось тем, что «необъятные дебри Сибири, этой извечной страны

<sup>21</sup> Егизарова Н. А. Аграрный кризис конца XIX века в России. М., 1959, с. 39.

<sup>22</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 233.

<sup>23</sup> Кауфман А. А. Переселение и колонизация. СПб., 1905, с. 21.

<sup>24</sup> Ямзин П. Л. Переселенческое движение в России с момента освобождения крестьян. Киев, 1912; Янсон Ю. Э. Опыт статистического исследования о крестьянских наделах и платежах. СПб., 1877; Васильчиков А. Землеустройство и земледелие в России и других европейских государствах. СПб., 1881. Т. 2; Южаков С. Переселенческий вопрос. — Северный вестник, 1886, № 6; Серповский Н. Г. Переселения в России в древнее и новое время и их значение в хозяйстве страны. Ярославль, 1885; Верещагин А. В. Значение путей сообщения в деле колонизации и развития Черноморского побережья Кавказа. — Труды императорского Вольного экономического общества. СПб., 1878, т. 2, с. 198—351; Он же. Исторический обзор колонизации Черноморского побережья Кавказа и ее результат. М., 1885; и др.

<sup>25</sup> Кауфман А. А. Указ. соч., с. 21.

сылки и каторги, при громадности расстояний и отсутствии сколько-нибудь устроенных путей сообщения не могли привлекать переселенцев, которые предпочитали направляться на менее удаленные и лучше известные южные и юго-восточные окраины Европейской России»<sup>26</sup>.

Эта точка зрения нашла отражение и в работах советских исследователей, в той или иной степени занимавшихся вопросами заселения и экономического освоения окраин России и переселенческой политикой царского самодержавия<sup>27</sup>.

Так, в фундаментальной монографии В. А. Степынина отмечалось, что в первые десятилетия после отмены крепостного права основной переселенческий поток направлялся на Юг страны, в основном в Новороссию. Этот район был ближе расположен к центру страны и имел более благоприятные условия для сельского хозяйства. Однако к 90-м годам XIX в., когда запас свободных и удобных земель на Юге значительно истощился, переселенческое движение в Сибирь стало абсолютно и относительно быстро возрастать<sup>28</sup>.

Таким образом, одной из окраин для крестьянина-переселенца в начале пореформенного периода стал Северный Кавказ, который в 60-х и до начала 90-х годов XIX в. являлся основным переселенческим районом страны. Начало пореформенного периода ознаменовалось массовым переселением крестьян, ограбленных помещиками в результате реформы 1861 г. Волна крестьянских переселений охватила прежде всего районы, где особенно сильны были крепостнические пережитки, господствовало дворянское землевладение и где наиболее чувствовалось обострение аграрного кризиса. К числу таких районов относились центральные-черноземные и малороссийские губернии. Наличие в некоторых губерниях подворного землевладения облегчило эту задачу. Так, крестьяне Черниговской и Полтавской губерний имели право продавать свои земельные наделы. Отсутствие общины делало крестьян более подвижными и способствовало их массовому переселению. Центральные черноземные, малороссийские и новороссийские губернии стали основными очагами переселенческого движения пореформенной России.

Как и в дореформенный период, главными районами выхода переселившихся в Предкавказье после 1861 г. продолжали оставаться те районы Центральной России, где «потребность в переселении особенно остро ощущалась... в перенаселенных губер-

<sup>26</sup> Там же, с. 21—22.

<sup>27</sup> *Фадеев А. В.* Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России: К проблеме развития капитализма вширь. — История СССР, 1959, № 6; *Кумыков Т. Х.* Вовлечение Северного Кавказа во всероссийский рынок в XIX в. Нальчик, 1962; *Константинов О. А.* Северный Кавказ (Северокавказский край и Дагестан). М.; Л., 1930; *Покшишевский В. В.* К географии дооктябрьских колониально-миграционных процессов на Северном Кавказе; *Степынин В. А.* Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. Красноярск, 1962; и др.

<sup>28</sup> *Степынин В. А.* Указ. соч., с. 66.

ниях Левобережной Украины (Черниговской, Полтавской и Харьковской), в земледельческих губерниях Черноземного центра (Воронежской, Курской, Тамбовской, Пензенской, Тульской и Орловской) и в объединенных губерниях северо-западного края (Смоленской и Псковской). Именно отсюда... направлялся главный поток переселенцев...»<sup>29</sup>.

Эти губернии В. И. Ленин считал «главным районом выхода земледельческих рабочих», подчеркивая, что «передвижение рабочих направляется из наиболее заселенных местностей в наименее заселенные, колонизируемые местности; — из местностей, в которых всего сильнее было развито крепостное право, в местности, где оно было всего слабее; — из местностей с наибольшим развитием отработков в местности слабого развития отработков и высокого развития капитализма»<sup>30</sup>.

Данные Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. красноречиво говорят о том, что эти губернии были основными районами выхода переселенцев на Северный Кавказ. На 1897 г. пришлое население<sup>31</sup> составило (в тыс. человек)<sup>32</sup>:

	Кубан- ская обл.	Терская обл.	Ставро- польская губ.	Черномор- ская губ.	Северный Кавказ
Все население	1 918,9	933,9	873,3	57,5	3 783,6
Пришлое	633,3	120,7	189,7	42,6	986,3
% от всего населения	33,0	12,9	21,7	74,1	26,0
Пришлое из Европейской России	577,0	83,0	182,9	25,8	868,7
% от всего пришлого населения	91,2	68,8	96,5	60,7	86,0

В табл. 18 приведены сведения по 9 губерниям Европейской России, переселенцы которых составили наиболее существенную часть пришлого населения Северного Кавказа. Из данных табл. 18 и рис. 1 видно, что по числу переселенцев особенно выделялись такие губернии, как Харьковская, Полтавская, Воронежская, где малоземелье и полное обезземеливание крестьянства достигали наибольшей остроты. Эти три губернии дали для Терской обл. 32% всех переселившихся из Европейской России, для Кубанской обл. — примерно 42% и для Ставропольской губ. — свыше 47%.

<sup>29</sup> Дружинин И. М. Государственные крестьяне и реформа П. Д. Киселева. М., 1958. т. 2, с. 189.

<sup>30</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 233.

<sup>31</sup> По переписи 1897 г. все население делилось на две главные группы: «местных уроженцев», т. е. того же уезда, отдела или города, где их зарегистрировала перепись, и «неместных уроженцев» (припых), т. е. уроженцев других уездов, отделов той же губернии или области или других губерний и областей империи и других государств.

<sup>32</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1905. Вып. 65, 67, 68; 1900—1903. Вып. 70.



Рис. 1.

Районы выхода и направления миграций пришлого населения на Северный Кавказ в 1861—1900 гг.

Изучение переселенческого движения крестьян одной из этих губерний — Полтавской, наиболее типичной для средней части черноземной полосы и давшей значительный процент переселившихся на Северный Кавказ<sup>33</sup>, дает возможность нарисовать картину основных миграционных направлений в пореформенный период. Кроме того, в этом помогают нам данные статистических

<sup>33</sup> По данным переписи 1897 г. количество переселенцев только из одной Полтавской губ. составило для Терской обл. 9,3%, из Кубанской обл. — 12,5%. Ставропольской губ. — 19,2% всех выходцев из Европейской России.



Таблица 18. Основные районы выхода пришлого населения на Северный Кавказ по данным переписи 1897 г., в тыс. человек \*

Губерния	Кубанская обл.		Терская обл.		Ставропольская губ.		Черноморская губ.		Северный Кавказ	
	количество	% **	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
Воронежская	87,1	15,1	9,4	11,3	33,1	18,1	1,8	7,0	131,4	15,2
Область Войска Донского	31,2	5,4	5,4	6,5	6,2	3,4	1,4	5,4	44,0	5,1
Екатеринославская	49,1	8,5	3,7	4,5	9,5	5,2	0,8	3,1	63,1	7,3
Курская	64,9	11,3	4,8	5,8	13,5	7,4	1,9	7,4	85,1	9,8
Орловская	23,0	4,0	—	—	8,4	4,6	1,5	5,8	32,9	3,8
Полтавская	77,3	13,4	7,8	9,4	35,2	19,3	1,3	5,0	121,6	14,0
Саратовская	11,2	1,9	5,5	6,6	—	—	—	—	16,7	1,9
Харьковская	81,1	14,0	9,5	11,4	18,2	10,0	1,8	7,0	110,6	12,7
Черниговская	36,4	6,3	—	—	9,9	5,4	1,2	4,7	47,5	5,5
В с е г о пришлого из 9 губерний	461,3	79,9	46,1	55,5	134,0	73,4	11,7	45,4	652,9	75,3

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1905, вып. 65, табл. VII; 1905, вып. 67, табл. VII; 1905, вып. 68, табл. VII; СПб., 1900—1903, вып. 70, табл. VII.

\*\* Здесь и далее % от всего пришлого населения из Европейской России.

исследований, проведенных в свое время земством Полтавской губ. Изжеприводимые данные показывают, что с 60-х до начала 90-х годов XIX в. Предкавказье и Повороссия по количеству переселенцев значительно опережали все остальные районы внутреннего заселения России. На 100 выходцев направлялось:

	1861— 1876 гг.	1877— 1881 гг.	1882— 1886 гг.	1887— 1891 гг.	1892— 1893 гг.
в Новороссию	37	18	22	26	3
в Предкавказье	53	78	66	28	17
в Закавказье	2	1	6	20	2
в Сибирь	8	3	6	26	78

Это убедительно подтверждалось и статистическими данными, приведенными в «Обзоре направлений, избираемых переселенцами из Полтавской губернии», составленном Полтавским земством<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Покишишевский В. В. Заселение Сибири, с. 139. На основании земских данных, приведенных в книге И. Л. Ямзина «Переселенческое движение в России с момента освобождения крестьян» (Киев, 1912), В. В. Покишишевским составлена таблица о распределении по районам крестьян, выселявшихся из Полтавской губ.; Переселения из Полтавской губернии с 1861 г. по 1 июля 1900 г., вып. 1, с. 12.

Приведенные сведения показывают, какое количество семей переселилось на указанные территории (в числителе — количество семей, в знаменателе — %):

	1861—1876 гг.	1877—1893 гг.
Полтавская губ.	Нет свед.	2 362/10,2
Соседние губернии (Киев- ская, Черниговская, Харь- ковская)	402/6,5	487/2,2
Новороссия (Херсонская, Та- врическая, Екатерино- славская губернии)	2 234/34,7	3 135/14,2
Донская губ.	279/4,3	1 562/7,1
Прочие губернии Европей- ской России	103/1,6	181/0,8
Кавказ (Ставропольская губ., Кубанская и Терская об- ласти, Черноморский округ и закавказские губернии) <sup>35</sup>	3 233/50,2	9 598/43,5
Заволжские губернии	150/2,3	1 059/4,8
Томская губ.	Нет свед.	1 520/6,9
Амур	То же	1 009/4,6
Южно-Уссурийский край	7/0,1	513/2,3
Прочие азиатские губернии		178/0,8
Район не обозначен	22/0,3	573/2,6
И т о г о	6 430/100	22 177/100

Таким образом, в начале пореформенного периода Северный Кавказ являлся основным районом переселенческого движения. Особенно большого размаха оно достигло в 70—80-х годах XIX в. За первые 15 лет пореформенного периода на долю заселявшихся северо-кавказских степных просторов приходилось свыше 50% общего числа переселявшихся семей. Это объяснялось прежде всего особо благоприятными для переселенцев условиями в этих районах. Наличие еще достаточного количества свободных земель, легкость приписки к сельским обществам в Ставропольской губ., возможность широкой аренды земли в Кубанской обл. привлекали сюда переселенцев.

Однако и в пореформенный период крупным тормозом экономического развития окраин оставался крепостнически-дворянский курс в переселенческой политике царского правительства. С одной стороны, правительственная политика строго стояла на

<sup>35</sup> Число переселившихся в эти годы в Закавказье было так незначительно, что не может поколебать общего представления о миграции населения на Северный Кавказ. Более широкая волна переселенческого движения захватила Закавказский край уже в XX в. См.: Обзор переселенческого дела на Кавказе за пятилетие 1908—1912 гг. СПб., 1913, с. 3—6, 20—29.

точке зрения недопустимости стихийного переселения и необходимости законодательного его разрешения. Общим законом считался полный запрет переселения, и только отдельные местности, и то лишь в исключительных случаях, ставились «как бы вне действия общих законов»<sup>36</sup>. С другой стороны, развитие капиталистических отношений в стране находилось в глубоком противоречии с запретительной политикой российского самодержавия в переселенческом вопросе. Поэтому царизм был вынужден идти на отдельные уступки, ликвидировать некоторые второстепенные ограничения. В целом же сущность переселенческой политики не менялась.

На всех этапах развития политики царского правительства в переселенческом вопросе существо ее определялось целями. В работе «Переселенческий вопрос» В. И. Ленин писал: «Какую цель преследует правительство при переселении крестьян? Вот основной вопрос, определяющий собою все другие, ибо целью переселенческой политики правительства определяется весь характер ее»<sup>37</sup>.

Переселенческая политика царизма<sup>38</sup> в начале (и в последующие десятилетия) пореформенного периода исходила из твердого курса на последовательное проведение реформы 1861 г. в интересах помещиков-крепостников.

Опасаясь потерять дешевые рабочие руки, выгодных арендаторов и т. д., а также опасаясь новых реформ и дополнительного наделения крестьян землей, помещики активно выступали за запрещение крестьянских переселений. Царское правительство, соблюдая их интересы, всячески препятствовало переселению крестьян. Именно эту сторону переселенческой политики царского правительства подчеркнул депутат Войлошников, выступавший от социал-демократической фракции, при обсуждении переселенческого вопроса в Думе. «Переселенческая...

---

<sup>36</sup> *Лященко П. И.* Очерки аграрной эволюции России. СПб., 1908—1917. Т. 1, 2; *Он же.* Крестьянское дело и пореформенная землеустроительная политика. — Изв. Томского университета. Томск, 1917, т. 66, с. 88, 94.

<sup>37</sup> *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 21, с. 327.

<sup>38</sup> Среди исследований, посвященных истории переселенческой политики самодержавия, надо отметить работы: *Брусникин Е. М.* Переселенческая политика царизма в конце XIX века. — Вопросы истории, 1965, № 1; *Степунин В. А.* Колонизация Енисейской губернии в эпоху капитализма. Красноярск, 1962; *Скляров Л. Ф.* Переселение и землеустройство в Сибири в годы столыпинской аграрной реформы. Л., 1962; *Симонова М. С.* Переселенческий вопрос в аграрной политике самодержавия в конце XIX—начале XX в. — Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 1965 г. М., 1970; *Тихонов Б. В.* Переселенческая политика царского правительства в 1892—1897 гг. — История СССР, 1977, № 1; *Кауфман А. А.* Переселение и колонизация. СПб., 1905; *Лященко П. И.* Крестьянское дело и пореформенная землеустроительная политика. — Изв. Томского университета. Томск, 1917, т. 66; и др. Все эти работы охватывают более поздний (в сравнении с рассматриваемым нами) период переселенческой политики самодержавия. В них в основном дан анализ общих законодательных актов конца XIX—начала XX в.

является одним из звеньев всей аграрной политики правительства. Нужны были помещикам слабые и некрепкие крестьяне в качестве дешевых рабочих рук, и правительство всячески старалось затормозить переселение и оставить излишки населения на местах. Но этого мало еще: оно усиленно боролось против самовольного переселения и тем самым старалось закрыть этот предохранительный клапан...»<sup>39</sup> В выступлении подчеркивался постоянный и неизменный курс правительства в переселенческой политике, которая «руководилась лишь одними интересами кучки крепостников-помещиков и, вообще, господствующих классов, угнетающих рабочие массы и трудящееся крестьянство»<sup>40</sup>.

Уже Положение 19 февраля 1861 г. почти полностью исключало право крестьян на переселение<sup>41</sup>. Исходя из оценки переселения как вредного, отрицательного явления, правительство рассматривало переселение как опасный шаг, который приведет к развитию «вредной подвижности и бродяжничества в сельском населении»<sup>42</sup>.

Вместе с тем самовольное переселение крестьян приняло довольно широкий размах. И царское правительство предприняло дальнейшие шаги по пути запрещения переселенческого движения. Вскоре после выхода Положения 19 февраля 1861 г. было запрещено переселяться и государственным крестьянам. В 1866 г. государственные крестьяне были переданы из ведения Министерства государственных имуществ в ведение общекрестьянских учреждений и переведены на выкуп<sup>43</sup>. Начиная с 60-х годов XIX в., вплоть до 1881 г., царским правительством не было выработано общего переселенческого законоположения.

Вместе с тем в связи с заселением окраин Российской империи царизм вынужден был все чаще и чаще обращаться к переселенческому вопросу<sup>44</sup>. Так, стремясь закрепить свои позиции на Северном Кавказе в 60—80-х годах XIX в., царское правительство издало ряд законоположений. В отчете заведующего Кавказским переселенческим комитетом прямо подчеркивалось, что «одной из основных целей переселения русских крестьян на Кавказ является, несомненно, усиление в крае русского элемента»<sup>45</sup>. Иными словами, и в пореформенный период сохра-

---

<sup>39</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 21, с. 327.

<sup>40</sup> Там же, с. 328.

<sup>41</sup> Положение 19 февраля 1861 г. признавало право на переселение лишь за незначительной частью крестьян, которые не получали падеда по реформе 1861 г.

<sup>42</sup> Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900, с. 96.

<sup>43</sup> Дружинин И. М. Государственные крестьяне и реформа П. Д. Киселева, т. 2, с. 567, 568.

<sup>44</sup> Кауфман А. А. Указ. соч., с. 3—43.

<sup>45</sup> ЦГИА СССР. ф. 391. оп. 3, д. 369. Отчет заведующего Кавказским переселенческим районом за 1906 г., л. 4—6.

пился курс русификаторской политики в переселенческом вопросе.

Еще до окончательного присоединения Западного Кавказа (1864 г.) царское правительство особым рескриптом на имя графа Евдокимова от 24 июня 1861 г. объявляло о том, что «Кубанскому казачьему войску в награду за постоянное и доблестное служение» отводились присоединяемые земли<sup>46</sup>. Эта мера закреплялась «Положением о заселении предгорий западной части Кавказского хребта кубанскими казаками и другими переселенцами из России» от 10 мая 1862 г.<sup>47</sup> По закону 10 мая 1862 г. вначале Закубанский край, а позднее и побережье Черного моря от Геленджика до р. Туапсе были заселены казаками.

Отметим сразу же, что в пореформенный период шло заселение в основном этого района Северного Кавказа. Еще после окончания Крымской войны было решено не возобновлять на Черноморском побережье Кавказа прежних укреплений, а основать там поселения, населенные войсковыми сословиями. С этой целью из Кубанской обл. добровольно переселились и принудительно были выселены 629 семей казаков — 4157 душ обоего пола — на территорию от Геленджика до р. Туапсе. Поселенцы и образовали 12 станиц, составив особый Шапсугский пеший батальон<sup>48</sup>. В 1864—1865 гг. черкесы со всей территории от Анапы до Абхазии полностью переселились в Турцию. В начале 60-х годов было осуществлено также переселение в Турцию убыхов, абадзехов и шапсугов<sup>49</sup>.

Таким образом, к 1866 г. на Кавказском побережье Черного моря находилось только 12 казачьих станиц с несколькими черкесскими аулами и двумя-тремя армянскими и греческими поселениями. Кубанские казаки несли охрану кордонов, а в городах были расположены два линейных батальона для защиты жителей шапсугских станиц и Кубанской обл.<sup>50</sup>

В целях заселения этой территории была сделана попытка образования при местах расположения линейных батальонов военных поселков из семей нижних чинцов. Для этого в батальоны переводились из других кавказских войск женатые солдаты, а их семьям, находившимся на родине, выдавались пособия на

<sup>46</sup> ЦГИА СССР, ф. 398, оп. 5, д. 16602. К вопросу о колонизации Черноморского побережья Кавказа (1887—1894 гг.), л. 247.

<sup>47</sup> ПСЗ—II, СПб., 1865, т. 37, отд. 1, № 38256, с. 426.

<sup>48</sup> Приказ по военному ведомству от 28 октября 1870 г. о перечислении в гражданское ведомство Шапсугского берегового батальона Кубанского казачьего войска. Позднее управление шапсугскими селениями должно было осуществляться на основании Положения для государственных крестьян Ставропольской губ. Однако это управление введено не было. См.: ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 907. О ведении переселенческого дела на Кавказе со сведениями 1899—1903 гг., л. 124.

<sup>49</sup> Южаков С. Переселенческий вопрос, с. 46, 47.

<sup>50</sup> ЦГИА СССР, ф. 398, оп. 5, д. 16602, л. 41; Всеподданнейшая записка о современном положении Кавказского побережья Черного моря и о мерах к его заселению. Б. м., [1886], с. 5—7.



переезд; тем из солдат, которые изъявляли желание поселиться навсегда в нагорной полосе Черноморского округа, сокращался срок службы и давался надел в 30 дес. удобной земли. Так образовались при штаб-квартирах батальонов и ротных дворах значительные слободки. Жители этих слободок содержались на казенный счет, получая солдатский паек и порционные деньги. Однако, несмотря на все льготы, существование этих искусственно созданных поселений оказалось очень непрочным. С выселением горцев-черкесов на равнину и с припиской их к селениям стало возможным перевести батальоны и возникшие при них слободки в более удобные места, вблизи посадов Вельяминовского и Даховского, отпала необходимость и в горных поселках семейных нижних чинов<sup>51</sup>.

В марте 1866 г. было утверждено «Положение о заселении Черноморского округа и управления оным». По закону 10 марта 1866 г. в состав Черноморского округа, образованного на общих правах губернии, были включены: портовые города Анапа и Новороссийск; станицы Шапсугского берегового батальона; Армянский и Кабардинский поселки, население которых было причислено в крестьянское сословие (1870 г.); территория между берегом Черного моря и Главным Кавказским хребтом от Туапсе до границы Сухумского отдела (позднее округа), у Гагринской теснины<sup>52</sup>.

Положением 10 марта 1866 г. предусматривались, кроме раздачи пожалованных земель высшим чинам администрации за их службу на Кавказе, членам царской фамилии и другим частным лицам, отвод наделов поселенцам с выдачей им денежных пособий и продовольствия в течение определенного срока; продажа на льготных условиях земель частным лицам в собственность; отвод участков для разведения садов, виноградников с правом приобретения в собственность по истечении десятилетнего срока и по исполнении указанных в законе обязательств<sup>53</sup>.

Закон 10 марта 1866 г. положил начало освоению Черноморского округа в законодательном порядке. Изданием этого закона преследовалась цель насадить в Черноморском округе крупное помещичье землевладение путем раздачи в частную собственность пожалованных земель и продажи их на льготных условиях частным лицам, а также развить сельское хозяйство в крае предоставлением различных льгот крестьянам-переселенцам<sup>54</sup>.

<sup>51</sup> Записка о настоящем положении Черноморского округа и о предположениях по будущему его устройству, с. 8—9.

<sup>52</sup> ЦГИА СССР, ф. 398, оп. 5, д. 16602, л. 242; д. 391, оп. 6; д. 949. Записка о русской колонизации Черноморского побережья; ПСЗ—II, СПб., 1868, т. 41, отд. I, № 43093; с. 237—241; Записка о настоящем положении Черноморского округа и о предположениях по будущему его устройству, с. 8, 9.

<sup>53</sup> ЦГИА СССР, ф. 398, оп. 5, д. 16602, л. 41; ПСЗ—II, т. 41, отд. I, № 43093.

<sup>54</sup> Записка о настоящем положении Черноморского округа и о предположениях по будущему его устройству, с. 9.

Переселенцы получали безвозмездное пособие на семью в размере 40 руб., кроме того, распоряжением наместника на Кавказе — 50 руб. (позднее 100 руб.) взаимнообразно, а также провиант: сначала на один год, впоследствии сроком на три года, а некоторым поселенцам даже на более длительные сроки. В 1882 г. по распоряжению главноначальствующего гражданской частью на Кавказе была прекращена выдача этих пособий и ссуд и оставлено только право на безвозмездное пособие по 40 руб., установленное § 34 Положения 10 марта 1866 г.<sup>55</sup> Потерпела неудачу распродажа заранее определенных участков земель с торгов, а также раздача земель на основании Устава о городском и сельском хозяйстве. Земля стала продаваться казной по выбору самих покупателей, но не свыше 3 тыс. в одни руки, по 10 руб. за десятину, с рассрочкой на 10 лет.

Всего, по данным «Записки» главноначальствующего гражданской частью на Кавказе А. М. Допдукова-Корсакова, к началу 80-х годов было роздано более 90 тыс. дес. лучшей земли, обработано же из них всего только около 420 дес., т. е. менее 1% всей розданной земли. Эти земли (в дес.) распределились следующим образом<sup>56</sup>:

Земли, высочайше пожалованные:	
членам царской фамилии и удельного ведомства	17 567
частным лицам	20 714
<hr/>	
Итого	38 281
Земли, проданные казной с рассрочкой платежа на 10 лет	51 170
Участки, отведенные на основании Устава о городском и сельском хозяйстве	858
<hr/>	
Всего	90 309

Таким образом, только пожалованных земель было роздано 42,4%, а вместе с проданными казной на льготных условиях частным лицам — 99% из числа всех лучших земель, розданных за этот период<sup>57</sup>.

В «Записке» указывалось, что всего свободной земли в округе насчитывалось к 1881 г. 227 109 дес., в том числе условно удобной — 44 518 дес., или 19,8%, безусловно удобной — 6798 дес., или всего 3%, а вместе с условно удобной — 22,8%<sup>58</sup>.

С момента издания закона 10 марта 1866 г.<sup>59</sup> и до 1881 г. наряду с развивающимися городами-портами — Новороссийском

<sup>55</sup> Там же, с. 10.

<sup>56</sup> Там же, с. 16.

<sup>57</sup> Там же, с. 16.

<sup>58</sup> Там же.

<sup>59</sup> Закон имел временный характер, срок его действия был определен на 15 лет — до 10 марта 1881 г. См.: ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 6, д. 949, л. 1; ф. 391, оп. 2, д. 907, л. 124.

1 Анапой — в округе заметно выросли городские посады — Туапсе и Сочи. В Черноморском округе насчитывалось более 50 населенных пунктов, в том числе 12 поселений бывшего Шапсугского берегового батальона. Население городов и поселений округа насчитывало свыше 22 тыс. душ обоего пола<sup>60</sup>.

Национальный состав населения был пестрым. Закон 10 марта 1866 г. предусматривал заселение Черноморского побережья переселенцами независимо от их национальности. Это правило существовало вплоть до 31 марта 1897 г., когда казенные земли стали заселяться только лицами русского происхождения<sup>61</sup>.

Однако, несмотря на некоторые льготы, предоставляемые переселенцам, желаемых результатов в заселении Черноморского побережья достигнуто не было. Одной из основных причин неудачи заселения были неблагоприятные климатические и почвенные условия края, непривычные для крестьянина-землепашца.

Северо-западная часть Черноморской губ.<sup>62</sup>, включавшая приблизительно Новороссийский и Туапсинский округа, имела все условия для развития виноградарства и виноделия; почва же — мергельный камень-трескун — не была пригодна для хлебопашества. Юго-восточная часть, т. е. Сочинский округ, благодаря глинистому грунту и большому количеству осадков была пригодна для развития садоводства и огородничества. На всем протяжении Черноморского побережья были все условия для развития табаководства, шелководства: возможности для хлебопашества (главным образом по долинам рек) были малоблагоприятны. К этому надо добавить влажный климат, заболоченность ряда мест (что приводило к частым заболеваниям малярией и др.) и, наконец, слабое развитие экономической жизни края в целом (недостаток железнодорожных линий, отсутствие морских портов и др.).

Существенным моментом в неудаче заселения края явился бюрократический, затяжной характер отвода земель под поселения крестьянам-переселенцам. Кроме того, нельзя забывать и то обстоятельство, что казачество (12 селений казачьего Шапсугского батальона) несло воинскую службу и заниматься земледелием в полную силу не могло<sup>63</sup>.

Неудачи освоения Черноморского побережья Кавказа были общепризнаны. Вместе с тем основная цель заселения края в первоначальный период была достигнута. В записке чиновника особых поручений Переселенческого управления Министерства внутренних дел, командированного на Кавказ для ведения переселенческого дела, главноначальствующему граждан-

<sup>60</sup> Записка о настоящем положении Черноморского округа и о предположениях по будущему его устройству, с. 14.

<sup>61</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 907, л. 298.

<sup>62</sup> Черноморская губ. была образована 23 мая 1896 г.

<sup>63</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 6, д. 949, л. 3 об.

ской частью на Кавказе сообщалось, что, несмотря на неудачи русской колонизации в целом, здесь было создано «прочное русское ядро», на основе которого пойдет дальнейшее освоение и развитие края<sup>64</sup>.

Только к концу 90-х годов XIX в. наметился новый этап в освоении Черноморской губ., что было связано прежде всего с заметными сдвигами в экономическом развитии края, вызывавшими сюда приток русских крестьян-переселенцев. Закон 23 мая 1896 г. об образовании Черноморской губ.<sup>65</sup> закрепил административное устройство этого края. Этим же законом на черноморские поселения были распространены общие положения об управлении крестьян, принятые для Закавказского края<sup>66</sup>.

Весьма показателен тот факт, что, несмотря на трудности и неудачи заселения Черноморского округа, в «Записке» А. М. Дондукова-Корсакова красной нитью проходит все та же мысль о необходимости всячески сдерживать стихийное переселение крестьян: «Во избежание необдуманного передвижения переселенцев при первом известии о свободных землях на Кавказском побережье Черного моря необходимо поставить это дело под строгий контроль администрации»<sup>67</sup>.

В качестве мер, которые могут, по мнению А. М. Дондукова-Корсакова, обеспечить успех заселения края, предлагался прежде всего тщательный отбор переселенцев. Выбор переселяющихся крестьян определялся их благосостоянием, т. е. каждый переселяющийся в Черноморский округ должен был иметь имущество не менее чем на 100—200 руб. Обязательными должны были быть продажа этого имущества на месте и сдача денег от его продажи губернатору, взамен чего выдавалась квитанция, по предъявлении которой на месте поселения переселенец получал свои деньги<sup>68</sup>.

Сведения о землях и числе возможных переселенцев должны были сообщаться кавказской администрацией Министерству внутренних дел, которое их не публиковало, но сообщало губернаторам тех губерний, для которых выселение части населения являлось необходимым. В свою очередь, губернаторы не обнародовали полученные сведения циркулярно, а на основании имеющихся у них сведений назначали те селения, из которых могло быть допущено переселение крестьян. Последние выбирали ходяков для осмотра местности, затем по возвращении их на родину губернатор определял, кто именно из крестьян может переселяться. Эти меры распространялись на переселенцев

<sup>64</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 907. О ведении переселенческого дела на Кавказе, л. 189.

<sup>65</sup> ПСЗ—III, СПб., 1899, т. 16, 1896 г., отд. 1, № 12995, с. 486—488.

<sup>66</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 6, д. 949, л. 2.

<sup>67</sup> Записка о настоящем положении Черноморского округа и о предположениях по будущему его устройству, с. 22.

<sup>68</sup> Там же, с. 23.

как из внутренних губерний России, так и из губерний и областей Кавказского края<sup>69</sup>.

К началу 80-х годов XIX в. царское правительство было вынуждено вновь обратиться к переселенческому вопросу. Революционная ситуация на рубеже 70—80-х годов резко поколебала уверенность правящих кругов в прочности созданного реформой 1861 г. полукрепостнического аграрного строя. Господствующий класс вынужден был констатировать существование кризиса крестьянского хозяйства, что выразилось, в частности, в официальном признании крестьянского малоземелья. Именно этим объясняется тот факт, что переселенческий вопрос в начале 80-х годов занял видное место в аграрной политике правительства<sup>70</sup>.

Деятельность правительственных комиссий, разрабатывавших основы переселенческой политики, — комиссии П. П. Семенова, совещания «сведущих людей», комиссии В. К. Плеве — предшествовала разработке и изданию общего переселенческого закона 13 июля 1889 г. При всех разногласиях эти комиссии сошлись в одном — в признании связи стихийно развивавшегося переселенческого движения с фактом крестьянского малоземелья<sup>71</sup>.

Подробный анализ и оценка общего переселенческого закона 13 июля 1889 г.<sup>72</sup> даны в работах советских исследователей М. С. Симоновой, Е. М. Брусникина и др.<sup>73</sup> Основное содержание закона 1889 г. — «скорее сдерживать переселение», чем его «поддерживать и поощрять», — в полной мере нашло отражение в переселенческой политике самодержавия в отношении Северного Кавказа. Это проявилось прежде всего в русификаторско-колонизаторской миссии царизма в заселении этой окраины страны русским элементом, в продолжавшемся и в 80—90-х годах выселении горцев за пределы Северного Кавказа (в Турцию) и оттеснении их на менее удобные земли в пагорбные районы, как это было в Кубанской обл., а также в лишении кочующих народов земли, как это было в Ставропольской губ., и т. д.

По признанию главноначальствующего гражданской частью на Кавказе и командующего войсками Кавказского военного округа в Терской обл., заселение русским элементом шло не сплошным участком, а узкими полосами, врезающимися в территорию, занятую горскими племенами, что было вызвано строго обдуманым планом разъединить горцев и обезопасить главные коммуникации. Как юртовые наделы, так и места для

<sup>69</sup> Там же.

<sup>70</sup> Симонова М. С. Указ. соч., с. 425, 426.

<sup>71</sup> Там же.

<sup>72</sup> Сборник узаконений и распоряжений о переселении. СПб., 1901, вып. 8, с. 14—24; ПСЗ—III. СПб., 1891, т. 9, № 6198, с. 535.

<sup>73</sup> Симонова М. С. Указ. соч., с. 424—434; Брусникин Е. М. Указ. соч., с. 28, 29.



поселений выделялись при этом не в зависимости от экономических условий, а исключительно по военным соображениям<sup>74</sup>. Таким путем царизм стремился закрепить свое политическое влияние и решить вопрос о заселении края.

В 90-х годах XIX в. по поручению министра государственных имуществ и земледелия уполномоченным министра на Кавказе было проведено обследование количества земель на Кавказе<sup>75</sup>. Цель его заключалась в выявлении возможностей дальнейшего заселения края и в получении фактических сведений о свободных земельных запасах для обеспечения земель местных крестьян и русских переселенцев<sup>76</sup>.

Результаты обследования показали, что, по данным Ставропольско-Терского управления государственными имуществами, в Ставропольской губ. (к 1892 г.) из общего населения 695 тыс. душ обоего пола русских насчитывалось 630 тыс. душ (более 90%). По этим же данным, безземельных переселенцев, так называемых «иногородних», в Ставропольской губ. в 1891 г. в 130 населенных пунктах насчитывалось 26 785 душ муж. пола. По сведениям местной администрации, в Кубанской обл. из 1 млн. 250 тыс. населения (1889 г.) русских было 1 млн. 110 тыс. (также 90%), а «иногороднее» безземельное крестьянство составляло до 300 тыс. муж. пола<sup>77</sup>.

Казенные земельные запасы, по результатам этого обследования, исчислялись для Кубанской обл. в 25,7 тыс. дес., а для Ставропольской губ. — в 89,1 тыс. дес.<sup>78</sup> В Терской обл. свободных казенных земель для русских переселенцев не было<sup>79</sup>, а в Черноморской губ. было 49,0 тыс. дес.

По данным обследований, всего в Кубанской обл., Ставропольской и Черноморской губерниях казенных земель, пригодных для заселения русскими поселенцами, насчитывалось до 156,1 тыс. дес., на которых можно было расселить приблизительно 9,5 тыс. семей с 57,5 тыс. душ населения при обязательном условии обводнения земель<sup>80</sup>.

---

<sup>74</sup> Всеподданнейшая записка командующего войсками Кавказского военного округа и Войскового наказного атамана Кавказских казачьих войск по управлению округом с 1882 по 1890 год, с. 64.

<sup>75</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 195, 1896—1904 гг. Об организации переселенческого дела на Северном Кавказе и Закавказье и о применении к этим местностям общих законов о переселении, л. 14.

<sup>76</sup> Там же, л. 50, 50 об.

<sup>77</sup> Там же, л. 34.

<sup>78</sup> Там же, л. 46. Фактически эти цифры были значительно ниже указанных, так как по Ставропольской губ. в пользу Терского казачьего войска должно быть передано 19 тыс. дес. по обмену за угодья, отошедшие из войсковой территории к г. Моздоку, а по Кубанской обл. — свыше 13 тыс. дес. для расселения отставных нижних чинов бывшей Кавказской армии.

<sup>79</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 195, 1896—1904 гг. Об организации переселенческого дела на Северном Кавказе и Закавказье и о применении к этим местностям общих законов о переселении, л. 37.

<sup>80</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 195, л. 50, 50 об.

В Кубанской обл. почти вся удобная для заселения земля находилась в распоряжении Кубанского казачьего войска и горцев Карачаевского (в Баталпашинском отделе) и других обществ. Казенные земли в основном составляли обширные нагорные лесные дачи и летние пастбища, расположенные на склонах Главного Кавказского хребта, а также земли в Прикубанье, освободившиеся после выселения большей части горцев в Турцию. Но и эта территория была предназначена для наделения земель отставных нижних чинов через Военное министерство<sup>81</sup>.

По мнению уполномоченного министра земледелия и государственных имуществ, лучше обстояло дело в Ставропольской губ., где можно было пополнить запасы казенных земель за счет обширных степей кочующих народов — турхмен, ногайцев и других, находящихся под попечительством Министерства земледелия и государственных имуществ. При частичном обследовании этих земель здесь оказалось инородцев 4405 дымов, или около 22 тыс. душ обоего пола, земли у них было 823 тыс. дес. Земля эта распределялась следующим образом: под аулами — 257 тыс. дес., под оброчными участками — 134 тыс. дес., для кочевков — 432 тыс. дес., или по расчету на дым эта площадь составляла по 187 дес. земли, или 37 дес. на душу.

Исходя из данных обследования, Министерство земледелия и государственных имуществ пришло к выводу, что у кочевников «избыток земли сверх надобности» настолько велик, что ввиду усиливавшегося в последние годы переселенческого движения «справедливо возможно скорее приступить к изъятию этих излишков у кочевников»<sup>82</sup>. Казенные же земли, находившиеся в ведении Ставропольско-Терского управления государственными имуществами, были малоудобны, в большинстве безводны и т. д.<sup>83</sup>

В конечном итоге заключение уполномоченного министра земледелия и государственных имуществ сводилось к тому, что ограниченные запасы казенных земель Кубанской и Терской областей и Ставропольской губ. могут быть использованы только для обеспечения безземельного крестьянства из так называемых «иногородних».

Показательно в этом отношении единое мнение министра государственных имуществ и земледелия А. П. Ермолова и министра внутренних дел Н. Л. Горемыкина, которое сводилось к следующему: «Свободные земли Кавказа не могут быть приемником широкого переселенческого движения из пределов Европейской России... Весь запас казенных земель должен быть предназначен для поземельного устройства уже проживающих на них иногородних безземельных крестьян...». И далее: «Задача сводится к необходимости постановки на очередь вопроса не об

<sup>81</sup> Там же, л. 40, 40 об.  
<sup>82</sup> Там же, л. 32, 32 об.  
<sup>83</sup> Там же, л. 48, 49.

открытии Кавказа для переселения, а о заселении в пределах возможности имеющихся в нем свободных земель русским элементом»<sup>84</sup>.

Таким образом, ни о какой свободе переселения не могло быть и речи, что нашло свое отражение при обсуждении в Комитете министров вопроса о распространении Общего переселенческого закона 13 июля 1889 г. на местности Северного Кавказа и Закавказья. В заключении обсуждения указывалось, что «имеется в виду главным образом облегчение водворения уже находящихся там (на Северном Кавказе. — Л. К.) переселенцев и лишь попутно будут преследоваться колонизационные цели»<sup>85</sup>. Иными словами, демагогически провозглашая заботу о поземельном устройстве крестьянина-переселенца, царская администрация по-прежнему неизменно придерживалась курса на запрещение свободных переселений.

В дальнейшем основные принципы и положения закона 13 июля 1889 г. были подтверждены применительно к Северному Кавказу законами 15 апреля 1899 г. и 22 декабря 1900 г., а для Черноморской губ. — законами 31 марта 1897 г. и 1 мая 1900 г.<sup>86</sup> В Положении 31 марта 1897 г. о переселении в Черноморскую губ. также подчеркивалось, что свободные казенные земли губернии предназначаются главным образом для водворения проживающих на Северном Кавказе иногородних русских крестьян, занимающихся земледелием и имеющих достаточное число рабочих рук в семье и необходимые для первоначального обзаведения на новом месте денежные средства (300 руб. на семью)<sup>87</sup>. В положении Комитета министров 15 апреля 1899 г. о разрешении переселений в местности Северного Кавказа и Закавказья сразу же оговаривалось, что к переселению в эти местности допускаются главным образом уже проживающие там русские иногородние крестьяне, впредь до отвода на Кавказе достаточного количества переселенческих участков<sup>88</sup>. Необходимыми условиями по законоположениям 15 апреля 1899 г. и 31 марта 1897 г. считались прежде всего русское происхождение и православное вероисповедание, а также самостоятельное ведение земледельческого хозяйства, хотя бы на арендованных землях, в противном случае разрешение на переселение не выдавалось<sup>89</sup>.

<sup>84</sup> Там же, л. 56, об.—57.

<sup>85</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 195, л. 244.

<sup>86</sup> Там же, л. 476; Сборник узаконений и распоряжений о переселении, вып. 8, с. 226—237.

<sup>87</sup> Переселение разрешалось и крестьянам других местностей, причем желательными признавались переселенцы, занимающиеся виноградарством и садоводством. См.: Сборник узаконений и распоряжений о переселении, вып. 8, с. 226.

<sup>88</sup> Сборник узаконений и распоряжений о переселении, вып. 8, с. 234.

<sup>89</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 1066, л. 31; ф. 391, оп. 2, д. 195, л. 476; Сборник узаконений и распоряжений о переселении, вып. 8, с. 234, 235.

Крайне заинтересованное в быстрейшем экономическом освоении Черноморского побережья, царское правительство возлагало большие надежды на русского крестьянина-земледельца. По мнению министра внутренних дел, только русское население может способствовать развитию этой окраины и содействовать сближению со всей Россией, поэтому «как бы ни был ограничен на Кавказе запас казенных земель, его надлежит целесообразно использовать для водворения русского населения»<sup>90</sup>. Вместе с тем законы 31 марта 1897 г. и 15 апреля 1899 г. подтверждали тождественный закону 13 июля 1889 г. бюрократический, крайне усложненный централизованный порядок выдачи разрешений на переселение с предварительного согласия министров внутренних дел и земледелия и государственных имуществ<sup>91</sup>.

Ряд других административных мер и ограничений, согласно законам 31 марта 1897 г. и 15 апреля 1899 г., фактически сводили на нет вопрос о разрешении крестьянских переселений. Так, разрешение на переселение выдавалось при обязательном условии наличия свободных участков казенной земли, а также предварительной посылки ходоков на места будущего поселения. Кроме того, государство не брало на себя обязательств по землеустройству переселенцев (предоставить им земельный надел), разрешение выдавалось только тогда, когда правительство признавало переселение полезным и необходимым, и др.<sup>92</sup> Чаще речь шла скорее не о разрешении переселений, а о расселении безземельного иногороднего крестьянства, в котором царизм видел «опасный элемент» (как это было в Кубанской обл.). Особенно отчетливо это прозвучало в записке чиновника особых поручений Переселенческого управления, где отмечалось, что «благодаря своей безземельности, бесправности, многочисленности русский элемент на Кубани является опасным, и расселение его является необходимым»<sup>93</sup>.

В дальнейшем в циркуляре главноначальствующего гражданской частью на Кавказе<sup>94</sup>, в руках которого была сконцентрирована вся полнота власти в переселенческом вопросе, на имя губернаторов и начальников областей Кавказского края в марте 1901 г. признавалось, что «самовольное переселение на Кавказ представляется особенно опасным». Главноначальствующий подчеркивал необходимость «строгого выбора самой администрацией переселенцев в виду особых целей, преследуемых русской колонизацией на Кавказе»<sup>95</sup>.

<sup>90</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 195, л. 57.

<sup>91</sup> Окончательно право на переселение утверждалось главноначальствующим гражданской частью на Кавказе.

<sup>92</sup> Сборник узаконений и распоряжений о переселении, с. 226, 227, 234, 235; ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 970, л. 298.

<sup>93</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 195, л. 466—467.

<sup>94</sup> Именно с издания этого циркуляра стало осуществляться переселение в пределах Кавказского края согласно закону 15 апреля 1899 г. См.: ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 970, л. 467.

<sup>95</sup> ЦГИА СССР, ф. 391, оп. 2, д. 970, л. 298.

Особо строгие меры предписывалось предпринимать в выборе переселенцев из Кубанской обл., откуда предполагалось иметь основную часть переселявшихся, которые, по утверждению главноначальствующего гражданской частью, «находятся в особо исключительных условиях благодаря миллионному пришлому безземельному, но по существу земледельческому крестьянству»<sup>96</sup>.

Таким образом, на протяжении более полувека пореформенного периода царское правительство фактически запрещало переселение крестьян, сохраняя традиционный крепостнически-дворянский курс в переселенческой политике. Однако страх перед возможностью нового подъема крестьянского движения заставлял царизм вновь и вновь возвращаться к переселенческому вопросу.

Особенно большого размаха переселенческое движение на Северный Кавказ достигло в 70—80-х годах XIX в. Подъем железнодорожного строительства в стране в эти годы охватил и юго-восточные окраины России.

Железнодорожное строительство оказывало решающее влияние на характер миграции населения. Это влияние отчетливо прослеживается и на Северном Кавказе. Так, если районы выхода пришлого населения оставались почти неизменными, то направление и содержание миграций значительно изменились. Переселенца все еще манили кубанские и ставропольские степи. Но теперь миграционные потоки не ограничивались только степными просторами Кубани и Ставрополя, они шли значительно дальше на юго-восток, в долины рек Терека и Сунжи, к побережью Каспийского моря, в Черноморскую губ., в новые осваиваемые районы. Строительство Ростово-Владикавказской железнодорожной магистрали и ее веток обеспечивало заселение этих районов. Железнодорожное строительство оказало влияние и на направление миграции населения. Если основной поток переселенцев направлялся по-прежнему в сельские местности, то в пореформенный период значительная масса переселявшихся направлялась уже в города.

Менялся и социальный состав переселенцев, что было отчасти вызвано также строительством железных дорог. До постройки Ростово-Владикавказской ж. д. на Северный Кавказ переселялись из внутренних губерний России главным образом крестьяне среднего достатка, так как надо было иметь средства для передвижения гужевым способом на дальние расстояния (лошадь, повозку, пропитание с семьей в пути). После проведения железной дороги время пребывания в пути резко сократилось (вместо нескольких месяцев — несколько дней). Транспортные и другие условия переселения облегчились. Теперь и безлошадный бедняк мог отважиться на переселение. К концу XIX—началу XX в. в переселенческой массе стал уже повышаться удельный вес бедноты за счет уменьшения процента середняков.

<sup>96</sup> Там же, д. 195, л. 466—467.



## ДИНАМИКА РОСТА ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ. ЕГО ЧИСЛЕННОСТЬ И СОСТАВ

В пореформенный период население Северного Кавказа росло особенно быстро. Причем увеличение его шло главным образом за счет заселения края, что справедливо отмечалось В. К. Яцунским в его статье «Изменения в размещении населения Европейской России в 1724—1916 гг.»<sup>97</sup>

К городскому населению Северного Кавказа нами отнесено население городов и крупнейших населенных пунктов, учтенных

Первой всеобщей переписью населения Российской империи 1897 г. К городам причислены административные центры губерний (областей) и уездов (отделов, округов), как официально признанные городами, так и не признанные ими, а также населенные пункты, именуемые заштатными городами и посадами. Всего для северокавказского региона насчитывалось 27 таких населенных пунктов, в том числе 17 городов, 5 станиц и 5 селений. По отдельным районам Северного Кавказа они распределились следующим образом: в Терской обл. — города Владикавказ, Грозный, Кизляр, Нальчик, Пятигорск, Георгиевск, Моздок, станица Сунженская, слобода Хасав-Юрт; в Кубанской обл. — города Екатеринодар, Ейск, Майкоп, Темрюк, Анапа, станицы Баталпашинская, Уманская, Кавказская, Славянская, село Армавир; в Ставропольской губ. — города Ставрополь, Святого Креста, селения Александровское, Медвежа, Благодарное; в Новороссийской губ. — города Новороссийск, Туапсе, Сочи. Табл. 19 и рис. 2 показывают рост городского населения Европейской России и Северного Кавказа в 1863—1914 гг.

За 30 с лишним лет пореформенного периода (1863—1897 гг.) все население Европейской России увеличилось приблизительно на 53%, а население Северного Кавказа — на 75%. При этом приток населения извне здесь составил внушительную цифру — более 1,5 млн. человек<sup>98</sup>. Пришлось население районов Северного Кавказа характеризуется следующими данными: Черноморская

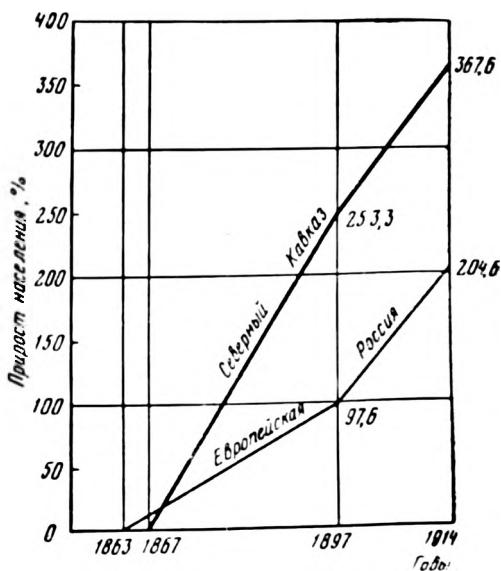


Рис. 2

Прирост городского населения Северного Кавказа и Европейской России с 1863 по 1914 гг.

<sup>97</sup> История СССР, 1957, № 1, с. 213.

<sup>98</sup> Яцунский В. К. Изменения в размещении населения Европейской России в 1724—1916 гг. — История СССР, 1957, № 1, с. 213.

Таблица 19. Изменения численности городского населения Северного Кавказа в 1863—1914 гг.\*

	Численность городского населения, тыс. человек			Увеличение численности (во сколько раз)		
	1863 г.	1897 г.	1914 г.	1863—1897 гг.	1897—1914 гг.	1863—1914 гг.
50 губерний Европейской России	6 105,1	12 064,8	18 596,8	1,97	1,54	3,05
Северный Кавказ (Кубанская, Терская области, Ставропольская губ.)	120,1**	424,3	561,6	3,53**	1,33	4,68**

\* Таблица составлена на основании данных: Статистический временник Российской империи. СПб., 1871, сер. 2, вып. 1, с. 88—91; Общий свод по империи результатов разработки данных Первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 года. СПб., 1905, т. 1; Рашин А. Г. Население России за 100 лет. М., 1956, с. 101, 102.

\*\* Данные относятся к 1867 г.

губ. — 74,1%, Кубанская обл. — 33%, Ставропольская губ. — 21,7%, всего менее Терская обл. — около 13%.

Значительная масса переселенцев в пореформенный период направлялась и в города. И хотя удельный вес городского населения Северного Кавказа был невысок, как и в дореформенный период, он близок к показателям городского населения Европейской России. В дореформенный период возможности развития промышленности были весьма ограничены, а вместе с тем невелик был и спрос на рабочую силу. Кроме того, отсутствие местных капиталов и ограниченный рынок сбыта не позволяли расширять производство и занять в нем много рабочих.

В новых условиях пореформенного периода на Северном Кавказе, так же как и в других районах России, наблюдался общий подъем в развитии производительных сил. С середины XIX в. постепенно стал увеличиваться спрос на рабочую силу, создавались новые условия отхода безземельного и малоземельного крестьянства в поисках заработка на строительство железных дорог, в промышленность, усилилась миграция населения в города. «Рост индустриального населения на счет земледельческого есть явление, необходимое во всяком капиталистическом обществе»<sup>99</sup>, — указывал В. И. Ленин.

Изучая этот процесс, В. И. Ленин отмечал, что «крупная машинная индустрия необходимо создает подвижность населения; торговые сношения между отдельными районами громадно расширяются; железные дороги облегчают передвижение. Спрос на ра-

<sup>99</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 558.

бочих возрастает в общем и целом, то поднимаясь в эпохи горячки, то падая в эпохи кризисов, так что переход рабочих с одного заведения на другое, из одного конца страны в другой становится необходимостью»<sup>100</sup>.

Изучение данных переписи 1897 г. показало (табл. 20), что среди городского населения Северного Кавказа пришлое население составляло больший процент, чем среди сельских жителей. Так, в Терской обл. среди городского населения пришлое составляли приблизительно 54%, а среди сельского — только 10,4%; соответственно местные среди городского населения — 45,9%, а среди сельского — 89,6%.

В Кубанской обл. в городском населении пришлое население составило 49%, в сельском — только 36%. Такая же картина наблюдалась и в Черноморской губ., где пришлое в городах было около 84%, в сельской местности — 70,3%, соответственно в Ставропольской губ. — 33,5 и 24%.

Таким образом, общим явлением для северокавказских городов был высокий процент пришлое населения (по сравнению с сельскими районами), особенно в торговых и торгово-промышленных центрах. Выделялись такие города, как Владикавказ (64%), Грозный (59%), Георгиевск (58,2%). В других же городах Терской обл., таких, как Кизляр и Моздок, не являвшихся крупными торгово-промышленными центрами, процент пришлое населения был значительно ниже (в первом он равнялся 32,3%, во втором — 28,3%)<sup>101</sup>.

В областном городе Екатеринодаре пришлое население составляло примерно 62%, в г. Майкопе — 59,8%, в крупнейшем селе Армавир — 56,4%. В других городах и станицах Кубанской обл., учтенных переписью 1897 г., процент пришлое населения был значительно ниже<sup>102</sup>. Особое место среди городов Северного Кавказа занимал Новороссийск, где было 83,3% пришлое населения.

В связи с этим интересно отметить, что Ставрополь, один из крупнейших городских центров края, был исключением. Здесь процент пришлое населения был несколько ниже (43,1). Это объясняется тем, что экономика города сложилась еще в дореформенный период. Город возник в самый разгар Кавказской войны, и поэтому, как и другие первые города, он имел значение временного военного поста, будучи в военное время важным опорным пунктом. Когда окончилась война, Ставрополь утратил свое прежнее значение. Ставропольская губ. постепенно сокращалась в размерах. На территории губернии остался лишь один город — Ставрополь, имевший преимущественно административное значение<sup>103</sup>.

<sup>100</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 549.

<sup>101</sup> См. Прилож., табл. 1 наст. изд.

<sup>102</sup> Там же.

<sup>103</sup> ЦГИА СССР, ф. 20, оп. 4, д. 3454, л. 35, 41.

Таблица 20. Население областей и губерний Северного Кавказа по месту рождения по данным переписи 1897 г., в % \*

Население	Терская обл.					Кубанская обл.				
	городское	сельское				городское	сельское			
		всего	мужчин	женщин	женщин на 1 тыс. мужчин		всего	мужчин	женщин	женщин на 1 тыс. мужчин
Местное	45,9	89,6	88,3	90,9	970	51,0	63,9	62,1	65,8	1034
Пришлое:										
из других уездов (округов, отделов) данной губернии (области)	9,4	2,2	2,3	2,1	868	5,2	4,5	4,4	4,6	1023
из других губерний	43,1	8,1	9,3	6,9	702	42,8	30,7	32,5	28,9	868
из других государств	1,6	0,1	0,1	0,1	609	1,0	0,9	1,0	0,7	665
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	942	100,0	100,0	100,0	100,0	976

Таблица 20 (окончание)

Население	Ставропольская губ.					Черноморская губ.				
	городское	сельское				городское	сельское			
		всего	мужчин	женщин	женщин на 1 тыс. мужчин		всего	мужчин	женщин	женщин на 1 тыс. мужчин
Местное	66,5	75,9	74,9	77,0	991	16,4	29,7	25,3	36,3	952
Пришлое:										
из других уездов (округов, отделов) данной губернии (области)	4,5	1,4	1,4	1,4	1000	0,5	0,9	0,7	1,1	1006
из других губерний	28,7	22,6	23,6	21,5	876	74,5	49,2	53,3	43,1	538
из других государств	0,3	0,1	0,1	0,1	605	8,6	20,2	20,7	19,5	650
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	914	100,0	100,0	100,0	100,0	665

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи, 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70.

Характерным явлением для всех районов Северного Кавказа был чрезвычайно высокий процент пришлое населения из губерний Европейской России (менее значительным был приток из других уездов и отделов данного района). Выходцы из Европейской России составляли: в Ставропольской губ. — 96,5%,

в Кубанской обл. — 91,2%, в Терской обл. — 68,8%, в Черноморской губ. — 60,7% всего пришлого населения. Надо иметь в виду, что для Черноморской губ. весьма показательным было наличие большого количества иностранных подданных (примерно 20%).

В отдельных торгово-промышленных городах Северного Кавказа среди пришлого населения значительная доля принадлежала выходцам из различных районов страны. Так, во Владикавказе из 64% неместных уроженцев 46,3% были жителями других губерний России; в Грозном из 59% — 47%; в Георгиевске из 58,2% — 55,4%; в Кизляре из 32,3% — 23,9%; в Моздоке из 28,3% — 23,5%; в Новороссийске из 83,2% — 75,5% и т. д. Приток же населения в города из других соседних уездов и губерний Северного Кавказа был незначительным<sup>104</sup>.

Аналогичная картина наблюдалась и в Кубанской обл. В Екатеринодаре процент пришлого населения из районов внутренней России был весьма высоким: из 62% всего пришлого населения — 52%, в Майкопе из 60% — 51,2%, в селе Армавир из 66% — 52,4%, в остальных городах и крупных селениях, учтенных переписью 1897 г., этот процент был значительно ниже, как и абсолютное количество пришлого населения.

Из общего числа пришлого населения, по данным переписи 1897 г., переселенцы только из Европейской России составили в городах Терской обл.: во Владикавказе — 45,5%, в Грозном — 62,9%, в Георгиевске — 69,5%, в Моздоке — 64,3%, в Нальчике — 61,4% и т. д.; в Черноморской губ.: в Новороссийске — 71,8%; в Ставропольской губ.: в Ставрополе — 57,4%; в Кубанской обл.: в Екатеринодаре — 76,4%, в Ейске — 33%, в Майкопе — 64%, в селе Армавир — 78% и т. д.<sup>105</sup>

Следовательно, состав населения по месту рождения является наглядным подтверждением того факта, что рост городского населения (а также и сельского) шел главным образом за счет притока извне, преимущественно из дальних губерний Европейской России. Говоря о составе городского населения по месту рождения, очень важно иметь в виду и сословный состав переселенцев. Он также подтверждает, что широкая волна крестьянской колонизации в пореформенный период захватила и северокавказские города.

Данные переписи 1897 г. свидетельствуют, что крестьяне<sup>106</sup> составили большую часть городского населения Северного Кавказа. Это показывают данные, приводимые в табл. 21. В целом по Северному Кавказу их доля была 43,2%<sup>107</sup> среди местного

<sup>104</sup> См. Прилож., табл. 1 наст. изд.

<sup>105</sup> См. Прилож., табл. 2 наст. изд.

<sup>106</sup> Перепись 1897 г. включала в разряд «сельские состояния» крестьян, казаков, иностранных поселенцев и т. д.

<sup>107</sup> Эти данные совпадают с показателями для городского населения по Европейской России, где крестьяне составляли 43,5%. См.: *Иванов Л. М.* О сословно-классовой структуре городов капиталистической России. — В кн.: *Проблемы социально-экономической истории России: К 85-летию со дня рождения академика Н. М. Дружинина*. М., 1971, с. 316.



Таблица 21. Состав переселенцев-крестьян по месту рождения по данным переписи населения 1897 г. \*

Население	Северный Кавказ				Кубанская обл.				Терская обл.			
	городское		сельское		городское		сельское		городское		сельское	
	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
Пришлое	217 461	100,0	914 267	100,0	108 291	100,0	612 395	100,0	64 936	100,0	84 929	100,0
В том числе крестьян:												
всего	115 824	53,3	784 783	85,8	58 669	54,2	518 258	84,6	33 267	51,2	72 205	85,0
из других уездов	13 235	6,1	81 450	8,9	5 441	5,0	56 794	9,3	5 812	9,0	15 507	18,3
из других губерний	102 418	47,1	699 366	76,5	53 152	49,1	459 938	75,1	27 416	42,2	56 414	66,5

Таблица 21 (окончание)

Население	Ставропольская губ.				Черноморская губ.			
	городское		сельское		городское		сельское	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
Пришлое	27 818	100,0	190 342	100,0	16 416	100,0	26 601	100,0
В том числе крестьян:								
всего	15 787	56,8	177 260	93,1	8 101	49,4	17 060	64,2
из других уездов	1 933	7,0	8 968	4,7	49	0,3	181	0,7
из других губерний	13 840	49,8	167 778	88,2	8 030	48,9	15 236	57,3

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70.

населения и, что особенно важно, значительно больше среди пришлого — 53,3%. Среди пришлох крестьян преобладали выходцы из других губерний России (47,1% против 6,1% из других уездов, отделов той же губернии или области). По отдельным районам крестьяне-переселенцы в городском населении составляли: по Кубанской обл. — 54,2% всего пришлого населения, в том числе 5% из других уездов, а подавляющая масса, 49,1%, была из других губерний России; по Терской обл. — 51,2%; по Ставропольской губ. — 56,8%; по Черноморской губ. — 49,4%, в том числе из других уездов — соответственно 9, 7, 0,3%; из других губерний — соответственно 42,2, 49,8, 48,9%, т. е. почти половина крестьян-переселенцев в пришлом населении принадлежала к выходцам из более отдаленных районов страны.

Значительной была доля крестьян и в крупных городах края. Так, во Владикавказе их было 33,4%, в Новороссийске — 42,6%, в Екатеринодаре — более 35%, в Ставрополе — 24,6%<sup>108</sup>. Население северокавказского города пополнялось главным образом за счет крестьян-переселенцев, преимущественно из внутренних районов Европейской России.

Другой важной сословной категорией в городском населении были дворяне, о численности и составе которых дают представление данные табл. 22. Потомственные и личные дворяне среди городского населения Северного Кавказа составляли бо́льший процент, чем в среде сельского населения. Их было 3,1% среди местного городского населения и 6% среди пришлого, причем из других уездов дворян было только 1,3%, а из других губерний России — 4,7% (в сельском населении их было очень мало).

По отдельным областям и губерниям Северного Кавказа в пришлом населении городов дворяне составляли (в %):

	Всего	Из других уездов	Из других губерний
Терская обл.	8,8	2,3	6,5
Ставропольская губ.	8,5	1,0	7,5
Черноморская губ.	4,8		4,7
Кубанская обл.	3,9	1,0	2,8

Данные табл. 22 показывают, что дворяне также перебрались в город, и не только из данной сельской местности, но и главным образом из других внутренних районов России, причем они переезжали преимущественно в крупные города, которые являлись торгово-промышленными или административными центрами, где можно было занять места в административных органах, различных городских учреждениях, применить наимыгоднейшим образом свои капиталы и т. д. Кроме того, сказалась специфика формирования городского населения в дореформенный период, в составе которого было много офицеров (отставных и на действи-

<sup>108</sup> См. Прилож., табл. 3, 4, 5, 6 наст. изд.

Таблица 22. Состав переселенцев-дворян по месту рождения по данным переписи населения 1897 г. \*

Население	Северный Кавказ				Кубанская обл.				Терская обл.			
	городское		сельское		городское		сельское		городское		сельское	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
Пришлое	217 461	100,0	914 267	100,0	108 291	100,0	612 395	100,0	64 936	100,0	84 929	100,0
В том числе дворян:												
всего	13 084	6,0	6 636	0,7	4 195	3,9	3 957	0,7	5 727	8,8	1 404	1,7
из других уездов	2 868	1,3	1 756	0,2	1 131	1,0	1 129	0,2	1 467	2,3	384	0,5
из других губерний	10 129	4,7	4 820	0,5	3 028	2,8	2 804	0,5	4 228	6,5	1 013	1,2

Таблица 22 (окончание)

Население	Ставропольская губ.				Черноморская губ.			
	городское		сельское		городское		сельское	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
Пришлое	27 818	100,0	190 342	100,0	16 416	100,0	26 601	100,0
В том числе дворян:								
всего	2 374	8,5	883	0,5	788	4,8	392	1,5
из других уездов	270	1,0	239	0,1	0	—	4	0,001
из других губерний	2 094	7,5	619	0,3	779	4,7	384	1,4

\* Черная всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70.

тельной службе), чиновников и т. д., что наложило отпечаток на состав населения северокавказского города в период капитализма, в котором сохранялся большой удельный вес дворянского элемента. Не случайно дворян в некоторых крупных центрах Северного Кавказа было значительно больше, чем в городском населении вообще. Так, в Ставрополе их было около 10%, во Владикавказе — 10,8%, в Екатеринодаре — 5,5%, в Новорос-  
спйске — 5,2% <sup>109</sup>. Это показано в табл. 23.

Под влиянием развития капитализма приток пришлого населения ломал сложившуюся структуру населения города. Население вовлекалось все больше и больше в торгово-промышленную деятельность и все более теряло сословный облик. Все сословия до единого представлены в городах компактными группами. Вместе с тем именно в городе все сословия попадали под воздействие бурно развивавшегося капитализма, втягивались в промышленно-торговую деятельность, сферу буржуазных отношений. Несмотря на сословные ограничения, ограничения права передвижения и насильственное прикрепление крестьян к земле, задерживающее их переселение в город, крестьяне и мещане составляли подавляющую часть горожан. Крестьянин, становясь городским жителем, по существу терял свою сословную принадлежность. Он становился промышленным рабочим (или служащим, или предпринимателем и т. п.).

Дворяне в городе — это не только высшие чиновники различных ведомств и учреждений, владельцы недвижимой собственности, рантье, жившие на доходы с капиталов и т. п., но и администрация различного рода учреждений и предприятий. Старые сословные отношения заменялись новыми, порожденными капиталистическими производственными отношениями. В городе наиболее интенсивно шел процесс классовобразования, активным проявлением которого явилась постепенная замена сословий классами капиталистического общества.

Изучение состава городского населения Северного Кавказа показывает преобладание мужского населения над женским, что было характерным для северокавказских городов. Это прежде всего объяснялось тем, что в условиях пореформенного периода на заработки в отдаленные районы страны уходило мужское население. Так, на 1 тыс. мужчин приходилось женщин:

	<i>Ставрополь- ская губ.</i>	<i>Кубан- ская обл.</i>	<i>Терская обл.</i>	<i>Черномор- ская губ.</i>
Сельское население	964	976	942	665
Городское население	968	942	803	713

Особенно заметным это было в городах нового типа. Нарождавшаяся капиталистическая промышленность края привлекала в города рабочих из многих районов страны. Строительство же-

<sup>109</sup> См. Прилож., табл. 3, 4, 5, 6 наст. изд.

Таблица 23. Состояний состав населения Северного Кавказа по данным переписи населения 1897 г. (в %) \*

Состояние	Ставропольская губ.			Кубанская обл.			Терская обл.			Черноморская губ.		
	Ставрополь	другие города	селе-ния	Екатери-нодар	другие города	селе-ния	Влади-кавказ	другие города	селе-ния	Новорос-сийск	другие города	селе-ния
Дворяне	9,72	0,90	0,16	5,49	1,90	0,47	10,81	4,65	0,38	5,22	6,34	1,27
Духовенство	3,25	0,37	0,25	0,79	0,25	0,22	0,97	0,44	0,14	0,24	0,51	0,28
Купцы	2,76	0,46	0,11	1,85	1,08	0,15	3,46	1,96	0,08	2,28	1,13	0,50
Мещане	54,29	12,30	2,05	47,51	42,18	7,86	41,69	45,84	3,03	38,61	56,63	7,72
Крестьяне	24,58	85,27	91,84	35,22	36,35	45,89	33,40	35,68	64,79	42,60	16,58	67,80
Войсковые казаки	1,17	0,22	0,11	5,74	15,83	43,52	4,45	6,66	19,69	1,71	0,98	0,56
Инородцы	0,09	0,15	5,25	0,03	0,02	0,09	0,26	1,62	11,63	0,34	—	0,07
Лица других сословий	3,52	0,29	0,14	1,33	1,39	0,50	1,52	1,36	0,15	0,78	0,44	0,99
Иностранцы подданные	0,62	0,04	0,09	2,04	1,00	1,30	3,44	1,79	0,11	8,22	17,42	20,81

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70.



лезных дорог, развивавшиеся новые отрасли промышленности края: цементная (Новороссийск), нефтяная (Грозный), горнорудная (Владикавказ) — способствовали притоку пришлых рабочих, среди которых особенно высок был процент мужского населения. Поэтому в Новороссийске оно составило 60,4% против 39,6% женского; во Владикавказе — 55,5% против 44,5%, в Грозном — 57,2% против 42,8% <sup>110</sup> и т. д. Несколько выше был этот процент, если учитывать его только в пришлом населении <sup>111</sup>.

Среди мужского населения преобладали молодые по возрасту рабочие. Наиболее значительной по количеству была группа в возрасте от 20 до 29 лет, особенно в торгово-промышленных городах <sup>112</sup>. Во Владикавказе, например, эта группа составляла у мужчин 29,1% всего мужского населения, у женщин — 17% всего женского населения. Соответственно в Грозном — 34,6% мужчин и 17,6% женщин, в Новороссийске — 26,4% мужчин и 21,9% женщин, в Ставрополе — 20,2% мужчин и 15,8% женщин, в Екатеринодаре — 20,7% мужчин и 17,6% женщин. Меньший по сравнению с мужским населением процент женщин этой возрастной группы в городском населении объясняется еще и тем, что на заработки уходили обычно лица, не связанные семьей (переселенцы с семьями оседали в деревнях). Определенное значение имели в данном случае и местные религиозно-бытовые условия, преграждавшие женщине путь к наемному труду и переселению в города.

В. И. Ленин в работе «Развитие капитализма в России» писал, что самым наглядным выражением роста индустриального населения на счет земледельческого является рост городов <sup>113</sup>. Одним из характернейших симптомов пореформенной эпохи В. И. Ленин считал «громадный рост крупных индустриальных центров и образование целого ряда новых центров» <sup>114</sup>. Особенно наглядно это явление прослеживается в развитии северокавказских городов. В пореформенный период появились городские центры, насчитывавшие значительное население. Интересно сопоставить следующие данные. В 50-х годах XIX в. все городское население Степного Предкавказья составляло около 74 тыс. человек <sup>115</sup>, в 90-х годах XIX в. только один Екатеринодар насчитывал свыше 65 тыс., Владикавказ — около 44 тыс. и Ставрополь — более 41,5 тыс. человек, что показывают данные табл. 24 и наглядно представлено на графике (рис. 3).

Развитие новых промышленных и торгово-промышленных центров Северного Кавказа убедительно подтверждает известное высказывание В. И. Ленина о том, что «население городов, представляющих из себя крупные индустриальные и торговые центры,

<sup>110</sup> См. Прилож., табл. 7 наст. изд.

<sup>111</sup> См. Прилож., табл. 2 наст. изд.

<sup>112</sup> См. Прилож., табл. 7 наст. изд.

<sup>113</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 558.

<sup>114</sup> Там же, с. 560.

<sup>115</sup> Фадеев А. В. Указ. соч., с. 65.

Таблица 24. Изменение численности городского населения Северного Кавказа (1862—1897 гг.) \*

Город	1862 г.	1872 г.	1890 г.	1897 г.
Владикавказ	3 558	15 000	32 000	43 740
Грозный	—	2 615	6 000	15 564
Кизляр	8 585	9 176	9 000	7 282
Георгиевск	4 515	2 274	8 000	12 115
Моздок	10 895	10 000	12 813	9 330
Новороссийск	—	2 147	6 393 **	16 897
Ставрополь	17 363	23 612	37 000	41 590
Екатеринодар	9 504		23 000	65 606
Ейск	16 747			35 414
Армавир			6 000	18 113
Майкоп			34 191	34 327
Темрюк	6 418		11 000	14 734

\* Отчет по Главному управлению наместника кавказского за первое десятилетие управления Кавказским и Закавказским краем, 1862—1872. Тифлис, 1873; Кавказский календарь на 1865 г. Тифлис, 1864; Кавказский календарь на 1893 г. Тифлис, 1892; Кавказский календарь на 1895 г. Тифлис, 1894; Кавказский календарь на 1898 г. Тифлис, 1897; Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70.

\*\* Данные на 1886 г.

растет гораздо быстрее, чем население городов вообще»<sup>116</sup>. Непрерывно увеличивалось население Владикавказа, Новороссийска, Грозного, но не было прироста населения в старых городах края — Кизляре, Моздоке.

Неодинаков рост населения и в развивавшихся торговых и торгово-промышленных центрах (см. рис. 3). Население Владикавказа увеличилось за 35-летие (1862—1897 гг.) в 12,3 раза. За 25-летие (1872—1897 гг.) население Новороссийска увеличилось примерно в 8 раз, Грозного — почти в 6 раз, а Ставрополя — только в 2,4 раза. Если по абсолютным данным численность населения Ставрополя по-прежнему опережала некоторые города края (он был на третьем месте после Екатеринодара и Владикавказа), то по темпам роста этот город стал уступать таким новым промышленным центрам, как Грозный, Новороссийск, Владикавказ. Неравномерным был прирост населения в этих городах в различные периоды. Особенно заметным было увеличение населения Северного Кавказа в целом, а также и городского населения после сооружения Ростово-Владикавказской ж. д. и ее основных веток (1875—1900 гг.).

Писатель Глеб Успенский, путешествуя по Северному Кавказу, побывал в Новороссийске. Называя город «милым местом», он писал о своих впечатлениях: «Я употребляю слово „место“, не определяя его каким-нибудь более точным административным

<sup>116</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 560.

термином, потому, что Новороссийск совершенно не напоминает ни города, ни села, ни станции, ни деревни, а есть пока просто „милое“, тихое, не беспокойное жилое место. . . Впечатление, которое можно все-таки кое-как определить человеческим языком, это то, что Новороссийск — начало чего-то, зеленый стебелек, едва-едва показавшийся на девственной почве пустынного побережья. . .»<sup>117</sup>. Так писал Г. И. Успенский о Новороссийске в 1886 г., т. е. за год до проведения линии Тихорецкая—Новороссийск. С проведением железной дороги к городу картина резко изменилась. Всего за одиннадцать лет (1886—1897 гг.) его население увеличилось с 6393 до 16 897 человек, т. е. в 2,6 раза.

С сооружением в 1894 г. Петровской ветки Владикавказской ж. д. (Беслан—Петровск) создались условия для развития нефтяной промышленности Северного Кавказа в районе Грозного, население которого с 1890 по 1897 г. также возросло в 2,6 раза — с 6 тыс. до 15 564 человек. За этот же период городское население Владикавказа увеличилось в 1,4 раза, а Ставрополя — всего лишь на 12% (см. табл. 24). О роли железнодорожного транспорта в развитии этих городов косвенно свидетельствуют данные о перевозках пассажиров. Так, количество пассажиров, перевезенных по железной дороге до станции Владикавказ, увеличилось с 10 294 в 1875 г. до 90 622 человек в 1895 г., а до станции Армавир — соответственно с 6 043 до 63 277 человек<sup>118</sup>. Эти цифры

косвенно показывают, какую большую роль играла железнодорожная перевозка в пополнении населения тех городов края, которые оказались на Ростово-Владикавказской магистрали. Интересные данные содержит табл. 25, они свидетельствуют о росте городского населения Северного Кавказа в целом и по отдельным его районам (по Ставропольской и Черноморской губерниям, Кубанской и Терской областям). Применительно к Европейской России В. И. Ленин показал, что городское население растет

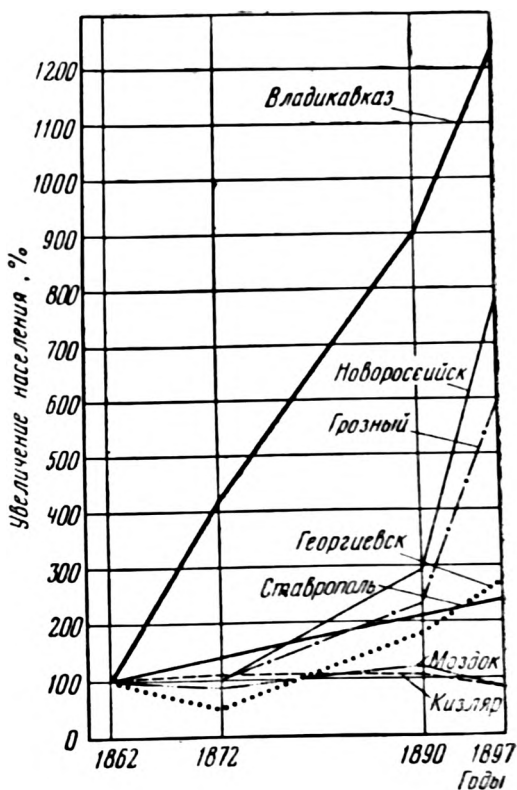


Рис. 3

Рост населения городов Северного Кавказа с 1862 по 1897 гг.

<sup>117</sup> Успенский Г. И. Собр. соч. Киев, 1903, т. 10, с. 10.

<sup>118</sup> Отчет правления Общества Владикавказской железной дороги за 1885 год. СПб., 1886, прилож. 5; То же за 1900 год. СПб., 1901, прилож. 15.

вдвое быстрее, чем все остальное население. С 1863 по 1897 г. все население увеличилось на 53,3%, сельское — на 48,5%, а городское — на 97%<sup>119</sup>.

По данным табл. 25 видно, что по отдельным районам Северного Кавказа эти показатели были выше. К 90-м годам, когда крестьянское заселение края шло уже на убыль, прирост населения в целом был не на много выше, чем в предыдущие годы. Вместе с тем темпы роста городского населения были значительно выше по сравнению с аналогичными данными по Европейской России. Так, за период с 1872 по 1886 г. ежегодный прирост городского населения несколько отставал от увеличения населения в целом и составлял по Ставропольской губ. 1,7% против 2,9%, по Кубанской обл. — 1,4% против 3,8%, по Терской обл. — 3,1% против 2,1%, в целом по Северному Кавказу — 2% против 3,1% всего населения.

В 1886—1897 гг. картина резко меняется. Если ежегодный прирост населения в целом был незначительным<sup>120</sup>, то увеличение городского населения было гораздо выше среднего по Европейской России. В этот период ежегодный прирост городского населения составил по Ставропольской губ. 9,5% против 2,8% прироста всего населения; соответственно по Кубанской обл. — 8,1% против 5%, по Терской обл. — 4,4% против 3,2%, по Северному Кавказу в целом — 7,1% против 3,9%. За этот же период (1885—1897 гг.) городское население Европейской России ежегодно увеличивалось менее чем на 2%<sup>120а</sup>.

Приведенные данные убедительно подтверждают известное ленинское положение о том, что процент городского населения постоянно возрастает, т. е. происходит отвлечение населения от земледелия к торгово-промышленным занятиям. Указывая на прогрессивность процесса отвлечения населения от земледелия к промышленности, от деревень к городам, В. И. Ленин усматривал в этом один из характернейших признаков капиталистического развития, который наблюдался и на Западе, и в России<sup>121</sup>. Именно развитие капитализма влекло за собой интенсивное общественное разделение труда, отрыв промышленности от земледелия, что являлось важным показателем коренной ломки общественно-экономического хозяйства, перестройки его на новой основе и вызревании капиталистических производственно-общественных отношений.

Уже появление промышленности в ее начальных формах вело к отрыву населения от земледелия и стягиванию его вокруг центров кустарного и мануфактурного производства, а чем дальше шло развитие индустрии, тем больше росла подвижность

<sup>119</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 559, 560.

<sup>120</sup> Исключение составляла только Черноморская губ., колонизация которой шла в более поздний период. Прирост населения здесь составил 13,7%.

<sup>120а</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 559. •

<sup>121</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 2, с. 501.

Таблица 25. Динамика численности городского и всего населения Северного Кавказа (в тыс. человек) в периоды 1872—1886 и 1886—1897 гг.\*

Территория	Численность населения			Прирост населения							
	1872 г.	1886 г.	1897 г.	с 1872 по 1886 г.				с 1886 по 1897 г.			
				общий		среднегодовой		общий		среднегодовой	
				количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
Всего Северный Кавказ В городах	1 819,8 186,7	2 600,1 238,4	3 726,1 424,3	780,3 51,7	42,9 27,7	55,7 3,7	3,1 2,0	1 126,0 185,9	43,3 78,0	102,4 16,9	3,9 7,1
Всего Ставропольская губ. В городах	475,0 33,1	666,3 40,7	873,3 83,0	191,3 7,6	40,3 23,0	13,7 0,5	2,9 1,7	207,0 42,3	31,1 104,0	18,8 3,9	2,8 9,5
Всего Кубанская обл. В городах	812,2 97,1	1 241,4 116,7	1 918,9 221,2	429,2 19,6	52,9 20,2	30,7 1,4	3,8 1,4	677,5 104,5	54,6 89,6	61,6 9,5	5,0 8,1
Всего Терская обл. В городах	532,6 56,4	692,5 81,0	933,9 120,0	159,9 24,6	30,0 43,6	11,4 1,8	2,1 3,1	241,4 39,0	34,9 48,2	22,0 3,5	3,2 4,4
Всего Черноморская губ. В городах	15,7 ** 6,9 ***	22,9 8,3	57,5 19,6	7,2 1,4	45,9 20,3	0,5 0,1	3,3 1,4	34,6 11,3	151,1 136,1	3,1 1,0	13,7 12,4

\* Таблица составлена по данным, опубликованным «Кавказским календарем» за 1873—1898 гг. (Тифлис, 1872—1897); Общий свод по империи результатов разработки Первой всеобщей переписи населения, произведенной 23 января 1897 г. СПб., 1905. Т. 1—2.

\*\* Данные на 1871 г.

\*\*\* В городском населении показан только г. Новороссийск.



населения и концентрация его в местах фабрично-заводской и торговой деятельности. Исследуя вопрос о росте индустриального населения на счет земледельческого, Ленин вскрыл особенности этого процесса в России и показал, что «явление роста индустриального населения можно наблюдать в чистом виде лишь тогда, когда мы имеем перед собой территорию, уже заселенную, в которой все земли уже заняты. Населению такой территории, выталкиваемому капитализмом из земледелия, нет другого выхода, как эмигрировать либо в промышленные центры, либо в другие страны. Но дело существенно изменяется, если мы имеем перед собой территорию, в которой еще не все земли заняты, которая еще не вся заселена. Население такой территории, выталкиваемое из земледелия в заселенном районе, может перейти в незаселенные части территории и взяться за „обработку новой земли“. Получится рост земледельческого населения, и этот рост может идти (в течение известного времени) не менее, если не более, быстро, чем рост индустриального населения. В этом случае мы имеем перед собой два различных процесса: 1) развитие капитализма в старой, заселенной стране или части страны; 2) развитие капитализма на „новой земле“. Первый процесс выражает дальнейшее развитие сложившихся капиталистических отношений; второй — образование новых капиталистических отношений на новой территории. Первый процесс означает развитие капитализма вглубь, второй — вширь. Очевидно, что смешение этих процессов неизбежно должно вести к ошибочному представлению о том процессе, который отвлекает население от земледелия к торгово-промышленным занятиям»<sup>122</sup>.

Ленин считал, что пореформенная Россия показывает одновременное проявление обоих процессов. В. И. Ленин писал: «В начале пореформенной эпохи в 60-х годах южные и восточные окраины Европейской России были в значительной степени незаселенной территорией, на которую направлялся громадный приток переселенцев из центральной земледельческой России. Это образование нового земледельческого населения на новых землях и затемняло до известной степени идущее параллельно с этим отвлечение населения от земледелия к промышленности»<sup>123</sup>. В. И. Ленин дал анализ этой особенности России, разбив 50 губерний Европейской России на отдельные группы: I. Столичные; II. Промышленные и неземледельческие; III. Центрально-земледельческие, малороссийские и средневолжские; IV. Новороссийские, нижневолжские и восточные; V. Прибалтийские; VI. Западные; VII. Юго-западные; VIII. Уральские; IX. Крайнего Севера<sup>124</sup>.

Он привел данные о городском населении по 9 группам губерний Европейской России за 1863—1897 гг. и выделил для ис-

<sup>122</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 563.

<sup>123</sup> Там же, с. 563, 564.

<sup>124</sup> Там же, с. 565.

следования три наиболее показательных в этом отношении района: 1) неземледельческо-промышленный (11 губерний I и II групп: Владимирская, Калужская, Костромская, Нижегородская, Новгородская, Псковская, Смоленская, Тверская, Ярославская и две столичные — Санкт-Петербургская и Московская) район, из которого эмиграция в другие районы была очень слабая; 2) центрально-земледельческий (13 губерний III группы: Воронежская, Казанская, Курская, Орловская, Пензенская, Полтавская, Рязанская, Саратовская, Симбирская, Тамбовская, Тульская, Харьковская, Черниговская) район, из которого эмиграция была очень сильна, отчасти в предыдущий район, главным же образом в следующий; 3) земледельческие окраины (9 губерний IV группы: Астраханская, Бессарабская, Донская, Екатеринославская, Оренбургская, Самарская, Таврическая, Херсонская, Уфимская) — район, колонизировавшийся в пореформенную эпоху<sup>125</sup>.

В. И. Ленин пришел к выводу, что процент городского населения во всех указанных 33 губерниях очень мало отличался от процента городского населения во всей Европейской России. Вместе с тем в первом районе — неземледельческом, или промышленном, — наблюдалось особенно быстрое увеличение доли городского населения — с 14,1 до 21,1%, тогда как рост сельского населения был почти вдвое слабее, чем по всей России вообще. Прирост городского населения в этом районе значительно выше среднего (105% против 97%)<sup>126</sup>. Во втором районе — центрально-земледельческом — иная картина: процент городского населения очень низок и возрастает медленнее среднего; увеличение населения с 1863 по 1897 г., как городского, так и сельского, значительно слабее, чем в среднем по России. Причина этого состоит в том, что из данного района шел громадный поток переселенцев на окраины. В третьем районе — на окраинах — процент городского населения увеличился несколько *менее среднего* (с 11,2 до 13,3%). Между тем рост городского населения был здесь не только не слабее, а *гораздо выше среднего* (+130% против +97%)<sup>127</sup>. В. И. Ленин писал: «Отвлечение населения от земледелия к промышленности шло, след., очень сильно, но оно прикрывается громадным ростом земледельческого населения вследствие эмиграции: в этом районе сельское население возросло на 87% против среднего по России 48,5%»<sup>128</sup>.

Ленин показал, что по отдельным губерниям это затемнение процесса индустриализации населения было еще нагляднее. На Северном Кавказе этот процесс особенно проявился. Рост городского населения был здесь значительно выше среднего (+201% против +97%). Примерно за 30-летие пореформенного периода

---

<sup>125</sup> Там же, с. 564, 565.

<sup>126</sup> Там же, с. 564.

<sup>127</sup> Там же, с. 566.

<sup>128</sup> Там же.

городское население Европейской России в среднем увеличилось менее чем в 2 раза (1,97), а на Северном Кавказе — в 3,5 раза. В последующий период городское население неуклонно возрастало, и в целом за 1863—1914 гг. оно увеличилось на Северном Кавказе в 4,7 раза, а население городов по Европейской России за этот же период — в 3 раза<sup>129</sup>. Следовательно, темп роста городского населения Северного Кавказа был выше, чем в среднем по России (табл. 19).

Большое значение для формирования индустриального населения В. И. Ленин придавал росту фабричных и торгово-промышленных местечек и сел. При этом он обращал внимание на то, что значение индустриальных центров имеют торгово-промышленные села, которые либо стоят во главе крупных кустарных районов, либо быстро развиваются в пореформенную эпоху благодаря своему положению на берегах рек, у станций железных дорог и т. д.<sup>130</sup>

Для Северного Кавказа было характерно наличие значительного числа мелких предприятий, расположенных в селах, местечках и городках, особенно при станциях Владикавказской ж. д. Достаточно взглянуть на карту, чтобы убедиться в том, что основной поток пришлого населения двигался вдоль Владикавказской ж. д.

Особенно заметным было увеличение населения прежде всего в районах, прилегающих к Владикавказской ж. д. Член Совета главноначальствующего гражданской частью на Кавказе М. Н. Кучаев, производивший в 70-х годах ревизию Кубанской обл., отмечая стихийность процесса переселения, писал: «Путь к переселению указал не столько закон, сколько железная дорога, открытая для движения в 70-х гг. Стесненные малоземельем русские мужики, ища заработка по далеким окраинам империи, пришли на Кубань... оттого и замечается здесь явление, что главная масса иногороднего населения осела сначала на станциях, близлежащих к линии железной дороги, и отсюда уже пошла расписываться дальше, группируясь преимущественно там, где земля лучше и урожай обильнее»<sup>131</sup>.

Нами подсчитано, что в 1897 г. в районе Владикавказской магистрали было всего 10 населенных пунктов с населением более 7 тыс. человек, а в начале XX в. почти 70 имели население свыше 10 тыс. человек<sup>132</sup>. Железнодорожные станции и близлежащие к ним станицы, такие, как Абинская, Кисляковская, Крымская, Армавир, Белоглинская, Пластуновская, Прохладная, Тихорец-

<sup>129</sup> См. табл. 19 наст. изд.

<sup>130</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 568.

<sup>131</sup> ЦГИА СССР, ф. 1284, оп. 60, д. 146. О преобразовании в управлении Кавказскими казачьими войсками, л. 150.

<sup>132</sup> Подсчитано по данным, опубликованным в «Кавказском календаре» за 1873—1898 гг. (СПб., 1872—1897); Города России в 1904 г. СПб., 1906, с. I—XIV; Города России в 1910 г. СПб., с. I—XV.

кая, Суворовская, Куцевская, Невинномысская, Отрадная и др., насчитывали от 10 до 15 тыс. жителей и более.

Таким образом, города и населенные пункты, через которые проходили железнодорожные пути, росли на Северном Кавказе особенно быстро, превращаясь в крупные торговые и торгово-промышленные центры со значительным населением. Кроме того, наиболее выделялись те из них, которые находились в более благоприятных экономических, географических и прочих условиях. И наоборот, те из них, которые в свое время оказались обойденными железной дорогой, постепенно приходили в упадок (показательна в этом отношении судьба г. Ставрополя).

Картина резко меняется в 90-х годах. Начало промышленного развития Северного Кавказа, рост торговых и торгово-промышленных центров способствовали притоку населения в города. Не случайно процент городского населения в промышленных районах края — Терской обл. и Черноморской губ. — был значительно выше, чем в земледельческих районах Кубанской обл. и Ставропольской губ. Так, по данным Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г., в Терской обл. доля городского населения во всем населении области составляла 13%; в Черноморской губ. — 34%<sup>133</sup>; в Кубанской обл. — 11,5%; в Ставропольской губ. — 9,5%<sup>134</sup>. В целом по Российской империи городское население составляло 12,8% всего населения страны<sup>135</sup>.

Развитие промышленности, торговли, рост железнодорожного строительства предъявили повышенный спрос на рабочие руки, что стимулировало дальнейшее экономическое освоение края и усиление горообразовательных процессов. Капитализм вызвал рост городов, именно при капитализме они окончательно оформились по типу поселения, наиболее полно воплощавшему в себе черты буржуазных социально-экономических отношений.

## **ХАРАКТЕРИСТИКА**

### **СОЦИАЛЬНОГО И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОСТАВА ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА**

В. И. Ленин в книге «Развитие капитализма в России» обработал результаты данных Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. о статистике занятий населения. Он считал, что «приведенные данные о распределении по занятиям всего населения России интересно прежде всего сгруппиро-

<sup>133</sup> Такой высокий процент городского населения Черноморской губ. объяснялся тем, что в силу неблагоприятных для земледелия климатических и природных условий, недостаточного развития путей сообщения основной переселенческий поток шел в город. Кроме того, процесс заселения губернии шел уже в более поздний период.

<sup>134</sup> Общий свод по империи результатов разработки данных Первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г., т. 1, с. IV.

<sup>135</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 559.

нать для иллюстрации *разделения общественного труда, как основы всего товарного производства и капитализма в России*<sup>136</sup>. В. И. Ленин все население разделил на три крупных подразделения: I — сельскохозяйственное, II — торгово-промышленное, III — непроизводительное («точнее: не участвующее в хозяйственной деятельности»)<sup>137</sup>.

Таблица 26. Состав населения Терской обл. по занятиям по данным переписи 1897 г. (в %) \*

Население	Терская обл.		Все города		Владикавказ		Грозный	
	самостоя- тельные	с членами семьи	самостоя- тельные	с членами семьи	самостоя- тельные	с членами семьи	самостоя- тельные	с членами семьи
I. Торгово-промыш- ленное	18,8	12,0	54,8	60,1	55,7	62,4	53,2	64,7
В том числе:								
промышленное	8,5	5,4	19,4	22,8	20,0	23,7	19,9	25,5
торговое	3,6	2,7	11,2	13,4	12,0	14,4	9,9	13,2
транспорт и связь	2,5	1,9	5,5	8,6	6,6	11,6	6,6	10,0
частная служба, рабо- чая прислуга, поден- щики	4,2	2,0	18,8	15,3	17,0	12,7	16,8	16,0
II. Сельскохозяйствен- ное	68,0	82,9	8,5	15,7	4,5	7,8	4,9	9,9
III. Непроизводительное	13,2	5,1	36,7	24,2	39,8	29,8	41,9	25,4

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 68, табл. XXI.

С этой точки зрения нами использована ленинская группировка населения Российской империи для характеристики городского населения Европейской России и Северного Кавказа по группам занятий: I. Торгово-промышленное население: промышленность; торговля; транспорт и связь; частная служба, рабочая прислуга, поденщики<sup>138</sup>. II. Сельскохозяйственное население<sup>139</sup>. III. Непроизводительное: чиновники; духовенство и свободные профессии; рабье и пенсионеры; лишенные свободы, пауперы, неопределенные, неизвестные.

<sup>136</sup> Там же, с. 502.

<sup>137</sup> Там же.

<sup>138</sup> Сюда включены только проживающие в городах, остальное население этой группы отнесено к сельскохозяйственному населению.

<sup>139</sup> Сюда отнесено также население группы «лишенные свободы, пауперы, неопределенные, неизвестные», проживающее в сельской местности.



Таблица 27. Состав населения Кубанской обл. по занятиям по данным переписи 1897 г. (в %) \*

Население	Кубанская обл.		Все города		Екатерино-дар		Ейск		Армавир		Майкоп		Анапа	
	самостоят-ельные	с членами семьи	самостоят-ельные	с членами семьи	самостоят-ельные	с членами семьи	самостоят-ельные	с членами семьи	самостоят-ельные	с членами семьи	самостоят-ельные	с членами семьи	самостоят-ельные	с членами семьи
I. Торгово-промышленное	21,3	14,9	59,5	51,4	65,7	61,7	63,2	51,5	75,2	65,1	60,7	62,5	62,9	62,1
В том числе:														
промышленное	11,5	8,3	22,6	21,2	24,6	24,8	21,7	20,1	22,8	21,1	26,8	28,1	29,7	29,7
торговое	4,5	3,4	11,7	11,3	13,8	14,1	14,1	13,9	19,3	20,4	7,6	8,4	10,8	11,6
транспорт и связь	1,9	1,6	4,0	4,9	4,9	6,9	2,2	2,5	6,0	7,8	1,8	2,5	10,5	12,8
частная служба, рабочая	3,4	1,6	21,2	14,0	22,4	15,9	25,2	15,1	26,9	15,8	24,5	23,5	11,9	8,0
прислуга, поденщики														
II. Сельскохозяйственное	72,1	82,2	23,8	38,4	10,9	21,2	24,8	44,1	15,9	27,2	20,7	26,7	26,6	29,9
III. Непроизводительное	6,6	2,9	16,7	10,2	23,4	17,1	12,0	7,3	8,9	7,6	18,6	10,8	10,5	8,0

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1905, вып. 65, табл. XXI.

Таблица 28. Состав населения Черноморской губ. по занятиям по данным переписи 1897 г. (в %) \*

Население	Черноморская губ.		Все города		Новороссийск	
	самостоя- тельные	с членами семьи	самостоя- тельные	с членами семьи	самостоя- тельные	с членами семьи
I. Торгово-промышленное	54,9	43,2	81,4	81,6	80,5	81,3
В том числе:						
промышленное	23,1	18,5	21,1	23,5	20,1	22,6
торговое	8,3	7,6	14,3	16,5	14,1	16,4
транспорт и связь	11,4	9,9	17,6	20,4	18,7	21,7
частная служба, рабочая	12,2	7,2	28,4	21,1	27,6	20,6
прислуга, поденщики						
II. Сельскохозяйственное	36,2	49,8	3,9	4,3	3,7	4,0
III. Непроизводительное	8,8	6,9	14,7	14,1	15,7	14,7

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1900—1903. вып., 70, табл. XXI.

Таблица 29. Состав населения Ставропольской губ. по занятиям по данным переписи 1897 г. (в %) \*

Население	Ставропольская губ.		Все города		Ставрополь	
	самостоя- тельные	с членами семьи	самостоя- тельные	с членами семьи	самостоя- тельные	с членами семьи
I. Торгово-промышленное	15,1	9,8	45,6	36,6	54,8	57,8
В том числе:						
промышленное	8,3	5,9	16,9	16,2	20,8	25,6
торговое	3,3	2,3	8,7	7,7	11,0	12,9
транспорт и связь	1,0	0,7	2,6	2,7	3,5	4,9
частная служба, рабочая	2,5	0,9	17,4	10,0	19,5	14,4
прислуга, поденщики						
II. Сельскохозяйственное	78,2	87,5	27,4	48,2	7,8	15,5
III. Непроизводительное	6,7	2,7	27,0	15,2	37,4	26,7

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1905, вып. 67, табл. XXI.

Согласно этой группировке нами сделаны подсчеты для городского населения Северного Кавказа по занятиям (табл. 26—29)<sup>140</sup> и сравнение их со средними показателями для городского населения Европейской России (табл. 30, 31).

<sup>140</sup> Более полные данные приведены в Прилож., табл. 8—11, наст. изд.

Таблица 30. Состав городского населения Европейской России по занятиям по данным переписи 1897 г. \*

Население	Самостоятельные		С членами семьи	
	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	4 044 832	66,81	8 253 153	68,50
В том числе:				
торговля	785 826	12,98	2 010 537	16,69
транспорт и связь	300 076	4,96	755 788	6,27
частная служба, рабочая	1 188 400	19,63	1 749 150	14,52
прислуга, пошеиики				
промышленность	1 770 530	29,24	3 737 668	31,02
II. Сельскохозяйственное	278 710	4,60	1 039 258	8,62
III. Непроизводительное	1 731 600	28,59	2 756 929	22,88
В том числе:				
чиновники и войско	711 566	11,75	1 061 079	8,81
духовенство, свободные	267 861	4,42	561 749	4,66
профессии				
рантье, пенсионеры	603 001	9,96	925 514	7,68
лишенные свободы и про-	149 172	2,46	208 587	1,73
чие пауперы, неопределен-				
ные, неизвестные				
Итого	6 055 145	100,00	12 049 340	100,00

\* Общий свод по империи результатов разработки данных Первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г. СПб., 1905, т. 2, табл. X Ха.

Данные о распределении городского населения по группам занятий показывают:

I. 1. Наличие значительного количества индустриального населения в городах Северного Кавказа, в которых торгово-промышленное население составило (в %):

	Самост.	С чл. сем. <sup>141</sup>
Северный Кавказ	57,2	52,3
Черноморская губ.	81,4	81,6
Кубанская обл.	59,5	51,4
Терская обл.	54,8	60,1
Ставропольская губ.	45,6	36,6
Европейская Россия	66,8	68,5

Приведенные данные показывают, что концентрация торгово-промышленного населения была значительно выше в Черномор-

<sup>141</sup> Здесь и далее дается сокращение: самост. — имеющие самостоятельные занятия; с чл. сем. — с членами семьи.

Таблица 31. Состав городского населения Северного Кавказа и Европейской России по занятиям по данным переписи 1897 г. \*

Население	Северный Кавказ										Европейская Россия			
	Черноморская губ.					Терская обл.					Ставропольская губ.			
	самостоятельные		с членами семьи			самостоятельные		с членами семьи			самостоятельные		с членами семьи	
	количе-ство	%	количе-ство	%		количе-ство	%	количе-ство	%		количе-ство	%	количе-ство	%
I. Торгово-промышленное	8 874	81,4	16 020	81,6	27 896	54,8	72 122	60,1	12 430	45,6	30 393	36,6		
В том числе:														
промышленное	2 295	21,1	4 612	23,5	9 871	19,4	27 386	22,8	4 619	16,9	13 406	16,1		
торговое	1 562	14,3	3 249	16,5	5 684	11,2	16 035	13,4	2 362	8,7	6 429	7,7		
транспорт и связь	1 916	17,6	4 007	20,4	2 777	5,5	10 290	8,6	695	2,5	2 264	2,7		
частная служба, прислуга, поденщики	3 101	28,4	4 152	21,1	9 564	18,8	18 411	15,3	4 754	17,4	8 294	9,9		
II. Сельскохозяйственное	426	3,9	841	4,3	4 352	8,5	18 847	15,7	7 477	27,4	40 036	48,2		
III. Производительное	1 603	14,7	2 780	14,1	18 674	36,7	29 079	24,2	7 379	27,0	12 596	15,2		
Итого	10 903	100,0	19 641	100,0	50 922	100,0	120 048	100,0	27 286	100,0	83 025	100,0		

Население	Северный Кавказ										Европейская Россия			
	Кубанская обл.					Всего					самостоятельные			
	самостоятельные		с членами семьи			самостоятельные		с членами семьи			самостоятельные		с членами семьи	
	количе-ство	%	количе-ство	%		количе-ство	%	количе-ство	%		количество	%	количе-ство	%
I. Торгово-промышленное	45 503	59,5	113 615	51,4	94 703	57,2	232 150	52,3	4 044 832	66,8	8 253 155	68,5		
В том числе:														
промышленное	17 271	22,6	46 813	21,2	34 056	20,6	92 217	20,8	1 770 530	29,2	3 737 668	31,0		
торговое	8 974	11,7	24 974	11,3	18 582	11,2	50 687	11,4	785 826	13,0	2 010 537	16,7		
транспорт и связь	3 085	4,0	10 774	4,9	8 473	5,1	27 335	6,2	300 076	5,0	755 798	6,3		
частная служба, прислуга, поденщики	16 173	21,1	31 054	14,0	33 592	20,3	61 911	13,9	1 188 400	19,6	1 749 150	14,5		
II. Сельскохозяйственное	18 242	23,8	84 938	38,4	30 497	13,4	144 662	32,6	278 710	4,6	1 029 538	8,6		
III. Производительное	12 762	16,7	22 655	10,2	40 418	24,7	67 110	13,1	1 731 600	28,6	2 756 929	22,9		
Итого	76 507	100,0	221 208	100,0	165 618	100,0	443 922	100,0	6 055 145	100,0	12 049 340	100,0		

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70.

ской губ. и ниже в Ставропольской губ., что объяснялось экономо-географическими условиями и особенностями заселения этих регионов. Рост обрабатывающей промышленности, быстро прогрессирующее развитие цементной промышленности, увеличение экспортной торговли через крупнейший порт Черноморского побережья Кавказа — Новороссийск, который был одновременно и крупным железнодорожным узлом, усиливали миграцию населения в города Черноморской губ.

Ставропольская губ. была ярко выраженным аграрным регионом. Обрабатывающая промышленность была развита слабо. Ставрополь являлся единственным городом губернии.

2. Среди торгово-промышленного населения городов Северного Кавказа выделялось собственно промышленное население, составлявшее 20,6% самост. и 20,8% с чл. сем. против 29,2% самост. и 31% с чл. сем. по Европейской России. В отдельных районах края оно было представлено (в %):

	Самост.	С чл. сем.
Кубанская обл.	22,6	21,2
Черноморская губ.	21,1	23,5
Терская обл.	19,4	22,8
Ставропольская губ.	16,9	16,2

В крупных городах доля промышленного населения была несколько выше и приближалась к средним показателям по Европейской России (в %):

Грозный	25,5
Владикавказ	23,6
Новороссийск	22,6
Европейская Россия	31,0

3. Для городского населения как Европейской России, так и северокавказского региона было характерно наличие значительной группы низших служащих в торгово-промышленных предприятиях, прислуги и лиц, занятых поденной работой (частная служба, прислуга, поденщики). Для Терской обл. и Ставропольской губ. эти показатели были примерно равны данным по Европейской России (в %):

	Самост.	С чл. сем.
Черноморская губ.	28,4	21,1
Кубанская обл.	21,2	14,0
Терская обл.	18,8	15,3
Ставропольская губ.	17,4	10,0

4. Третье место в этом подразделении занимало торговое население (в %):



	<i>Самост.</i>	<i>С чл. сем.</i>
Черноморская губ.	14,3	16,5
Кубанская обл.	11,7	11,3
Терская обл.	11,2	13,4
Ставропольская губ.	8,7	7,7

По Северному Кавказу эти показатели мало отличались от аналогичных данных по Европейской России: 11,2% самост. и 11,4% с чл. сем. против 13% самост. и 16,7% с чл. сем.

Для отдельных городов Северного Кавказа картина существенно не менялась. Исключение составляли только Армавир — крупнейший торговый центр Кубанской обл. и Владикавказ — центр транзитной торговли Терской обл. с Закавказьем, в которых торговое население занимало второе место после промышленного.

5. Население, занятое на транспорте и его предприятиях, составляло (в %):

	<i>Самост.</i>	<i>С чл. сем.</i>
Черноморская губ.	17,6	20,4
Терская обл.	5,5	8,6
Кубанская обл.	4,0	4,9
Ставропольская губ.	2,6	2,7

Среди городов выделялись Новороссийск — 18,7% самост., 21,7% с чл. сем. и Анапа — 10,5% самост., 12,8% с чл. сем., а по всему Северному Кавказу в сравнении с Европейской Россией — 5,1% самост. и 6,2% с чл. сем. против 5 и 6,3%.

II. Относительно высокая доля сельскохозяйственного населения в городах Северного Кавказа объясняется прежде всего крестьянским заселением края вообще и северокавказского города в частности, где она составляла 18,4% самост. и 32,6% с чл. сем., тогда как в среднем по Европейской России — только 4,6% самост. и 8,6% с чл. сем.

Вместе с тем надо иметь в виду, что город для крестьянина — большая притягательная сила, он видит в нем возможность заработка, особенно в крупных промышленных городах и внегородских торгово-промышленных центрах. Очевидно, среди сельскохозяйственного населения в городе есть и часть отхожих неземледельческих рабочих, которая регистрируется в числе наличного населения городов и пегородских индустриальных центров<sup>142</sup>. Поэтому В. И. Ленин, имея в виду отхожие пеземледельческие промыслы крестьян, считал, что к «индустриальному населению должна быть отнесена не малая часть сельского населения, добывающая себе средства к жизни работой в промышленных центрах и проводящая в этих центрах часть года»<sup>143</sup>.

Поэтому картина существенно меняется, если рассматривать данные для группы «сельскохозяйственное население» по отдель-

<sup>142</sup> См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 570.

<sup>143</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 569.

ным районам. В городах Ставропольской губ. и Кубанской обл., в районах развитого торгового земледелия, она была наиболее высокой: в Ставропольской губ. — 27,4% самост. и 48,2% с чл. сем., в Кубанской обл. — 23,8% самост. и 38,4% с чл. сем.; значительно ниже — в районах развивающейся горнодобывающей, нефтяной, цементной промышленности края: в Терской обл. — 8,5% самост. и 15,7% с чл. сем., в Черноморской губ. — только 3,9% самост. и 4,3% с чл. сем.

Эти показатели по отдельным наиболее крупным городам края были близки к средним по Европейской России (в %):

	Самост.	С чл. сем.
Грозный	4,9	9,9
Владикавказ	4,5	7,8
Новороссийск	3,7	4,0

и были значительно выше в торгово-земледельческой полосе:

Ейск	24,8	44,1
Армавир	15,9	27,2
Екатеринодар	10,9	21,2
Ставрополь	7,8	15,5

III. Для городского населения довольно значительной была группа «непроизводительное население», что вполне закономерно и отражало специфику городов среди всех видов поселений. Город был и остается средоточием не только экономических, но и административных, культурных и других функций. Чиновничество, военные чины всех рангов, высшее духовенство, сановники, рантье и т. д., составлявшие «непроизводительное население», сосредоточивались главным образом в городах. В городах Северного Кавказа они составляли 24,4% самост. и 15,1% с чл. сем.; по отдельным губерниям и областям (в %):

	Самост.	С чл. сем.
Терская обл.	36,7	24,2
Ставропольская губ.	27,0	15,2
Кубанская обл.	16,7	10,2
Черноморская губ.	14,7	14,1

Особенно выделялись города Терской обл. (в %):

	Самост.	С чл. сем.
Грозный	41,9	25,3
Владикавказ	39,8	29,8

Это объяснялось наличием в этой группе населения большого количества войскового элемента.

В административных центрах — Ставрополе и Екатеринодаре эти показатели были соответственно 37,4% самост., 26,7% с чл.

сем. и 23,4% самост., 17,1% с чл. сем. В других городах Кубанской обл. они были значительно ниже.

Итак, как бы ни различались города Северного Кавказа по социально-экономическим условиям развития (численность и состав населения, уровень развития торговли и промышленности, транспорта и т. д.), их рост отражал главную тенденцию развития всех городов пореформенной России, выразившуюся, по словам В. И. Ленина, в процессе отвлечения «населения от земледелия к торгово-промышленным занятиям»<sup>144</sup>. Приведенные данные о структуре населения по группам занятий это подтверждают. Наиболее полно это показано в приложении (табл. 8—11) настоящего издания.

Северокавказские города, как и города России, различались своей историей (в частности, временем и причинами возникновения), административными функциями, степенью развития промышленности и торговли, сосредоточением учебных заведений и т. д. Материалы переписи 1897 г. показывают, что структура населения различных городов неодинакова и по занятиям населения, и по удельному весу социальных групп, и по их составу. Но тенденция развития социально-классовой структуры была общей и выражалась в росте пролетариата и сосредоточении в городах буржуазии. Фиксируя различие структуры населения городов, перепись отразила общую тенденцию их развития, связанную с укреплением капитализма. Общественно-экономический строй отразился и на классовой структуре населения городов, в последних в отличие от деревни более отчетливо проявлялись классовые отношения капиталистического общества.

Изменения претерпели все сословия в городе. При этом, как показывает перепись, сословные границы не носили абсолютного характера, они размывались, заменяясь связями буржуазного типа. В. И. Ленин применительно к деревне говорил, что «развитие частной поземельной собственности в России состоит в переходе от сословности к бессословности»<sup>145</sup>. В полной мере это высказывание применимо и к населению городов, где этот процесс шел еще более наглядно, где развитие состояло в том, что сословные отношения заменялись буржуазными, классовыми. Помещик-дворянин становился предпринимателем, владельцем промышленных заведений. Хотя он и сохранял свои сословные полуфеодалные привилегии, они явно тусквели перед его новыми возможностями как владельца акций и предприятий. Сословные права дворянина отступали перед всесильным капиталистическим доходом.

Изменения происходили и в купеческом сословии, границы которого все более стирались. Из купеческой среды выходили и крупные промышленники, и администраторы, и чиновники, заполнявшие канцелярии министерств, предприятий, считавшихся обычно местом приложения дворянской деятельности. Вместе

<sup>144</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 560.

<sup>145</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 61.

с тем мещане пополняли и ряды мелких производителей и городского пролетариата.

Такие же, если не бóльшие, изменения происходили в городе со вчерашними крестьянами: они становились продавцами рабочей силы. Лишь незначительная часть мещан, а тем более крестьян выдвигала из своей среды предпринимателей, чиновников и лиц свободных профессий. Мещане и крестьяне дали основную массу рабочих и служащих торговых, промышленных и транспортных предприятий. В пореформенный период процессы трансформации сословий в классы шли всюду. Однако социально-классовые изменения прослеживаются особенно в городах, и прежде всего в крупных, так как город «наиболее отчетливо представлял капиталистический путь»<sup>146</sup>.

Анализируя данные о разделении общественного труда и распределении населения по классовому положению, В. И. Ленин сделал вывод, что товарное производство прочно встало в России на ноги, превратив ее в капиталистическую страну, вместе с тем Россия еще очень отстала по сравнению с другими странами по уровню капиталистического развития<sup>147</sup>.

Россия была одной из самых мелкобуржуазных стран капиталистического мира и аграрно-индустриальной страной. При ведущей роли города сохранялось значительное преобладание сельского населения над городским. При этом мелкие капиталисты и мелкая буржуазия деревни по своей численности намного превышали аналогичные группы города. Вместе с тем удельный вес индустриального пролетариата в составе рабочего класса неуклонно повышался. Остальная часть рабочего класса оставалась численно во много раз большей и смыкалась с массой полупролетариев деревни, не находивших достаточного применения своей рабочей силы ни в сельском хозяйстве, ни за его пределами.

---

<sup>146</sup> *Иванов Л. М.* Указ. соч., с. 340.

<sup>147</sup> См.: *Ленин В. И.* Полн. собр. соч., т. 3, с. 502, 604.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Окончательное присоединение Северного Кавказа к России совпало с отменой крепостного права, которая расчистила путь для развития капитализма в стране. Вовлечение Северного Кавказа в систему единого общенационального капиталистического рынка ускорило экономические процессы, обусловило распространение в этом крае капиталистических отношений, способствовало развитию производительных сил одной из окраин России.

Одним из важных последствий развития Северного Кавказа в пореформенный период явилось становление капиталистического города. Город — это исторически сложившийся тип поселения, порожденный разделением общественного труда, при котором определенные, исторически выделившиеся производственные функции сосредоточиваются в населенном пункте, имеющем, кроме того, как правило, административное, военное и культурное значение. При этом для городской территории в противоположность сельской характерна такая производственная деятельность человека, которая не связана с обработкой земли. Недаром Маркс подчеркивал, что «первым крупным общественным разделением труда является отделение города от деревни»<sup>1</sup>.

Марксистская историческая наука изучает город как историческую категорию, обусловленную в первую очередь социально-экономической структурой общества. Известно, что нельзя дать однотипное определение города для всех исторических эпох, причем К. Маркс и Ф. Энгельс имели в виду современный индустриальный и торговый город, понимая под капиталистическим городом неизбежное скопление людей в местах обрабатывающей промышленности и торговли, вызываемое машинной техникой крупного промышленного производства, концентрацией капитала и пролетаризацией крестьянства.

История возникновения и развития северокавказских городов своеобразна. До 40—50-х годов XIX в. в городах на первый план выступают военно-административные функции. Стремясь закрепить свои позиции на новой территории, царизм решил вопрос о заселении края (особенно в дореформенный период) посредством военно-казачьей колонизации, выразившейся в строительстве кордонных линий и укреплений. Впоследствии на месте бывших военных крепостей и укреплений, являвшихся форпостами русского царизма на подступах к Кавказу, возникли города. Развитие северокавказского города в дореформенный период определялось прежде всего военно-политическими соображениями.

---

<sup>1</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 20, с. 301.



На ранних стадиях развития городских поселений, в том числе и в феодальном городе, значительная часть горожан занималась и сельским хозяйством. Но занятие сельским хозяйством уже не играло для горожан определяющей роли, и этим население города качественно отличалось от жителей сельской местности. Важно подчеркнуть и то, что город, как правило, неотделим от товарного производства (как бы скромны ни были его размеры на первых порах), являясь не только центром определенной ремесленной и вообще промышленной деятельности, но и центром торговли.

Торговые связи городов ограничивались главным образом местными рынками. По мере экономического освоения края стали развиваться в городах буржуазные тенденции, связанные с ростом товарно-денежных отношений и с постепенным вовлечением Северного Кавказа в сферу единого общероссийского рынка. Все более увеличивалась торговая роль городов как связующего звена в рыночных отношениях между городом и сельской местностью, а также между отдельными районами.

Изменялись размеры и формы торговли. На смену меновому характеру торговли пришли товарно-денежные отношения (увеличивались число и размеры ярмарочной торговли, торговли на базарах, рынках и т. д., более широким стал ассортимент товаров, все больше на рынках стали фигурировать промышленные изделия, как местные, так и привозимые из центральных районов России). Однако в дореформенный период в Предкавказье еще не было необходимых предпосылок для формирования капиталистического города. Такие предпосылки складываются позднее, уже в период экономического освоения края, развернувшегося после завершения Кавказской войны (1864 г.) и падения крепостного права.

Для развитого капиталистического города характерно прежде всего машинное промышленное производство, где заняты наемные рабочие. Но фабрика сосуществовала с капиталистической мануфактурой, простой капиталистической кооперацией и остатками старого ремесленного производства, в котором не применялся или почти не применялся наемный труд. Основная тенденция развития состояла в вытеснении всех этих докапиталистических и раннекапиталистических форм производства и замене их фабрично-заводским машинным производством капиталистического типа. И если феодальный город был центром мелкотоварного производства, при котором ремесленник являлся собственником средств производства, то город капиталистический — центром более или менее крупного промышленного производства, в котором противостояли друг другу два новых общественных класса — буржуазия и лишенный средств производства пролетариат. Таково первое и наиболее существенное различие феодального и капиталистического города, о котором ярко свидетельствует пример городов Северного Кавказа. Кроме того, капиталистическое машинное производство отличалось от ремесла и объемом продукции, и ее качеством, и ассортиментом. Естественно поэтому, что в XIX в.

в капиталистическом городе постоянно росла доля населения, занятого в промышленности.

Характерно также, что «производительность» капиталистического города намного превосходила «производительность» города феодального: последний в основном лишь «проедал» прибавочный продукт, созданный крепостным трудом феодальной деревни, в самой незначительной степени компенсируя его кустарной продукцией, которая опять-таки шла на удовлетворение потребностей феодалов, их слуг, войска и т. д. При капитализме продукция городской промышленности проникает уже во все слои общества более равномерно, чем прежде, и обмен между городом и деревней приобретает хотя бы видимость некоторой эквивалентности. Таким образом, в капиталистическом городе его производственная функция выражена более ярко и полно, чем в городе феодальном.

Меняются и отношения города с деревней. Вполне понятно, что ни феодальный, ни капиталистический город не существует изолированно, сам по себе, без связи с деревней. Город так или иначе «обслуживает» деревню (и в производственном, и в политическом, и в военном, и в культурном отношениях), получая отсюда взамен, в прямой и косвенной форме, средства к существованию, сырье и рабочую силу. Так было при феодализме, так было и при капитализме. Однако характер связей между городом и «землей» существенно меняется. «Земля», феодальное поместье были не только ведущим экономическим началом тогдашнего общества, но и источником политической власти.

Капиталистический город, наоборот, все больше и больше обособляется от деревни и, более того, противопоставляет себя ей и по занятиям населения, и по образу их жизни. Не случайно мы наблюдаем, например, как в капиталистическом городе складывается категория потомственных наемных рабочих, которая постепенно теряет связь с деревней. Растет также число не связанных с землей чиновников, интеллигентов и т. п. Город приобретает ведущую роль в обществе, начинает вести за собой деревню и в экономическом, и в политическом, и в культурном отношениях. Иначе говоря, начиная с XIX в. процесс урбанизации становится одним из ведущих процессов общественного развития, оказывая огромное влияние на все классы буржуазного общества.

Расширяется при капитализме и сфера торговой деятельности города. Город становится центром рыночных связей большого экономического района. Завершение процесса складывания общенационального рынка приводит к расширению и углублению торговых связей между различными районами страны. В то же время возрастают торговые связи города с окружающей сельской местностью. Капиталистический город становится и рынком рабочей силы, и в этом заключается еще одно важное его отличие от города феодального. Кроме того, при капитализме город становится важным центром разного рода кредитных операций, без которых невозможно существование развитого буржуазного общества.

Проведение Владикавказской ж. д. стало одним из решающих факторов вовлечения Северного Кавказа в систему единого общероссийского рынка. Именно в результате расширения рыночных связей с Центральной Россией на Северном Кавказе развивались капиталистические отношения. Причем «ведущей линией процесса являлось экономическое приобщение этой окраины к общероссийской экономике»<sup>2</sup>. Железные дороги — могущественный фактор, оказывающий огромное влияние на развитие всех сторон экономической жизни. В условиях континентальной России создание железнодорожной сети страны являлось необходимой предпосылкой развития капиталистического рынка во всех его проявлениях — как создания рынка для изделий крупной машинной индустрии первого и второго подразделений, так и развития торгового и капиталистического земледелия. В то же время сооружение железных дорог, являвшееся составной частью индустриализационного процесса, вызывало огромную потребность в металле (рельсы и т. д.) и в подвижном составе (вагоны, паровозы), что порождало развитие внутри страны новых отраслей тяжелой промышленности.

Под влиянием железнодорожного строительства Северный Кавказ стал одним из крупнейших районов торгового земледелия. Проведение Владикавказской ж. д. способствовало процессу капиталистической эволюции края. На смену преобладавшему ранее в экономике животноводству выдвигалось на первое место торговое земледелие. Этот процесс, начавшийся еще в дореформенный период, особенно усилился в пореформенное время. Огромно было воздействие Владикавказской ж. д. на эволюцию рынка (изменение структуры торговли, перемещение торговых путей и товарораспределительных центров, появление новых и экономический рост старых центров края). Под влиянием целого ряда факторов одни города постепенно теряли свое значение (Кизляр, Александровск, позднее Моздок), другие меняли свой первоначальный облик и превращались в торговые или торгово-промышленные центры края (Владикавказ, Грозный). Одни в силу дальнейшего экономического развития Северного Кавказа стали играть первостепенную роль (Новороссийск, Армавир), другие не получили своего дальнейшего развития (Ставрополь).

Формирование капиталистического города на Северном Кавказе происходило в 80—90-х годах XIX в., т. е. в период широко развернувшейся капиталистической индустриализации Юга страны. Бурное развитие южной индустрии (Донбасс, Ростов, Баку) и расширение железнодорожной сети в этом районе стимулировали становление капиталистического города на Северном Кавказе. Разработка рудных и нефтяных месторождений, вызванная потребностями развивавшейся тяжелой индустрии Юга, привела к созданию здесь новых горнопромышленных цен-

<sup>2</sup> Сумбат-Заде А. С. Сельское хозяйство Азербайджана в XIX веке. Баку, 1958, с. 147.

тров (Владикавказ, Садон, Алагир, Грозный), а необходимость обеспечить выход товарной продукции сельского хозяйства Степного Предкавказья за границу вызвала к жизни строительство крупнейшего морского порта в Новороссийске. Возникновение этого порта, в свою очередь, способствовало созданию на базе природных цементных мергелей отечественной цементной промышленности.

Повторяя по существу те же процессы развития, что и город пореформенного периода в центральных районах страны, капиталистический город на Северном Кавказе имел свои особенности. Рост промышленных центров капиталистической формации отличался здесь наибольшей интенсивностью и сложностью процесса. Города всегда были транспортными центрами, местом пересечения торговых и военных путей. Но с началом железнодорожного строительства эта роль городов особенно возросла. Общеизвестно, что транспорт вообще, железнодорожный в особенности — это своеобразное производство. И не только потому, что без транспорта крупное машинное производство вообще невозможно, но и потому, что транспорт, прежде всего железнодорожный, естественно и неизбежно «обрастает» целым рядом сопутствующих производств и стимулирует развитие многих и многих отраслей добывающей и обрабатывающей промышленности. История Новороссийска наглядно свидетельствует о том, какую огромную роль может сыграть железная дорога в жизни города. Железная дорога дала «вторую жизнь» многим старым городам и вызвала к жизни десятки новых городов. И в этом смысле история Северного Кавказа — блестящее подтверждение этой общей закономерности.

Характерным для городов Северного Кавказа было прежде всего совмещение торгово-промышленных центров с транспортными узлами и морскими портами (Владикавказ, Грозный, Новороссийск, Петровск). Если для горообразованиевых процессов внутренних районов России решающую роль играла крупная промышленность, то в этом районе аналогичную роль играли железная дорога и ее ветки, железнодорожные станции, узлы и пр. В связи с этим важно отметить, что железнодорожные пункты являлись в какой-то мере аналогами промышленного города Европейской России, играли роль торгово-капиталистических и торгово-промышленных центров. Преобладающее значение получили следующие пути горообразования.

Во-первых, рост городов и городского типа поселений при конечных пунктах железных дорог и при крупных железнодорожных узлах. Естественно, что в этих городах рабочие, обслуживавшие железные дороги, становились основным ядром городского пролетариата. Скопление людей, пуждавшихся в жизненном обеспечении, способствовало в подобных городах появлению прослойки торговцев, мелких промышленников и работников сферы обслуживания.

Во-вторых, образование городов в качестве крупных центров сельскохозяйственного рынка. Они также преимущественно основывались вблизи железных дорог. Нередко это были в недавнем времени рядовые не крупные сельские поселения, быстро развивающиеся в обстановке резкого увеличения товарности сельского хозяйства. Примерами такого преобразованного населенного пункта могут служить село Армавир, хутор Романовский.

В-третьих, появление крупных городов в ранее почти пустынных местностях. Их образование основывалось на развитии крупных промышленных предприятий перспективных отраслей, главным образом добывающей промышленности. Характерно, что инициаторами создания этих крупных предприятий были железнодорожные дельцы. Владикавказская железная дорога стала крупнейшим капиталистическим предприятием не только в транспортной сфере. Она имела ряд дочерних предприятий в разных сферах промышленности и торговли, в том числе элеваторы, нефтеперегонный завод и др., как это было в Новороссийске.

В-четвертых, образование городов-портов. Товаризация сельского хозяйства и рост добывающей промышленности в условиях приморского положения края создавали естественную почву для образования крупных портовых городов со специфически свойственной таким городам особой структурой населения. Примерами такого города-порта могут служить Новороссийск, Петровск, Ейск.

В-пятых, старые населенные пункты, которые в обстановке экономического оживления преобразились, их хозяйственный облик специализировался, став элементом не только краевого, но и общероссийского внутреннего и внешнего рынка. Таковую эволюцию претерпели Грозный с развивающейся в его окрестностях нефтяной промышленностью, Владикавказ.

Это были главные новые направления городского развития, укрепившиеся в эпоху быстрого становления капиталистической системы.

На Северном Кавказе города и железнодорожные центры стали местом сосредоточения рабочей силы, центрами притяжения определенного района, достаточно обширного для каждого пункта. Железнодорожные центры являлись средоточием железнодорожного пролетариата (Владикавказ, Грозный) и портовых рабочих (Новороссийск, Петровск).

Значительную часть населения северокавказского города составляли пришлые рабочие, преимущественно выходцы из рядов русского и украинского крестьянства внутренних губерний империи. Нарождавшаяся капиталистическая промышленность края привлекала рабочих из многих районов страны. Увеличение городского населения края шло главным образом за счет притока населения из внутренних районов России.

Данные переписи 1897 г. показали, что очень высоким был процент пришлого населения в городах, особенно в новых торговых и индустриальных центрах, и гораздо меньшим — в се-



лах. И хотя удельный вес (процент) городского населения Северного Кавказа в силу аграрного характера края был невысоким, он был близок к удельному весу городского населения Европейской России. Темпы роста городского населения Северного Кавказа были выше, чем в среднем по Европейской России. Значительно выше они были в районах горнодобывающей промышленности (Грозный, Владикавказ, Новороссийск), чем в районах торгового земледелия (Екатеринодар, Ставрополь и др.). Особенно заметным стало увеличение городского населения после сооружения Ростово-Владикавказской ж. д. и ее разветвлений, начиная с 1872 г. и в последующие годы, вплоть до начала XX в.

Благодаря большому числу приехавших рабочих среди северокавказского пролетариата преобладали молодые по возрасту рабочие. По той же причине среди рабочих Северного Кавказа был незначительный процент женщин. Определенное значение имели в данном случае и местные религиозно-бытовые условия, преграждавшие путь женщине-горянке к наемному труду в промышленности и переселению в города. Вместе с тем промышленный пролетариат Северного Кавказа пополнялся за счет возраставшего неземледельческого отходничества жителей горского аула.

Несмотря на то что вызревание классов капиталистического общества происходило в этом отдаленном крае медленно, и здесь в результате развития капиталистических производственных отношений нарождались буржуазия и промышленный пролетариат.

Изменялся социальный состав городского населения, увеличился удельный вес буржуазии и пролетарских элементов за счет сокращения дворян и крестьян, которых было много в дореформенных городах.

Не менее велики были и социальные различия между феодальным и капиталистическим городом. Первый был городом сословным, второй — сословно-классовым, с явной тенденцией к постепенному упрощению и «огрублению» социальных делений и замене старых сословных перегородок разделением на три основных класса капиталистического общества — буржуазию, мелкую буржуазию («средние слои») и пролетариат. Недаром капиталистический город нередко называют «плавильным тиглем», где происходит довольно быстрый «переплав» самого разнородного человеческого материала, стирание граней между «благородным» дворянином и «неблагородным» мещанином, людьми разных национальностей, вероисповеданий и т. д. и т. п.

В относительно бессословном капиталистическом городе социальные контрасты глубже, а социальная поляризация резче, чем в городе феодальном. При капитализме особенно возрастает поэтому роль города как очага социального «беспокойства», классовой борьбы. Именно здесь формируется самый революционный, сплоченный класс современного общества — пролетариат. И в этом проявляется огромная роль капиталистического города как важного фактора социального прогресса.

Капиталистический город несет в себе и более ярко выраженные культурные функции. Достаточно сказать, что в городах сосредоточены печать, учебные заведения, лечебные учреждения и т. д. Военная роль города как укрепленного пункта при капитализме падает.

Наконец, традиционная политическая роль города как средоточия центральной или местной власти сохраняется и при капитализме, хотя характер этой власти и сфера ее действия претерпевают существенные изменения.

Изучение становления капиталистического города показывает возрастание в последнем экономического начала. В частности, это очень заметно при сравнении северокавказских городов XVIII—начала XIX в., с одной стороны, и пореформенного периода — с другой. В первом случае мы имеем ярко выраженные военно-колониционные центры, где ремесло и торговля являются в конечном счете лишь «сопутствующими», хотя и важными признаками города, тогда как на первый план выступает его значение как опорного пункта в проведении завоевательной политики самодержавия. Во втором — город, оставаясь административным и военным центром, представляет собой в первую очередь уже промышленно-торговый центр, производственное лицо которого определяет и его социальную структуру.

Таким образом, на промышленную производственную основу в капиталистическом городе как бы «наращиваются» многочисленные непродуцирующие функции, но «набор» их при капитализме гораздо больше, и, что самое главное, они обслуживают гораздо большие массы населения, в том числе и сельского, чем при феодализме.

Очевидно, что многообразие функций города — производственных, административных, оборонных, культурных, транспортных и т. д. (а каждый город так или иначе сочетает в себе все или по крайней мере большинство из них) — требует от нас определенной типологии, классификации городов. В основу ее должна быть положена ведущая функция данного городского центра, та роль, которую он играет в жизни страны или определенного региона. Исходя из этого, можно выделить города, которые являются преимущественно промышленными, преимущественно торговыми, преимущественно административными, преимущественно культурными и тому подобными центрами. В общем и целом такая классификация весьма условна. Тем не менее применительно к Северному Кавказу можно говорить об аграрно-торговых (Екатеринодар, Армавир), промышленно-торговых (Владикавказ, Грозный, Новороссийск), портовых (Петровск. Ейск), курортных городах. Кроме того, ряд уездных городов и городков сохраняли значение в основном чисто административных центров.

Аграрно-торговый город отличается тем, что в нем наибольшее развитие получают промышленность по обработке сельскохозяйственного сырья и торговля продуктами сельского хозяй-

ства. Промышленно-торговый город является средоточием горнодобывающей промышленности, промышленности по переработке сельскохозяйственной продукции и торговли продуктами этих отраслей промышленности и сельского хозяйства. Оба эти типа городов имели общую аграрную основу, определяемую самым хозяйственным типом данного региона. Вот почему даже в промышленно-торговом городе вплоть до конца XIX в. переработка сельскохозяйственной продукции количественно преобладала над горнодобывающей промышленностью. Однако ведущая тенденция развития состояла в непрерывном росте последней, что позволяет выделять города типа Грозного, Новороссийска и Владикавказа среди других городов Северного Кавказа. Не случайно в годы первой русской революции именно здесь более определенно и ярко проявилась авангардная роль промышленных рабочих в революционном движении.

Наконец, самостоятельным типом города были курорты, в которых основной осью хозяйственной жизни было обслуживание богатых отдыхающих.

Следует учитывать также, что в рассматриваемое время Северный Кавказ был быстро развивающимся районом, где все экономические и социальные процессы, связанные с образованием и ростом городов, протекали очень интенсивно. Вот почему важно постоянно иметь в виду динамику данного процесса и рассматривать северокавказский город не как нечто застывшее, устоявшееся и вполне сложившееся, а как «город-процесс», где каждое новое десятилетие вносит существенные изменения в экономику и социальную структуру населенного пункта. Заметим также в этой связи, что железная дорога, связавшая основные городские центры Северного Кавказа между собой и с внутренними районами России, явилась решающим фактором и во многом ускорила процесс развития северокавказских городов, способствовала быстрому росту их населения и изменению его социальной структуры по капиталистическому типу. Вместе с тем даже здесь остатки прошлого в немалой степени сдерживали процесс капиталистического развития и вызывали, как и по всей стране, объективную необходимость буржуазно-демократической революции.

Северокавказский город — сложное социальное образование, требующее дальнейшего специального исследования. В настоящей работе был рассмотрен более подробно очень важный аспект проблемы — роль железнодорожного строительства в превращении военно-колониальных феодальных центров в города капиталистического типа. Этот вопрос имеет определенное значение для изучения истории капиталистического города в целом и его особенностей на окраинах царской России, где во второй половине XIX в. шло быстрое развитие капиталистических отношений «вширь» и «вглубь».

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## КЛАССИФИКАЦИЯ ТОРГОВЛИ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ГРУЗОБОРОТОВ \*

### часть I. ТОРГОВЛЯ

#### I ТИП. ЗЕМЛЕДЕЛЬЧЕСКИЕ РАСТИТЕЛЬНЫЕ ПРОДУКТЫ

*Группа 1. Хлеботорговая.*

Подгруппа А. Зерновые хлеба и мельничные продукты.

Зерновой хлеб, мука, крупа. Элеваторы.

Подгруппа Б. Поставки хлебных произведений.

Крупная оптовая торговля сухарями, печеным хлебом, мукой, крупой и пр.

Подгруппа В. Масличные семена и хмель.

Льняное и конопляное семя. Подсолнечное, конопляное, льняное и другие масла. Хмель.

*Группа 2. Свеклосахарная.*

Крупная оптовая торговля сахаром и сахарным песком.

*Группа 3. Растительно-волокнистая.*

Подгруппа А. Сырые волокнистые продукты земледелия.

Лен, пенька, джут и хлопок.

Подгруппа Б. Полуобработанные волокнистые растительные продукты.

Веревки и канаты оптом вместе с пенькой.

*Группа 4. Фруктово-овощная и растительная.*

Подгруппа А. Фрукты, овощи и горчица.

Подгруппа Б. Растения, всевозможные семена, саженцы, цветы.

*Группа 5. Фуражная и табачная.*

Подгруппа А. Сено, солома, барда, жмыхи, отруби и др.

Подгруппа Б. Свалочные пункты табака. Оптовая торговля махоркой.

#### II ТИП. ПРОДУКТЫ ЖИВОТНОВОДСТВА, РЫБОЛОВСТВА И ОХОТЫ.

*Группа 6. Ското- и птицеводная.*

Подгруппа А. Скот и птица.

Животные, скот племенной, рабочий и убойный, птица живая. Мясо, животные продукты, птица битая и дичь. Мясные консервы. Изделия из свиных туш.

Подгруппа Б. Молочные скопы.

Яйца и молочные продукты, сыр, масло. Скупка и продажа их.

Подгруппа В. Мед, воск, клей.

Подгруппа Г. Удобрение.

*Группа 7. Шебайно-кожевенная.*

Подгруппа А. Шерсть, волос, перо.

Подгруппа Б. Кожи и меха.

*Группа 8. Рыбная.*

Подгруппа А. Рыба.

Подгруппа Б. Морские и речные беспозвоночные.

#### III ТИП. ЛЕСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ДЕРЕВЯННЫЕ ИЗДЕЛИЯ.

*Группа 9. Лесная и деревоиздельная.*

Подгруппа А. Лес и дрова.

\* Классификация разработана авторами и составителями многотомного издания «Торговля и промышленность Европейской России по районам». Общая часть и приложения. СПб., 1911, с. 9—15.

Подгруппа Б. Деревянные и соломенные изделия.

*Группа 10. Рогожно-смоляная.*

Подгруппа А. Рогожная.

Подгруппа Б. Смоляная.

#### **IV ТИП. МИНЕРАЛЬНЫЕ ПРОДУКТЫ И МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ.**

##### **1 подтип. Минеральный.**

*Группа 11. Гончарная и стеклянная.*

*Группа 12. Каменная и земляная.*

Подгруппа А. Каменные изделия и материалы, земляные строительные материалы.

Подгруппа Б. Минеральные удобрения.

*Группа 13. Минерального топлива.*

*Группа 14. Соляная.*

##### **2 подтип. Металлический.**

*Группа 15. Металлическая.*

Подгруппа А. Металлическое сырье.

Металлы не в деле. Чугун, железо, сталь, медь и пр. Руды.

Подгруппа Б. Мелкие металлические вещи и домовые приборы.

Железный, скобяной, проволочный товар, гвозди, железно-москательный товар. Металлическо-галантерейные изделия и др.

Подгруппа В. Машины и орудия.

Земледельческие орудия. Всевозможные машины и электротехнические приспособления. Машинные принадлежности. Велосипеды. Экипажи.

Оптические и хирургические инструменты и приборы. Оружие и порох.

Фотографические принадлежности.

#### **V ТИП. МАНУФАКТУРНЫЕ ИЗДЕЛИЯ И ГАЛАНТЕРЕЯ.**

*Группа 16. Мануфактурно-галантерейная.*

Подгруппа А. Мануфактура.

Подгруппа Б. Галантерей.

Подгруппа В. Теплое одеяние и обувь.

Подгруппа Г. Мешочный товар.

*Группа 17. Смешанная мануфактурная.*

Подгруппа А. Мануфактурно-бакалейный и галантерейно-бакалейный товар.

Подгруппа Б. Резиновые и волосяные вещи.

#### **VI ТИП. ПИТЕЙНО-ТРАКТИРНЫЙ.**

*Группа 18. Винная.*

*Группа 19. Ресторанно-трактирная.*

*Группа 20. Купально-лечебная.*

#### **VII ТИП. СМЕШАННО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ.**

##### **I подтип. Съестные припасы и предметы первой необходимости.**

*Группа 21. Съестные припасы.*

Подгруппа А. Бакалейно-колоннальные товары.

Чай, сахар, кофе. Бакалея смешанная. Бакалейно-мелочная торговля. Колбасные лавки. Сельские съестные лавки (торгующие съестными припасами).

Подгруппа Б. Зелено-курятные товары.

Торговля овощами, птицей и отчасти мясом.

Подгруппа В. Булочный товар.

*Группа 22. Смешанный товар.*



Подгруппа Б. Деревянные и соломенные изделия.

*Группа 10. Рогожно-смоляная.*

Подгруппа А. Рогожная.

Подгруппа Б. Смоляная.

#### **IV ТИП. МИНЕРАЛЬНЫЕ ПРОДУКТЫ И МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ.**

##### **1 подтип. Минеральный.**

*Группа 11. Гончарная и стеклянная.*

*Группа 12. Каменная и земляная.*

Подгруппа А. Каменные изделия и материалы, земляные строительные материалы.

Подгруппа Б. Минеральные удобрения.

*Группа 13. Минерального топлива.*

*Группа 14. Соляная.*

##### **2 подтип. Металлический.**

*Группа 15. Металлическая.*

Подгруппа А. Металлическое сырье.

Металлы не в деле. Чугун, железо, сталь, медь и пр. Руды.

Подгруппа Б. Мелкие металлические вещи и домовые приборы.

Железный, скобяной, проволоочный товар, гвозди, железно-москательный товар. Металлическо-галантерейные изделия и др.

Подгруппа В. Машины и орудия.

Земледельческие орудия. Всевозможные машины и электротехнические приспособления. Машинные принадлежности. Велосипеды. Экипажи.

Оптические и хирургические инструменты и приборы. Оружие и порох.

Фотографические принадлежности.

#### **V ТИП. МАНУФАКТУРНЫЕ ИЗДЕЛИЯ И ГАЛАНТЕРЕЯ.**

*Группа 16. Мануфактурно-галантерейная.*

Подгруппа А. Мануфактура.

Подгруппа Б. Галантерея.

Подгруппа В. Теплое одеяние и обувь.

Подгруппа Г. Мешочный товар.

*Группа 17. Смешанная мануфактурная.*

Подгруппа А. Мануфактурно-бакалейный и галантерейно-бакалейный товар.

Подгруппа Б. Резиновые и волосные вещи.

#### **VI ТИП. ПИТЕЙНО-ТРАКТИРНЫЙ.**

*Группа 18. Винная.*

*Группа 19. Ресторанно-трактирная.*

*Группа 20. Купально-лечебная.*

#### **VII ТИП. СМЕШАННО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ.**

##### **I подтип. Съестные припасы и предметы первой необходимости.**

*Группа 21. Съестные припасы.*

Подгруппа А. Бакалейно-колоннальные товары.

Чай, сахар, кофе. Бакалея смешанная. Бакалейно-мелочная торговля. Колбасные лавки. Сельские съестные лавки (торгующие съестными припасами).

Подгруппа Б. Зелено-курятные товары.

Торговля овощами, птицей и отчасти мясом.

Подгруппа В. Булочный товар.

*Группа 22. Смешанный товар.*

Подгруппа А. Мелочная.

Подгруппа Б. Универсальная.

Крупные торговые предприятия, торгующие всем.

Группа 23. Табачные изделия.

Группа 24. Москательно-химическая.

Подгруппа А. Москательные товары.

Подгруппа Б. Аптекарские товары.

Подгруппа В. Парфюмерные товары.

Подгруппа Г. Мыло и свечи.

II подтип. Предметы домоводства, роскоши, богослужения и образованности.

Группа 25. Предметы домоводства и роскоши.

Группа 26. Богослужебные принадлежности.

Группа 27. Предметы образованности.

Подгруппа А. Печатные и художественные изделия.

Подгруппа Б. Писчебумажные и игрушечные товары.

Подгруппа В. Музыкальные инструменты.

Группа 28. Тряпье.

VIII ТИП. (НЕ ВХОДЯЩИЙ В ТАБЛИЦЫ). КРЕДИТ И ПОСРЕДНИЧЕСТВО.

Группа 29. Кредитно-страховая.

Группа 30. Посредническая.

Подгруппа А. Торговое посредничество.

Подгруппа Б. Подряды, поставки, аренда и откуны.

## **ЧАСТЬ II. ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**

I ТИП. ПИТАТЕЛЬНЫЕ ПРОДУКТЫ И ВКУСОВЫЕ ВЕЩЕСТВА.

I подтип. Растительный

Группа 1. Мучная и крупяная.

Подгруппа А. Мукомольные и крупорошнные изделия.

Подгруппа Б. Дрожжевые и солодовенные продукты.

Подгруппа В. Хлебопекарные изделия.

Группа 2. Сахарная.

Группа 3. Масляная.

Группа 4. Садоводно-огородническая.

Группа 5. Крахмально-паточная.

Группа 6. Напиточная.

Группа 7. Табачная.

Группа 8. Фуражная.

II подтип. Животный питательный.

Группа 9. Рыбная и мясная.

II ТИП. ЖИВОТНЫЕ ПРОДУКТЫ НЕПИТАТЕЛЬНЫЕ.

Группа 10. Кожевенно-костяная.

Подгруппа А. Обработанные кожи, волос, рог, пух, перья, кости и пр.

Подгруппа Б. Изделия из кожи, кости, рога и перьев.

Группа 11. Скорняжно-меховая.

Группа 12. Свечно-сальная.

Группа 13. Воскобойная.

Группа 14. Охотничья.

III ТИП. ДЕРЕВО И ДЕРЕВЯННЫЕ ИЗДЕЛИЯ.

Группа 15. Лесопромышленная.

*Группа 16. Лесопильная.*

*Группа 17. Судостроительная.*

*Группа 18. Рогожно-кульковая.*

*Группа 19. Мебельная и деревоиздельная.*

#### **IV ТИП. ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ И ИХ ОБРАБОТКА.**

##### **1 подтип. Минеральная.**

*А. Добыча минеральных веществ.*

*Группа 20. Каменно-земельная.*

*Подгруппа А. Строительные материалы.*

*Подгруппа Б. Торф.*

*Подгруппа В. Минеральные удобрения.*

*Подгруппа Г. Драгоценные камни и разные полезные минералы.*

*Группа 21. Рудная.*

*Группа 22. Минеральная.*

*Группа 23. Каменноугольная.*

*Группа 24. Нефтяная.*

*Группа 25. Соляная.*

*Б. Обработка минеральных веществ.*

*Группа 26. Обработка минералов.*

*Подгруппа А. Строительные каменные материалы и изделия.*

*Подгруппа Б. Стекланные, глиняные и мелкие камепные изделия.*

##### **2 подтип. Металлический.**

*Группа 27. Полуобработанные металлические продукты.*

*Подгруппа А. Металлическое сырье за исключением железа.*

*Подгруппа Б. Железное сырье и отливки.*

*Группа 28. Металлические изделия.*

*Подгруппа А. Машины и орудия.*

*Подгруппа Б. Проволочный и гвоздильный материал.*

*Подгруппа В. Разные металлические изделия.*

*Группа 29. Смешанные полуметаллические предметы.*

*Подгруппа А. Экипажное производство.*

*Подгруппа Б. Музыкальные инструменты.*

*Подгруппа В. Электротехника.*

#### **V ТИП. ВОЛОКНИСТЫЕ ВЕЩЕСТВА.**

*Группа 30. Хлопчатобумажная.*

*Группа 31. Шерстяная.*

*Группа 32. Льняная.*

*Группа 33. Шелковая.*

*Группа 34. Пенъко-джутовая и клееночно-бумажная.*

*Группа 35. Красильно-набивная и отделочная.*

*Группа 36. Басонно-вязальная и смешанная.*

#### **VI ТИП. ХИМИЧЕСКИЕ ПРОДУКТЫ.**

*Группа 37. Химическая.*

*Подгруппа А. Чисто химические продукты.*

*Подгруппа Б. Аптекаpские и москательные товары.*

*Подгруппа В. Техно-химические и фотографические.*

*Подгруппа Г. Пиротехнические товары.*

*Подгруппа Д. Искусственное удобрение.*

*Группа 38. Красочная.*

*Группа 39. Косметическая.*

*Группа 40. Осветительная.*

*Группа 41. Резиновая.*

*Группа 42. Бумажная.*

**VII ТИП. РАЗЛИЧНЫЕ МАСТЕРСКИЕ, РЕМЕСЛЕННЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ И АРТЕЛИ.**

*Группа 43. Мастерские и ремесленные заведения.*

*Группа 44. Артельная и подрядная.*

**VIII ТИП (НЕ ВХОДЯЩИЙ В ТАБЛИЦЫ). ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.**

*Группа 45. Железные дороги и пароходство.*

*Подгруппа А. Городские и пригородные железные дороги.*

*Подгруппа Б. Пароходство.*

*Группа 46. Извоз.*

### **ЧАСТЬ III. ГРУЗОБОРОТ.**

**I ТИП. ЗЕМЛЕДЕЛЬЧЕСКИЕ РАСТИТЕЛЬНЫЕ ПРОДУКТЫ.**

*Группа 1. Зерновые хлеба.*

*Группа 2. Мука, крупа, солод.*

*Группа 3. Отруби и отбросы.*

*Группа 4. Масличные семена.*

*Группа 5. Растительные масла.*

*Группа 6. Разные семена.*

*Группа 7. Продукты огородничества и садоводства.*

*Группа 8. Табак и изделия из него.*

*Группа 9. Сахарные продукты.*

*Группа 10. Крахмально-паточные продукты.*

*Группа 11. Печеный хлеб и др. кормовые средства.*

*Группа 12. Растительные волокнистые вещества.*

**II ТИП. ПРОДУКТЫ ЖИВОТНОВОДСТВА, РЫБОЛОВСТВА И ОХОТЫ.**

*Группа 13. Мясной товар.*

*Группа 14. Молочные скопы.*

*Группа 15. Рыбный товар.*

*Группа 16. Кожа и мягкая рухлядь.*

*Группа 17. Шебайный товар.*

*Перо и пух. Щетина и волос. Кость сырая и жженая.*

*Группа 18. Жировые вещества.*

*Сало. Рыбий жир. Земляной воск.*

*Стеарин и пр.*

*Группа 19. Воск и мед.*

*Группа 20. Шелк, коконы.*

*Группа 21. Шерсть.*

**III ТИП. ЛЕСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ДЕРЕВЯННЫЕ ИЗДЕЛИЯ.**

*Группа 22. Древесное топливо.*

*Группа 23. Лесные строительные материалы.*

*Группа 24. Деревянные изделия.*

*Группа 25. Прутья и плетеные изделия.*

*Группа 26. Кора, древесная масса, мочало, рогожи.*

*Группа 27. Смоляные продукты.*

#### **IV ТИП. МИНЕРАЛЬНЫЕ ПРОДУКТЫ И МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ.**

##### **1 подтип. Минеральный.**

*Группа 28. Минеральные ископаемые и строительные материалы.*

*Группа 29. Гончарные изделия.*

*Группа 30. Стекло и стеклянные изделия.*

*Группа 31. Нефтяные продукты.*

*Группа 32. Каменный уголь, торф.*

*Группа 33. Соль.*

##### **2 подтип. Металлический.**

*Группа 34. Руды.*

*Группа 35. Чугун, железо, сталь и жечь.*

*Группа 36. Чугунные, железные, стальные, желяные изделия.*

*Группа 37. Оружие, орудия, снаряды.*

*Группа 38. Строительное железо.*

*Группа 39. Инструменты, орудия и машины.*

*Группа 40. Металлы и сплавы не в деле и в изделиях.*

#### **V ТИП. МАНУФАКТУРНЫЕ ИЗДЕЛИЯ И ГАЛАНТЕРЕЯ.**

*Группа 41. Мануфактурный и галантерейный товар.*

*Группа 42. Предметы одежды и обуви.*

*Группа 43. Пряжа, нитки, вата.*

*Группа 44. Упаковочные материалы.*

#### **VI ТИП. СПИРТ И НАПИТКИ.**

*Группа 45. Спирт, водки, вина.*

*Группа 46. Пиво и прохладительные напитки.*

#### **VII ТИП. БАКАЛЕЙНЫЕ, МОСКАТЕЛЬНЫЕ И ДРУГИЕ ТОВАРЫ.**

*Группа 47. Бакалейные, гастрономические, кондитерские товары.*

*Группа 48. Осветительные и косметические товары.*

*Мыло, свечи, спички. Масло деревянное и прованское. Косметический товар.*

*Группа 49. Москательные и химические товары.*

*Группа 50. Тряпье и обрезки.*

*Группа 51. Бумажный и картонный товар.*

*Группа 52. Канцелярские принадлежности, книжный и игрушечный товар.*

*Группа 53. Резиновый, кожаный и щеточный товар.*

*Группа 54. Предметы домашнего обихода.*

*Группа 55. Ценные предметы и церковные вещи.*



# ПРИЛОЖЕНИЯ

## ТАБЛИЦЫ

Таблица 1. Состав городского населения Северного Кавказа по месту рождения по данным переписи 1897 г. \*

	Население								
	всего	местное		пришлое					
				другие окру- га, отделы (уезды) обла- сти (губер- нии)		другие гу- бернии Рос- сии		другие государства	
		количе- ство	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%
<i>Герская обл.</i>									
Все города	120 048	55 112	45,9	11 222	9,4	51 791	43,1	1 923	1,6
Владикавказ	43 740	15 750	36,0	6 621	15,1	20 257	46,3	1 112	2,6
Грозный	15 564	6 390	41,1	1 615	10,4	7 327	47,0	232	1,5
Кизляр	7 282	4 928	67,7	486	6,7	1 740	23,9	128	1,7
Нальчик	4 809	2 911	60,5	365	7,6	1 513	31,5	20	0,4
Пятигорск	18 440	8 777	47,6	820	4,4	8 586	46,6	257	1,4
Георгиевск	12 115	5 059	41,8	267	2,2	6 709	55,4	80	0,6
Моздок	9 330	6 690	71,7	427	4,6	2 198	23,5	15	0,2
станция Сунжен- ская	3 456	2 503	72,4	253	7,3	699	20,2	1	0,03
слобода Хасав-Юрт	5 312	2 104	39,6	368	6,9	2 762	52,0	78	1,5
<i>Черноморская губ.</i>									
Все города	19 641	3 225	16,4	92	0,5	14 643	74,5	1 681	8,6
Новороссийск	16 897	2 843	16,8	65	0,4	12 760	75,5	1 229	7,3
Туапсе	1 392	204	14,6	15	1,1	928	66,7	245	17,6
Сочи	1 352	178	13,2	12	0,9	955	70,6	207	15,3
<i>Ставропольская губ.</i>									
Все города	83 025	55 207	66,5	3 757	4,5	23 829	28,7	232	0,3
Ставрополь	41 590	23 703	57,0	3 002	7,2	14 681	35,3	204	0,5
село Александров- ское	10 257	6 872	67,0	247	2,4	3 120	30,4	18	0,2
село Медвежа	12 383	10 765	86,9	116	0,9	1 498	12,1	4	0,03
Святого Креста	6 583	4 359	66,2	162	2,5	2 060	31,3	2	0,03
село Благодарное	12 212	9 508	77,9	230	1,9	2 470	20,2	4	0,03
<i>Кубанская обл.</i>									
Все города	221 208	112 917	51,0	11 429	5,2	94 704	42,8	2 158	1,0
Екатеринодар	65 606	24 874	37,9	5 495	8,4	34 194	52,1	1 043	1,6
станция Баталпа- шинская	11 473	7 912	69,0	231	2,0	3 312	28,9	18	0,1
Ейск	35 414	22 068	62,3	991	2,8	12 248	34,6	107	0,3
станция Уманская	11 137	8 789	78,9	42	0,4	2 305	20,7	1	0,01
станция Кавказская	8 293	5 083	61,3	277	3,3	2 929	35,3	4	0,05
село Армавир	18 113	7 890	43,6	511	2,8	9 499	52,4	213	1,2
Майкоп	34 327	13 785	40,2	2 764	8,0	17 578	51,2	200	0,6
Темрюк	14 734	9 349	63,4	350	2,4	4 917	33,4	118	0,8
Анапа	6 944	3 977	57,3	163	2,3	2 367	34,1	437	6,3
станция Славянская	15 167	9 190	60,6	605	4,0	5 355	35,3	17	0,1

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1905. Вып. 65; 1905. Вып. 67; 1905. Вып. 68; 1900—1903. Вып. 70.

**Таблица 2. Состав пришлого населения в городах Северного Кавказа по данным переписи 1897 г. \***

	Всего	Из Европейской России					
		всего		мужчины		женщины	
		коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%
<i>Терская обл.</i>							
Владикавказ	27 990	12 737	45,50	7 753	60,87	4 984	39,13
Грозный	9 174	5 772	62,92	3 698	64,07	2 074	35,93
Кизляр	2 354	994	42,30	612	61,57	382	38,43
Нальчик	1 898	1 166	61,43	670	57,46	496	42,54
Пятигорск	9 663	6 223	64,40	3 644	58,56	2 579	41,44
Георгиевск	7 056	4 903	69,49	2 973	60,63	1 930	39,37
Моздок	2 640	1 697	64,28	975	57,46	722	42,54
станция Сунженская	953	580	60,86	331	57,07	249	42,93
слобода Хасав-Юрт	3 208	1 878	58,54	1 491	79,39	387	20,61
<i>Черноморская губ.</i>							
Новороссийск	14 054	10 098	71,85	6 360	62,98	3 738	37,02
Туапсе	1 188	639	53,79	469	73,40	170	26,60
Сочи	1 174	625	53,24	422	67,52	203	32,48
<i>Ставропольская губ.</i>							
Ставрополь	17 887	10 256	57,39	6 092	59,40	4 164	40,60
село Александровское	3 385	2 852	84,25	1 513	53,05	1 339	46,95
село Медвежа	1 618	1 350	83,44	796	58,96	554	41,04
село Благодарное	2 704	2 243	82,94	1 264	56,35	979	43,65
Святого Креста	2 224	1 600	71,94	839	52,44	761	47,56
<i>Кубанская обл.</i>							
Екатеринодар	40 732	31 119	76,40	17 034	54,74	14 085	45,26
станция Баталпащинская	3 561	2 769	77,76	1 463	52,83	1 306	47,17
Ейск	13 346	11 052	82,81	6 006	54,34	5 046	45,66
станция Уманская	2 348	2 222	94,63	1 182	53,20	1 040	46,80
станция Кавказская	3 210	2 676	83,36	1 403	52,43	1 273	47,57
село Армавир	10 223	7 949	77,76	4 301	54,11	3 648	45,89
Майкоп	20 542	16 276	64,03	8 453	51,94	7 823	48,06
Темрюк	5 385	4 674	86,80	2 492	53,32	2 182	46,68
Анапа	2 967	2 222	74,89	1 111	50,00	1 111	50,00
станция Славянская	5 977	5 151	86,18	2 814	54,63	2 337	45,37

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70.

Таблица 3. Сословный состав населения Черноморской губ. по данным переписи населения 1897 г.\*

Сословие	Новороссийск		Города		Округа (без городов)		Губерния	
	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
Дворяне	882	5,22	1 055	5,37	479	1,27	1 534	2,67
Духовенство	41	0,24	55	0,28	107	0,28	162	0,28
Почетные граждане	203	1,20	227	1,15	147	0,39	374	0,65
Купцы	182	1,08	189	0,96	42	0,11	231	0,40
Мещане	6 523	38,61	7 077	36,03	2 922	7,72	9 999	17,40
Крестьяне	7 198	42,60	8 653	44,06	25 654	67,80	34 307	59,67
Войсковые казаки	289	1,71	316	1,61	213	0,56	529	0,92
Иностранцы	58	0,34	58	0,30	28	0,07	86	0,15
Другие	78	0,46	85	0,43	140	0,37	225	0,39
Лица, не указав- шие сословия	54	0,32	59	0,30	233	0,62	292	0,51
<b>Итого</b>	<b>15 508</b>	<b>91,78</b>	<b>17 774</b>	<b>90,49</b>	<b>29 965</b>	<b>79,19</b>	<b>47 739</b>	<b>83,05</b>
Иностранцы под- данные	1 389	8,22	1 867	9,51	7 872	20,81	9 739	16,95
<b>Всего</b>	<b>16 897</b>	<b>100,00</b>	<b>19 641</b>	<b>100,00</b>	<b>37 837</b>	<b>100,00</b>	<b>57 478</b>	<b>100,00</b>

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 70.

Таблица 4. Сословный состав населения Ставропольской губ. по данным переписи населения 1897 г.\*

Сословие	Ставрополь		Города		Уезды (без городов)		Губерния	
	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
Дворяне	4 044	9,72	4 417	5,32	1 322	0,16	5 739	0,66
Духовенство	1 350	3,25	1 503	1,81	1 962	0,25	3 465	0,40
Почетные граж- дани	483	1,14	604	0,73	567	0,07	1 171	0,13
Купцы	672	1,62	743	0,90	330	0,04	1 073	0,12
Мещане	22 577	54,29	27 675	33,33	16 159	2,05	43 834	5,02
Крестьяне	10 218	24,58	45 549	54,86	725 762	91,84	771 311	88,32
Войсковые ка- заки	485	1,17	578	0,70	923	0,11	1 501	0,17
Иностранцы	41	0,09	102	0,12	41 466	5,25	41 568	4,76
Другие	1 301	3,13	1 391	1,68	884	0,11	2 275	0,26
Лица, не ука- завшие сословия	162	0,39	189	0,23	207	0,03	396	0,05
<b>Итого</b>	<b>41 333</b>	<b>99,38</b>	<b>82 751</b>	<b>99,67</b>	<b>789 582</b>	<b>99,91</b>	<b>872 333</b>	<b>99,89</b>
Иностранцы подданные	257	0,62	274	0,33	694	0,09	968	0,11
<b>Всего</b>	<b>41 590</b>	<b>100,00</b>	<b>83 025</b>	<b>100,00</b>	<b>790 276</b>	<b>100,00</b>	<b>873 301</b>	<b>100,00</b>

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 67.

Таблица 5.

## Сословный состав населения Кубанской обл.

Сословие	Екатеринодар		Ейск		Армавир		Майкоп	
	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
Дворяне	3 600	5,49	573	1,62	437	2,41	718	2,09
Духовенство	516	0,79	118	0,33	48	0,26	71	0,21
Почетные граждане	470	0,71	116	0,33	118	0,65	97	0,28
Купцы	751	1,14	616	1,74	72	0,40	219	0,64
Мещане	31 172	47,51	25 630	72,37	2 695	14,88	15 730	45,82
Крестьяне	23 104	35,22	7 609	21,49	13 795	76,16	14 663	42,72
Войсковые казаки	3 766	5,74	318	0,90	436	2,41	1 390	4,05
Иногородцы	19	0,03	3	0,01	5	0,03	6	0,02
Другие	714	1,09	199	0,56	221	1,22	1 114	3,24
Лица, не указав- шие сословия	157	0,24	34	0,10	59	0,33	50	0,15
Итого	64 269	97,96	35 216	99,44	17 886	98,75	34 058	99,22
Иностранные под- данные	1 337	2,04	198	0,56	227	1,25	269	0,78
Всего	65 606	100,00	35 414	100,00	18 113	100,00	34 327	100,00

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65.

Таблица 6.

## Сословный состав населения Терской обл.

Сословие	Владикавказ		Грозный		Кизляр		Пятигорск	
	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
Дворяне	4 729	10,81	963	6,18	219	3,01	1 152	6,24
Духовенство	422	0,97	81	0,52	61	0,84	78	0,42
Почетные граждане	552	1,26	116	0,75	92	1,26	161	0,87
Купцы	962	2,20	183	1,18	160	2,20	313	1,70
Мещане	18 237	41,69	8 207	52,73	4 419	60,68	9 928	53,84
Крестьяне	14 608	33,40	4 758	30,57	1 324	18,18	5 751	31,20
Войсковые казаки	1 948	4,45	625	4,02	219	3,01	387	2,10
Иногородцы	114	0,26	48	0,31	524	7,20	22	0,12
Другие	562	1,28	157	1,01	17	0,23	225	1,22
Лица, не указав- шие сословия	103	0,24	23	0,15	7	0,10	80	0,43
Итого	42 237	96,56	15 161	97,41	7 042	96,70	18 097	98,14
Иностранные под- данные	1 503	3,44	403	2,59	240	3,30	343	1,86
Всего	43 740	100,00	15 564	100,00	7 282	100,00	18 440	100,00

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 66.

по данным переписи населения 1897 г. \*

Темрюк		Анапа		Города		Отделы (без городов)		Область	
количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
341	2,32	198	2,85	6 552	2,96	7 973	0,47	14 525	0,76
36	0,24	32	0,46	909	0,41	3 719	0,22	4 628	0,24
50	0,34	31	0,45	965	0,44	1 616	0,095	2 581	0,14
149	1,01	26	0,37	1 936	0,88	929	0,055	2 865	0,15
11 553	78,41	5 021	72,31	96 806	43,76	133 486	7,86	230 292	12,00
2 077	14,10	948	13,65	79 655	36,01	779 126	45,89	858 791	44,75
198	1,34	50	0,72	28 403	12,84	738 794	43,52	767 197	39,98
—	—	—	—	50	0,02	1 448	0,09	1 498	0,08
120	0,82	10	0,145	2 649	1,20	7 456	0,44	10 105	0,53
15	0,10	10	0,145	376	0,17	1 008	0,06	1 384	0,07
14 539	98,68	6 326	91,10	218 311	98,69	1 675 555	98,70	1 893 866	98,70
195	1,32	618	8,90	2 897	1,31	22 118	1,30	25 015	1,30
14 734	100,00	6 944	100,00	221 208	100,00	1 697 673	100,00	1 918 881	100,00

по данным переписи населения 1897 г. \*

Георгиевск		Мовдок		Города		Округа, отделы (без городов)		Область	
количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%	количе- ство	%
355	2,93	271	2,90	8 278	6,90	3 074	0,38	11 352	1,21
35	0,29	58	0,62	760	0,63	1 137	0,14	1 897	0,20
69	0,57	64	0,69	1 113	0,93	491	0,06	1 604	0,17
57	0,47	189	2,03	1 898	1,58	168	0,02	2 066	0,22
5 291	43,67	5 719	61,30	53 216	44,33	24 630	3,03	77 846	8,34
5 875	48,49	2 252	24,14	41 835	34,85	527 340	64,79	569 175	60,94
184	1,52	486	5,21	7 029	5,86	160 272	19,69	167 301	17,91
3	0,02	175	1,87	1 350	1,12	94 660	11,63	96 010	10,28
129	1,06	51	0,55	1 389	1,16	988	0,12	2 387	0,26
28	0,23	41	0,44	313	0,26	199	0,02	512	0,05
12 026	99,27	9 306	99,74	11 7181	97,61	812 969	99,89	930 150	99,59
89	0,73	24	0,26	2 867	2,39	919	0,11	3 786	0,41
12 115	100,00	9 330	100,00	120 048	100,00	813 888	100,00	933 936	100,00

Таблица 7. Состав городского населения Северного Кавказа (городов и утченных переписью крупнейших населенных пунктов) по возрастным группам по данным переписи населения 1897 г.\*

Населенный пункт	Население			10—19 лет				20—29 лет				30—39 лет			
	Мужчины	Женщины	Всего	Мужчины		Женщины		Мужчины		Женщины		Мужчины		Женщины	
				количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
г. Владикавказ	24 328	19 412	43 740	4 867	11,13**	4 492	10,28**	7 076	16,19	3 300	7,55	2 975	6,81	2 560	5,86
					20,01***		23,14***		29,09		17,00		12,23		13,19
г. Грозный	8 911	6 653	15 564	1 408	9,05	1 431	9,19	3 081	19,80	1 169	7,51	1 064	6,84	829	5,33
					15,80		21,50		34,57		17,57		11,94		12,46
г. Кизляр	4 005	3 277	7 282	613	8,42	523	7,18	1 038	14,25	666	9,15	626	8,60	501	6,88
					15,31		15,96		25,92		20,32		15,63		15,29
г. Нальчик	2 548	2 261	4 809	557	11,58	489	10,17	533	11,08	328	6,82	269	5,59	270	5,63
					21,86		21,62		20,92		14,51		10,56		11,94
г. Пятигорск	10 109	8 331	18 440	1 959	10,62	1 832	9,93	2 716	14,73	1 440	7,81	1 283	6,96	1 101	5,97
					19,38		21,99		26,87		17,29		12,69		13,22
г. Георгиевск	6 749	5 366	12 115	1 091	9,01	1 072	8,85	2 110	17,42	925	7,64	732	6,04	671	5,54
					16,17		19,98		31,26		17,24		10,85		12,50
г. Моздок	4 717	4 613	9 330	941	10,09	1 016	10,89	892	9,56	719	7,71	600	6,43	562	6,02
					19,95		22,02		18,91		15,59		12,72		12,18
станция Сунженская	1 726	1 730	3 456	363	10,50	334	9,66	186	5,38	234	6,78	214	6,19	213	6,16
					21,03		19,31		10,78		13,53		12,40		12,31
слобода Хасан-Юрт	3 481	1 831	5 312	372	7,00	397	7,47	1 727	32,51	311	5,85	330	6,21	264	4,97
					10,69		21,68		49,61		16,99		9,48		14,42

\* Цифры всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г., вып. 65, 67, 68, 70. \*\* Здесь и далее % от всего населения города. \*\*\* Здесь и далее % собственно от мужского, женского населения города.



Таблица 7 (продолжение)

Населенный пункт	Население			10—19 лет				20—29 лет				30—39 лет			
	мужчины	женщины	всего	мужчины		женщины		мужчины		женщины		мужчины		женщины	
				количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
г. Новороссийск	10 186	6 711	16 897	1441	$\frac{8,53}{14,15}$	1382	$\frac{8,18}{20,59}$	2687	$\frac{15,90}{26,38}$	1469	$\frac{8,69}{21,89}$	2230	$\frac{13,20}{21,89}$	1060	$\frac{6,27}{15,79}$
г. Туапсе	936	456	1 392	115	$\frac{8,26}{12,29}$	105	$\frac{7,54}{23,03}$	234	$\frac{16,81}{25,00}$	94	$\frac{6,75}{20,61}$	235	$\frac{16,88}{25,11}$	64	$\frac{4,60}{14,04}$
г. Сочи	930	422	1 352	131	$\frac{9,69}{14,09}$	88	$\frac{6,51}{20,85}$	262	$\frac{19,38}{28,17}$	86	$\frac{6,36}{20,38}$	222	$\frac{16,42}{23,87}$	69	$\frac{5,10}{16,35}$
г. Ставрополь	21 364	20 226	41 590	4791	$\frac{11,52}{22,43}$	4864	$\frac{11,70}{24,05}$	4317	$\frac{10,38}{20,21}$	3197	$\frac{7,69}{15,81}$	2751	$\frac{6,61}{12,88}$	2476	$\frac{5,95}{12,24}$
село Александровское	5 144	5 113	10 257	1126	$\frac{10,98}{21,89}$	1122	$\frac{10,94}{21,94}$	720	$\frac{7,02}{14,00}$	771	$\frac{7,52}{15,08}$	609	$\frac{5,94}{11,84}$	588	$\frac{5,73}{11,50}$
село Медвежа	6 191	6 192	12 383	1253	$\frac{10,12}{20,24}$	1313	$\frac{10,60}{21,20}$	952	$\frac{7,69}{15,38}$	1095	$\frac{8,84}{17,68}$	760	$\frac{6,14}{12,28}$	545	$\frac{4,40}{8,80}$
село Благодарное	6 165	6 047	12 212	1251	$\frac{10,24}{20,29}$	1186	$\frac{9,71}{19,61}$	850	$\frac{6,96}{13,79}$	981	$\frac{8,03}{16,22}$	748	$\frac{6,13}{12,13}$	697	$\frac{5,71}{11,53}$
г. Святого Креста	3 323	3 260	6 583	706	$\frac{10,72}{21,25}$	712	$\frac{10,82}{21,84}$	462	$\frac{7,02}{13,90}$	541	$\frac{8,22}{16,60}$	442	$\frac{6,71}{13,30}$	424	$\frac{6,44}{13,01}$
г. Екатеринодар	34 494	31 112	65 606	6591	$\frac{10,05}{19,11}$	7000	$\frac{10,67}{22,50}$	7155	$\frac{10,91}{20,74}$	5483	$\frac{8,36}{17,62}$	5444	$\frac{8,30}{15,78}$	4400	$\frac{6,71}{14,14}$

Таблица 7 (продолжение)

Населенный пункт	Население			10—19 лет				20—29 лет				30—39 лет			
	мужчины	женщины	всего	мужчины		женщины		мужчины		женщины		мужчины		женщины	
				количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%		
станция Баталпашинская	5 817	5 656	11 473	1219	$\frac{10,62}{20,96}$	1186	$\frac{10,34}{20,97}$	$\frac{888}{15,27}$	$\frac{7,74}{15,27}$	$\frac{872}{15,42}$	$\frac{7,60}{15,42}$	$\frac{703}{12,09}$	$\frac{6,13}{12,09}$	$\frac{708}{12,52}$	$\frac{6,17}{12,52}$
г. Ейск	17 981	17 433	35 414	3676	$\frac{10,38}{20,44}$	3833	$\frac{10,82}{21,99}$	$\frac{2860}{15,91}$	$\frac{8,08}{15,91}$	$\frac{2727}{15,64}$	$\frac{7,70}{15,64}$	$\frac{2362}{13,14}$	$\frac{6,67}{13,14}$	$\frac{2101}{12,05}$	$\frac{5,93}{12,05}$
станция Уманская	5 649	5 488	11 137	1116	$\frac{10,02}{19,76}$	983	$\frac{8,83}{17,91}$	$\frac{697}{12,34}$	$\frac{6,26}{12,34}$	$\frac{880}{16,03}$	$\frac{7,90}{16,03}$	$\frac{740}{13,10}$	$\frac{6,64}{13,10}$	$\frac{720}{13,12}$	$\frac{6,46}{13,12}$
станция Кавказская	4 081	4 212	8 293	800	$\frac{9,65}{19,60}$	855	$\frac{10,31}{20,30}$	$\frac{547}{13,40}$	$\frac{6,60}{13,40}$	$\frac{663}{15,74}$	$\frac{7,99}{15,74}$	$\frac{631}{15,46}$	$\frac{7,61}{15,46}$	$\frac{564}{13,39}$	$\frac{6,80}{13,39}$
село Армавир	9 268	8 845	18 113	1714	$\frac{9,46}{18,49}$	2030	$\frac{11,21}{22,95}$	$\frac{1620}{17,48}$	$\frac{8,94}{17,48}$	$\frac{1703}{19,25}$	$\frac{9,40}{19,25}$	$\frac{1593}{17,19}$	$\frac{8,79}{17,19}$	$\frac{1279}{14,46}$	$\frac{7,06}{14,46}$
г. Майкоп	17 952	16 375	34 327	3508	$\frac{10,22}{19,54}$	2942	$\frac{8,57}{17,97}$	$\frac{3265}{18,19}$	$\frac{9,51}{18,19}$	$\frac{2418}{14,77}$	$\frac{7,04}{14,77}$	$\frac{2240}{12,48}$	$\frac{6,53}{12,48}$	$\frac{2356}{14,39}$	$\frac{6,86}{14,39}$
г. Темирюк	7 536	7 198	14 734	1467	$\frac{9,96}{19,47}$	1149	$\frac{7,80}{15,96}$	$\frac{1163}{15,43}$	$\frac{7,89}{15,43}$	$\frac{1135}{15,77}$	$\frac{7,70}{15,77}$	$\frac{990}{13,14}$	$\frac{6,72}{13,14}$	$\frac{837}{11,63}$	$\frac{5,68}{11,63}$
г. Анапа	3 381	3 563	6 944	788	$\frac{11,35}{23,31}$	848	$\frac{12,21}{23,80}$	$\frac{466}{13,78}$	$\frac{6,71}{13,78}$	$\frac{507}{14,23}$	$\frac{7,30}{14,23}$	$\frac{406}{12,01}$	$\frac{5,85}{12,01}$	$\frac{429}{12,04}$	$\frac{6,18}{12,04}$
станция Славянская	7 715	7 452	15 167	1774	$\frac{11,70}{22,99}$	1663	$\frac{10,96}{22,32}$	$\frac{1009}{13,08}$	$\frac{6,65}{13,08}$	$\frac{1105}{14,83}$	$\frac{7,29}{14,83}$	$\frac{887}{11,50}$	$\frac{5,85}{11,50}$	$\frac{855}{11,47}$	$\frac{5,64}{11,47}$

Таблица 7 (продолжение)

Населенный пункт	40—49 лет				50—59 лет				60—69 лет			
	мужчины		женщины		мужчины		женщины		мужчины		женщины	
	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%
г. Владикавказ	2172	$\frac{4,97}{8,93}$	1937	$\frac{4,43}{9,98}$	1287	$\frac{2,95}{5,29}$	1168	$\frac{2,67}{6,02}$	754	$\frac{1,73}{3,10}$	707	$\frac{1,62}{3,64}$
г. Грозный	685	$\frac{4,40}{7,69}$	556	$\frac{3,57}{8,36}$	437	$\frac{2,81}{4,90}$	411	$\frac{2,64}{6,18}$	256	$\frac{1,64}{2,87}$	229	$\frac{1,47}{3,44}$
г. Кизляр	529	$\frac{7,26}{13,21}$	387	$\frac{5,31}{11,81}$	276	$\frac{3,79}{6,89}$	270	$\frac{3,71}{8,24}$	138	$\frac{1,90}{3,45}$	129	$\frac{1,77}{3,94}$
г. Нальчик	226	$\frac{4,70}{8,87}$	182	$\frac{3,78}{8,05}$	155	$\frac{3,22}{6,08}$	150	$\frac{3,12}{6,63}$	94	$\frac{1,95}{3,69}$	97	$\frac{2,02}{4,29}$
г. Пятигорск	950	$\frac{5,15}{9,40}$	809	$\frac{4,39}{9,71}$	551	$\frac{2,99}{5,45}$	505	$\frac{2,74}{6,06}$	353	$\frac{1,91}{3,49}$	327	$\frac{1,77}{3,93}$
г. Георгиевск	548	$\frac{4,53}{8,12}$	512	$\frac{4,23}{9,54}$	393	$\frac{3,24}{5,82}$	345	$\frac{2,85}{6,43}$	221	$\frac{1,82}{3,27}$	222	$\frac{1,83}{4,14}$
г. Моздок	484	$\frac{5,19}{10,26}$	505	$\frac{5,41}{10,95}$	302	$\frac{3,24}{6,40}$	331	$\frac{3,55}{7,18}$	225	$\frac{2,41}{4,77}$	186	$\frac{1,99}{4,03}$
станция Сунженская	157	$\frac{4,54}{9,10}$	138	$\frac{3,99}{7,98}$	98	$\frac{2,84}{5,68}$	106	$\frac{3,07}{6,13}$	80	$\frac{2,31}{4,63}$	62	$\frac{1,79}{3,58}$
слобода Хасав-Юрт	228	$\frac{4,29}{6,55}$	173	$\frac{3,26}{9,45}$	153	$\frac{2,88}{4,40}$	119	$\frac{2,24}{6,50}$	75	$\frac{1,41}{2,15}$	59	$\frac{1,11}{3,22}$

Таблица 7 (продолжение)

Населенный пункт	40—49 лет				50—59 лет				60—69 лет			
	мужчины		женщины		мужчины		женщины		мужчины		женщины	
	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%
г. Новороссийск	1293	$\frac{7,65}{12,69}$	608	$\frac{3,60}{9,06}$	618	$\frac{3,66}{6,07}$	347	$\frac{2,05}{5,17}$	224	$\frac{1,33}{2,20}$	166	$\frac{0,98}{2,47}$
г. Туапсе	146	$\frac{10,49}{15,60}$	48	$\frac{3,45}{10,53}$	61	$\frac{4,38}{6,52}$	23	$\frac{1,65}{5,04}$	17	$\frac{1,22}{1,82}$	7	$\frac{0,50}{1,54}$
г. Сочи	143	$\frac{10,58}{15,38}$	34	$\frac{2,51}{8,06}$	48	$\frac{3,55}{5,16}$	15	$\frac{1,08}{3,55}$	11	$\frac{0,81}{1,18}$	9	$\frac{0,67}{2,13}$
г. Ставрополь	2004	$\frac{4,82}{9,38}$	1951	$\frac{4,69}{9,65}$	1274	$\frac{3,06}{5,96}$	1453	$\frac{3,49}{7,18}$	817	$\frac{1,96}{3,82}$	939	$\frac{2,26}{4,64}$
село Александровское	441	$\frac{4,30}{8,57}$	430	$\frac{4,19}{8,41}$	317	$\frac{3,09}{6,16}$	321	$\frac{3,13}{6,28}$	190	$\frac{1,85}{3,69}$	187	$\frac{1,82}{3,66}$
село Медвежа	555	$\frac{4,48}{8,96}$	541	$\frac{4,37}{8,74}$	342	$\frac{2,76}{5,52}$	377	$\frac{3,04}{6,09}$	225	$\frac{1,82}{3,63}$	187	$\frac{1,51}{3,02}$
село Благодарное	656	$\frac{5,37}{10,64}$	593	$\frac{4,86}{9,81}$	384	$\frac{3,14}{6,23}$	353	$\frac{2,89}{5,84}$	254	$\frac{2,08}{4,12}$	237	$\frac{1,94}{3,92}$
г. Святого Креста	370	$\frac{5,62}{11,13}$	337	$\frac{5,12}{10,34}$	210	$\frac{3,19}{6,32}$	172	$\frac{2,61}{5,28}$	126	$\frac{1,91}{3,79}$	112	$\frac{1,70}{3,44}$
г. Екатеринодар	3694	$\frac{5,63}{10,71}$	3089	$\frac{4,71}{9,93}$	2177	$\frac{3,32}{6,31}$	1859	$\frac{2,83}{5,98}$	1126	$\frac{1,72}{3,26}$	1075	$\frac{1,64}{3,45}$

Таблица 7 (окончание)

Населенный пункт	40—49 лет				50—59 лет				60—69 лет			
	мужчины		женщины		мужчины		женщины		мужчины		женщины	
	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%	коли- чество	%
станция Баталпашин- ская	548	4,78 9,42	517	4,51 9,14	364	3,17 6,26	319	2,78 5,64	196	1,71 3,37	203	1,77 3,59
г. Ейск	1671	4,72 9,29	1520	4,29 8,72	1314	3,71 7,31	1164	3,29 6,68	695	1,96 3,87	739	2,09 4,24
станция Уманская	550	4,94 9,74	472	4,24 8,60	339	3,04 6,00	335	3,01 6,10	213	1,91 3,77	201	1,80 3,66
станция Кавказская	465	5,61 11,39	390	4,70 9,26	249	3,00 6,10	261	3,15 6,20	134	1,62 3,28	152	1,83 3,61
село Армавир	1093	6,03 11,79	806	4,45 9,11	563	3,11 6,07	440	2,43 4,97	296	1,63 3,19	262	1,45 2,96
г. Майкоп	1911	5,57 10,65	1754	5,11 10,71	1148	3,34 6,39	1089	3,17 6,65	701	2,04 3,90	691	2,01 4,22
г. Темрюк	706	4,79 9,37	578	3,92 8,03	486	3,30 6,45	444	3,01 6,17	300	2,04 3,98	279	1,89 3,88
г. Анапа	283	4,08 8,37	271	3,90 7,61	196	2,82 5,80	203	2,92 5,70	138	1,99 4,08	130	1,87 3,65
станция Славянская	643	4,24 8,33	554	3,65 7,43	438	2,89 5,68	417	2,75 5,60	260	1,71 3,37	217	1,43 2,91

Таблица 8. Состав городского населения Черноморской губ. по занятиям по данным переписи 1897 г.\*

Население	Черноморская губ.				Города			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	13 954	54,89	24 845	43,22	8 874	81,39	16 020	81,56
В том числе:								
торговля	2 103	8,27	4 375	7,61	1 562	14,33	3 249	16,54
транспорт и связь	2 884	11,35	5 679	9,88	1 916	17,57	4 007	20,40
частная служба, рабочая	3 101**	12,19	4 152**	7,22	3 101	28,44	4 152	21,14
прислуга, поденщики								
промышленность	5 866	23,08	10 639	18,51	2 295	21,05	4 612	23,48
II. Сельскохозяйственное	9 215	36,25	28 665	49,87	426	3,91	841	4,28
III. Производительное	2 254	8,86	3 968	6,91	1 603	14,70	2 780	14,16
В том числе:								
чиновники и войско	878	3,45	1 441	2,51	626	5,74	1 025	5,22
духовенство, свободные	362	1,42	793	1,38	222	2,04	452	2,30
профессии								
рантье, пенсионеры	604	2,38	1 250	2,18	440	4,03	957	4,88
лишенные свободы и про-	410	1,61	484	0,84	315	2,89	346	1,76
чие пауперы								
Итого	25 423	100,00	57 478	100,00	10 903	100,00	19 641	100,00

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1900—1903. Вып. 70, Черноморская губ., табл. XXI. \*\* Сюда включены только проживающие в городах, остальное население этой группы отнесено к сельскохозяйственному населению.



Таблица 8 (окончание)

Население	Новороссийск				Туапсе				Сочи			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количес- тво	%	количес- тво	%	количес- тво	%	количес- тво	%	количес- тво	%	количес- тво	%
I. Торгово-промышленное	7 449	80,52	3 732	81,27	715	84,02	1152	82,76	709	88,52	1 135	83,95
В том числе:												
торговля	1 308	14,14	2 770	16,39	114	13,40	246	17,67	139	17,35	232	17,16
транспорт и связь	1 729	18,69	3 667	21,70	95	11,16	189	13,58	92	11,49	151	11,17
частная служба, рабочая	2 553	27,60	3 477	20,58	272	31,96	328	23,56	276	34,46	347	25,67
прислуга, поденщики												
промышленность	1 859	20,09	3 818	22,60	234	27,50	389	27,95	202	25,22	405	29,95
II. Сельскохозяйственное	345	3,73	686	4,06	54	6,34	77	5,53	27	3,37	78	5,77
III. Непроизводительное	1 457	15,75	2 479	14,67	82	9,64	163	11,71	65	8,11	139	10,28
В том числе:												
чиновники и войско	554	5,99	879	5,20	48	5,64	92	6,61	24	3,00	54	3,99
духовенство, свободные	191	2,06	383	2,27	12	1,41	28	2,01	20	2,50	42	3,11
профессии												
рантье, пенсионеры	402	4,35	879	5,20	19	2,24	37	2,66	19	2,37	41	3,03
липенные свободы и про- чие пауперы	310	3,35	338	2,00	3	0,35	6	0,43	2	0,24	2	0,15
Итого	9 251	100,00	16 897	100,00	851	100,00	1392	100,00	801	100,00	1 352	100,00

Таблица 9. Состав городского населения Терской обл. по занятиям по данным переписи 1897 г.\*

Население	Терская обл.						Города			
	самостоятельные			с членами семьи			самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%		количество	%		количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	42 506	18,81		111 619	11,95		27 896	54,78	72 122	60,08
В том числе:										
торговля	8 238	3,65		24 910	2,67		5 684	11,16	16 035	13,36
транспорт и связь	5 600	2,48		18 139	1,94		2 777	5,46	10 290	8,57
частная служба, рабочая	9 564**	4,22		18 411**	1,97		9 564	18,78	18 411	15,34
прислуга, поденщики	19 104	8,46		50 159	5,37		9 871	19,38	27 386	22,81
промышленность	153 546	67,97		774 130	82,89		4 352	8,55	18 847	15,70
II. Сельскохозяйственное	29 869	13,22		48 187	5,16		18 674	36,67	29 079	24,22
III. Производительное										
В том числе:										
чиновники и войско	16 079	7,12		22 026	2,36		11 525	22,63	15 340	12,78
духовенство и свободные	2 822	1,25		7 445	0,80		1 409	2,77	3 619	3,01
профессии										
рантье, пенсионеры	7 909	3,50		14 050	1,50		4 331	8,50	8 079	6,73
лишенные свободы и прочие	3 059	1,35		4 666	0,50		1 409	2,77	2 041	1,70
пауперы										
Итого:	225 921	100,00		933 936	100,00		50 922	100,00	120 048	100,00

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 68, Терская обл., табл. XXI. \*\* Сюда включены только проживающие в городах, остальное население этой группы отнесено к сельскохозяйственному населению.

Таблица 9 (продолжение)

Население	Владикавказ				Грозный			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	11 112	55,68	27 280	62,36	3 584	53,17	10 074	64,73
В том числе:								
торговля	2 412	12,08	6 315	14,44	669	9,92	2 058	13,22
транспорт и связь	1 315	6,59	5 050	11,54	442	6,56	1 550	9,96
частная служба, рабочая	3 396	17,02	5 574	12,74	1 133	16,81	2 498	16,05
прислуга, поденщики								
промышленность	3 989	19,99	10 341	23,64	1 340	19,88	3 968	25,50
II. Сельскохозяйственное	898	4,50	3 423	7,83	330	4,90	1 546	9,93
III. Непроизводительное	7 947	39,82	13 037	29,81	2 826	44,93	3 944	25,34
В том числе:								
чиновники и войско	4 372	24,91	6 475	14,12	1 975	29,30	2 468	15,86
духовенство и свободные	725	3,63	1 845	4,22	127	1,89	323	2,07
профессии								
рантье, пенсионеры	2 357	14,81	4 287	9,80	501	7,43	860	5,53
лишенные свободы и про-	493	2,47	730	1,67	223	3,31	293	1,88
чие пауперы								
Итого	19 957	100,00	43 740	100,00	6 740	100,00	15 564	100,00

Таблица 9 (продолжение)

Население	Кизляр				Нахичик			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	2 042	62,24	4 577	62,86	534	37,84	1 600	33,28
В том числе:								
торговля	427	13,02	1 131	15,53	129	9,14	504	10,48
транспорт и связь	168	5,12	526	7,23	22	1,56	89	1,86
частная служба, рабочая	1 025	31,24	1 975	27,12	138	9,78	222	4,61
прислуга, поденщики								
промышленность	422	12,86	945	12,98	245	17,36	785	16,33
II. Сельскохозяйственное	521	15,88	1 576	21,64	463	32,82	2 434	50,61
III. Непроизводительное	718	21,88	1 129	15,50	414	29,34	775	16,11
В том числе:								
чиновники и войско	351	10,70	516	7,09	209	14,81	315	6,55
духовенство и свободные	100	3,05	217	2,98	44	3,12	151	3,14
профессии								
рантье, пенсионеры	152	4,63	242	3,32	143	10,13	255	5,30
лишенные свободы и про-	115	3,50	154	2,11	18	1,28	54	1,12
чие пауперы								
И т о г о:	3 281	100,00	7 282	100,00	1 411	100,00	4 809	100,00

Таблица 9. (продолжение)

Население	Пятигорск				Георгиевск			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	5 305	65,25	13 115	71,12	2 406	50,74	6 614	54,60
В том числе:								
торговля	878	10,80	2 196	11,91	531	11,20	1 578	13,03
транспорт и связь	401	4,93	1 377	7,47	197	4,16	891	7,36
частная служба, рабочая	2 101	25,84	4 249	23,04	747	15,75	1 464	12,08
прислуга, поденщики								
промышленность	1 925	23,68	5 293	28,70	931	19,63	2 681	22,13
II. Сельскохозяйственное	300	3,69	1 243	6,74	660	13,92	3 172	26,18
III. Производительное	2 526	31,06	4 082	22,14	1 676	35,34	2 329	19,22
В том числе:								
чиновники и войско	1 433	17,62	1 933	10,49	1 288	27,16	1 574	12,99
духовенство и свободные	216	2,66	509	2,76	67	1,41	176	1,45
профессии								
рантье, пенсионеры	658	8,09	1 306	7,08	217	4,58	423	3,49
лишенные свободы и про-	219	2,69	334	1,81	104	2,19	156	1,29
чие пауперы								
Итого:	8 131	100,00	18 440	100,00	4 742	100,00	12 115	100,00

Таблица 9 (продолжение)

Население	Моздок				Сунженская			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	1 946	62,63	6 160	66,02	117	15,29	281	8,13
В том числе:								
торговля	412	13,26	1 452	15,56	18	2,35	56	1,62
транспорт и связь	118	3,80	404	4,33	—	—	—	—
частная служба, рабочая	698	22,46	1 776	19,03	28	3,66	43	1,24
прислуга, поденщики								
промышленность	718	23,11	2 528	27,10	71	9,28	182	5,27
II. Сельскохозяйственное	461	14,84	1 839	19,71	602	78,70	3 092	89,47
III. Непроизводительное	700	22,53	1 331	14,27	46	6,01	83	2,40
В том числе:								
чиновники и войско	367	11,81	589	6,31	10	1,31	23	0,67
духовенство и свободные	83	2,67	274	2,94	8	1,04	15	0,43
профессии								
рантье, пенсионеры	157	5,05	317	3,40	13	1,70	28	0,81
лишенные свободы и прочие пауперы	93	3,00	151	1,62	15	1,96	17	0,49
Итого	3 107	100,00	9 330	100,00	765	100,00	3 456	100,00



Таблица 9 (окончание)

Население	Хасав-Юрт				Славянская *			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	850	30,49	2 421	45,57	906	27,32	2 427	16,00
В том числе:								
торговля	208	7,46	745	14,02	185	5,58	569	3,75
транспорт и связь	114	4,09	403	7,59	26	0,78	102	0,67
частная служба, рабочая	298	10,69	610	11,48	204	6,15	336	2,22
прислуга, поденщики								
промышленность	230	8,25	663	12,48	491	14,81	1 420	9,36
II. Сельскохозяйственное	117	4,20	522	9,83	2 286	68,94	12 455	82,12
III. Производительное	1 821	65,31	2 369	44,60	124	3,74	285	1,88
В том числе:								
чиновники и войско	1 520	54,52	1 747	32,89	41	1,24	108	0,71
духовенство и свободные	39	1,40	109	2,05	24	0,72	62	0,41
профессии								
рантье, пенсионеры	133	4,77	361	6,80	30	0,90	66	0,44
лишенные свободы и прочие пауперы	129	4,62	152	2,86	29	0,88	49	0,32
Итого:	2 788	100,00	5 312	100,00	3 316	100,00	15 167	100,00

\* Станица Славянская входила в состав Кубанской обл.,

Таблица 10. Состав городского населения Кубанской обл. по занятиям по данным переписи 1897 г. \*

Население	Кубанская обл.				Города			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	101 146	21,29	286 687	14,94	45 503	59,48	113 615	51,36
В том числе:								
торговля	21 255	4,47	65 802	3,43	8 974	11,73	24 974	11,29
транспорт и связь	9 168	1,93	30 537	1,59	3 085	4,03	10 774	4,87
частная служба, рабочая	16 173**	3,41	31 054**	1,62	16 173	21,14	31 054	14,04
прислуга, поденщики								
промышленность	54 550	11,48	159 294	8,30	17 271	22,58	46 813	21,16
II. Сельскохозяйственное	342 503	72,07	1 576 092	82,14	18 242	23,84	84 938	38,40
III. Непроизводительное	31 556	6,64	56 102	2,92	12 762	16,68	22 655	10,24
В том числе:								
чиновники и войско	8 678	1,83	15 477	0,80	4 986	6,52	8 543	3,86
духовенство, свободные	5 869	1,23	13 271	0,69	1 697	2,22	3 885	1,76
профессии								
рантье, пенсионеры	10 422	2,19	17 056	0,89	4 157	5,43	7 316	3,31
лишенные свободы и прочие пауперы	6 587	1,39	10 298	0,54	1 922	2,51	2 911	1,31
Итого:	475 205	100,00	1 918 881	100,00	76 507	100,00	221 208	100,00

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 65, Кубанская обл., табл. XXI. \*\* Сюда включены только проживающие в городах, остальное население этой группы отнесено к сельскохозяйственному населению.

Таблица 10 (продолжение)

Население	Екатеринодар				Баталпашинская			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	18 351	65,68	40 485	61,71	1 559	47,56	4 808	41,91
В том числе:								
торговля	3 853	13,79	9 237	14,08	201	6,13	703	6,13
транспорт и связь	1 375	4,92	4 540	6,92	73	2,23	295	2,57
частная служба, рабочая	6 250	22,37	10 419	15,88	638	19,46	1 462	12,74
прислуга, поденщики								
промышленность	6 873	24,60	16 289	24,83	647	19,74	2 348	20,47
II. Сельскохозяйственное	3 061	10,96	13 899	21,18	1 169	35,66	5 674	49,45
III. Непроизводительное	6 526	23,36	11 222	17,11	550	16,78	991	8,64
В том числе:								
чиновники и войско	2 533	9,06	4 131	6,30	190	5,80	377	3,29
духовенство, свободные	821	2,94	1 842	2,81	84	2,56	185	1,61
профессии								
рантье, пенсионеры	2 491	8,92	4 341	6,62	132	4,03	208	1,81
лишенные свободы и про-	681	2,44	908	1,38	144	4,39	221	1,93
чие пауперы								
Итого:	27 938	100,00	65 606	100,00	3 278	100,00	11 473	100,00

Таблица 10 (продолжение)

Население	Ейск				Майкоп			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	‰	количество	‰	количество	‰	количество	‰
I. Торгово-промышленное	7 077	63,24	18 231	51,48	7 450	60,67	21 445	62,47
В том числе:								
торговля	1 574	14,06	4 920	13,89	931	7,58	2 890	8,42
транспорт и связь	248	2,22	878	2,48	225	1,84	858	2,50
частная служба, рабочая	2 821	25,21	5 329	15,05	3 004	24,46	8 070	23,51
прислуга, поденщики								
промышленность	2 434	21,75	7 104	20,06	3 290	26,79	9 627	28,04
II. Сельскохозяйственное	2 774	24,79	14 580	41,17	2 542	20,70	9 183	26,75
III. Непроизводительное	1 339	11,97	2 603	7,35	2 288	18,63	3 699	10,78
В том числе:								
чиновники и войско	422	3,77	832	2,35	1 254	10,21	1 729	5,04
духовенство, свободные	232	2,07	607	1,72	176	1,43	445	1,30
профессии								
рантье, пенсионеры	387	3,46	674	1,90	501	4,08	958	2,79
лишенные свободы и прочие пауперы	298	2,67	490	1,38	357	2,91	567	1,65
И т о г о:	11 190	100,00	35 414	100,00	12 280	100,00	34 327	100,00

Таблица 10 (продолжение)

Население	Темрюк				Анапа			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	‰	количество	‰	количество	‰	количество	‰
I. Торгово-промышленное	2 094	46,32	5 879	39,90	1 468	62,95	4 315	62,14
В том числе:								
торговля	541	11,97	1 704	11,56	252	10,81	810	11,66
транспорт и связь	290	6,41	1 146	7,78	246	10,55	886	12,76
частная служба, рабочая	562	12,43	898	6,10	278	11,92	556	8,01
прислуга, поденщики								
промышленность	701	15,51	2 131	14,46	692	29,67	2 063	29,71
II. Сельскохозяйственное	1 805	39,92	7 652	51,93	620	26,59	2 075	29,88
III. Производительное	622	13,76	1 203	8,17	244	10,46	554	7,98
В том числе:								
чиновники и войско	250	5,53	542	3,68	66	2,83	179	2,58
духовенство, свободные	84	1,86	177	1,20	44	1,89	90	1,30
профессии	155	3,43	306	2,08	118	5,06	252	3,63
рантье, пенсионеры	133	2,94	178	1,21	16	0,68	33	0,47
лишенные свободы и прочие пауперы								
И т о г о	4 521	100,00	14 734	100,00	2 332	100,00	6 944	100,00

Таблица 10 (окончание)

Население	Уманская				Кавказская				Армавир			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	817	31,09	2 215	19,89	772	32,67	2 016	24,31	5 009	75,20	11 794	65,11
В том числе:												
торговля	76	2,89	228	2,05	73	3,09	220	2,65	1 288	19,34	3 693	20,39
транспорт и связь	27	1,03	101	0,91	170	7,20	545	6,57	405	6,08	1 423	7,86
частная служба, рабочая	382	14,54	780	7,00	239	10,11	343	4,14	1 795	26,95	2 861	15,79
прислуга, поденщики	332	12,63	1 106	9,93	290	12,27	908	10,95	1 521	22,83	3 817	21,07
промышленность												
II. Сельскохозяйственное	1 622	61,72	8 691	78,04	1 303	55,14	5 798	69,91	1 060	15,91	4 931	27,23
III. Производительное	189	7,19	231	2,07	288	12,19	479	5,78	592	8,89	1 388	7,66
В том числе:												
чиновники и войско	8	0,30	17	0,15	66	2,79	167	2,01	156	2,34	461	2,54
духовенство, свободные	17	0,65	31	0,28	88	3,75	135	1,63	127	1,91	311	1,72
профессии												
рантье, пенсионеры	135	5,14	151	1,35	73	3,09	100	1,21	135	2,03	260	1,44
лишенные свободы и прочие пауперы	29	1,10	32	0,29	61	2,58	77	0,93	174	2,61	356	1,96
Итого	2 628	100,00	11 137	100,00	2 363	100,00	8 293	100,00	6 661	100,00	18 113	100,00



Таблица 11. Состав городского населения Ставропольской губ. по занятиям по данным переписи 1897 г.\*

Население	Ставропольская губ.				Города			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	29 325	15,09	85 322	9,77	12 430	45,56	30 393	36,61
В том числе:								
торговля	6 373	3,28	19 776	2,26	2 362	8,66	6 429	7,74
транспорт и связь	1 976	1,01	6 023	0,69	695	2,55	2 264	2,73
частная служба, рабочая	4 754**	2,45	8 294**	0,95	4 754	17,42	8 294	9,99
прислуга, поденщики	16 222	8,35	51 229	5,87	4 619	16,93	13 406	16,15
промышленность	151 933	78,18	763 934	87,48	7 477	27,40	40 036	48,22
II. Сельскохозяйственное	13 070	6,73	24 045	2,75	7 379	27,04	12 596	15,17
III. Производительное								
В том числе:								
чиновники и войско	2 941	1,51	6 143	0,70	2 159	7,91	4 049	4,88
духовенство и свободные	3 009	1,55	6 512	0,75	1 479	5,42	2 604	3,13
профессии	5 072	2,61	8 021	0,92	3 036	11,13	4 773	5,75
рантье, пенсионеры	2 048	1,06	3 369	0,38	705	2,58	1 170	1,41
лишенные свободы и прочие пауперы								
Итого:	194 328	100,00	873 301	100,00	27 286	100,00	83 025	100,00

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г., вып. 67, Ставропольская губ., табл. XXI. \*\* Сюда включены только проживающие в городах, остальное население этой группы отнесено к сельскохозяйственному населению.

Таблица 11 (продолжение)

Население	Ставрополь				Александровское			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	9 824	54,85	24 034	57,79	789	31,19	1 919	18,71
В том числе:								
торговля	1 974	11,02	5 351	12,87	137	5,42	380	3,70
транспорт и связь	623	3,48	2 055	4,94	26	1,03	75	0,78
частная служба, рабочая	3 498	19,53	5 978	14,37	348	13,75	569	5,55
прислуга, поденщики								
промышленность	3 729	20,82	10 650	25,61	278	10,99	895	8,73
II. Сельскохозяйственное	1 391	7,77	6 433	15,47	1 543	60,99	7 928	77,29
III. Производительное	6 696	37,38	11 123	26,74	198	7,82	410	4,00
В том числе:								
чиновники и войско	1 968	10,99	3 564	8,57	62	2,45	148	1,44
духовенство и свободные	1 291	7,21	2 223	5,34	28	1,10	68	0,66
профессии								
рантье, пенсионеры	2 885	16,10	4 535	10,90	63	2,49	103	1,01
лишенные свободы и прочие пауперы	552	3,08	801	1,93	45	1,78	91	0 89
Итого:	17 911	100,00	41 590	100,00	2 530	100,00	10 257	100,00

Таблица 11 (окончание)

Население	Медвежа				Благодарное				Святого Креста			
	самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи		самостоятельные		с членами семьи	
	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%	количество	%
I. Торгово-промышленное	482	19,99	1 080	8,72	621	22,79	1 509	12,35	714	41,78	1 953	29,66
В том числе:												
торговля	70	2,90	233	1,88	115	4,22	328	2,69	66	3,86	239	3,63
транспорт и связь	19	0,79	28	0,23	20	0,73	65	0,53	7	0,41	41	0,62
частная служба, рабочая	174	7,22	217	1,75	192	7,05	241	1,97	542	31,71	1 289	19,58
прислуга, поденщики												
промышленность	219	9,08	602	4,86	294	10,79	875	7,16	99	5,80	384	5,83
II. Сельскохозяйственное	1 764	73,17	11 008	88,90	1 920	70,46	10 264	84,05	859	50,26	4 401	66,86
III. Непроизводительное	165	6,84	295	2,38	184	6,75	439	3,60	136	7,96	229	3,48
В том числе:												
чиновники и войско	59	2,45	119	0,96	60	2,20	188	1,54	10	0,59	30	0,45
духовенство и свободные	24	0,99	63	0,51	38	1,39	102	0,84	98	5,73	148	2,25
профессии												
рантье, пенсионеры	28	1,16	42	0,34	45	1,65	74	0,61	15	0,88	19	0,29
лишенные свободы и прочие	54	2,24	71	0,57	41	1,51	75	0,61	13	0,76	32	0,49
пауперы												
Итого:	2 411	100,00	12 383	100,00	2 725	100,00	12 212	100,00	1 709	100,00	6 583	100,00

# УКАЗАТЕЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАЗВАНИЙ

- Абинская (Абинское укрепление), стан. Темрюкского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 88, 89, 17-  
 Абхазия 144  
 Австрия 48  
 Аграханский залив 23  
 Азербайджан 23, 27  
 Азия 74, 119  
 Азов, г., порт 24  
 Азовско-Моздокская укрепленная линия 24  
 Азовское море 24, 26, 46, 47, 51, 60, 70, 71, 73, 105 110  
 Алагир, сел. (стан.) Владикавказского окр. Терской обл. 45, 97, 188  
 Алагирское ущелье 45  
 Александрийская, стан. Пятигорского отд. Терской обл. 92  
 Александров (Александровск), г. см. Александровское  
 Александровская, крепость см. Александровское  
 Александровская, стан. см. Александровское  
 Александровский у. Ставропольской губ. 90  
 Александровское, с., уездный центр Ставропольской губ. 24, 29, 33, 38, 43, 90, 155, 187, 199, 200, 205, 208, 224  
 Али-Юрт, сел. Грозненского окр. Терской обл. 101  
 Алхан-Юрт, сел. Грозненского окр. Терской обл. 129  
 Алхан-Юртовская долина 101  
 Амур, р. 141  
 Анапа, г., порт 18, 46, 56, 70, 88, 116, 144, 145, 147, 155, 175, 180, 199, 200, 203, 206, 209, 221  
 Англия 48, 58, 108  
 Андреевская, крепость 24  
 Ардон, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 100  
 Арзамас, г. 32  
 Армавир, с. Лабинского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 49, 51, 69, 75, 79—83, 86, 90, 91, 99, 105, 109, 114, 116, 128, 155, 157, 159, 166, 167, 172, 175, 180, 181, 187, 189, 191, 199, 200, 202, 206, 209, 222  
 Армения 27, 133  
 Армянский, пос. Черноморского окр. 145  
 Архангельская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 68, 69, 75, 77  
 Архангельское, с. Прасковейского у. Ставропольской губ. 91  
 Астара, г. 57  
 Астрабад, провинция в Иране 23  
 Астраханская губ. (обл.) 32, 171  
 Астрахань, г. 23, 32, 69, 96  
 Афицкая, ст. Владикавказской ж. д. 85, 87  
 Ахтырская, стан. Темрюкского отд. Кубанской обл. 89, 116  
 Баканская, ст. Владикавказской ж. д. 88, 89  
 Бакинская губ. 62  
 Бакинская линия Владикавказской ж. д. 57, 62  
 Баку, г. 23, 57—62, 67, 130, 187  
 Баладжары, ст. Владикавказской ж. д. 62, 63  
 Балтийская ж. д. 54  
 Балтийское море 107, 110  
 Баратковская, стан. Кубанской обл. 83  
 Барсуки, ст. Владикавказской ж. д. 82, 90  
 Барсуковская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 82  
 Барханчак (Большой и Малый), кочевья Трухменского приставства Ставропольской губ. 91  
 Баталпашинск, г. см. Баталпашинская  
 Баталпашинская, стан. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 83, 105, 155, 199, 200, 206, 209, 219  
 Баталпашинский отд. Кубанской обл. 70, 71, 79, 81, 82, 90, 105, 151  
 Батум, г. 58, 130  
 Безопасное (Безопасенское), с. Ставропольского у. Ставропольской губ. 32  
 Бекетовка (Бекетовская), ст. Владикавказской ж. д. 73  
 Белая, р., приток р. Кубань 26, 70  
 Белая Глина (Белоглинское), сел. Медвеженского у. Ставропольской губ. 69  
 Белгород, г. 32  
 Белоглинская, ст. Владикавказской ж. д. 172  
 Беломечетская, стан. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 82, 83, 105  
 Белореченская, стан. Майкопского отд. Кубанской обл. 85  
 Белоруссия 32  
 Бено-Юрт, сел. Грозненского окр. Терской обл. 101  
 Беслан, ст. Владикавказской ж. д. 59, 63, 73, 92, 97, 98, 115, 129, 167  
 Бессарабская губ. 136, 171  
 Бесскорбная, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 82, 84  
 Бештау, ст. Владикавказской ж. д. 63, 94  
 Благодарненский у. Ставропольской губ. 91  
 Благодарное, с. Благодарненского у. Ставропольской губ. 33, 90, 91, 155, 199, 200, 205, 208, 225  
 Ближний Восток 26, 43  
 Богословская, стан. Баталпашинского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 82  
 Большой Зеленчук, р., приток р. Кубань 82, 83  
 Бороково, стан. Нальчикского окр. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 96  
 Брагун, сел. см. Брагуны  
 Брагуны, сел. Грозненского окр. Терской обл. 32  
 Брюховецкая, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 33, 77  
 Буг, р. см. Южный Буг  
 Вакориинская, стан. Ека-теринодарского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 85, 87  
 Ведено, слоб. Веденского окр. Терской обл. 101  
 Ведень см. Ведено  
 Великокняжеское, сел. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 84  
 Вельяминовский, посал Черноморского окр. см. Туапсе, г.  
 Верхне-Наурское, сел. см. Наур Верхний  
 Верхний Садон, сел. см. Садон Верхний  
 Витебская губ. 38

\* Основные данные указателя взяты из кн.: Кавказский календарь на 1901—1908 гг. Тифлис, 1900—1907; Города России в 1904 г. СПб., 1906.

## Список сокращений:

г. — город  
 губ. — губерния  
 дер. — деревня  
 ж. д. — железная дорога  
 обл. — область  
 окр. — округ  
 отд. — отдел  
 пос. — поселок  
 р. — река  
 сел. — селение

с. — село  
 слоб. — слобода  
 ст. — станция  
 стан. — станица  
 хут. — хутор

Владикавказ, г. (крепость) 25, 29, 34, 38, 40, 42, 43, 46, 51, 53, 54, 57, 59, 60, 62, 63, 69, 71, 74, 80, 85, 91, 92, 96—101, 106, 110, 116, 118, 119, 123, 124, 126, 130, 155, 157, 159, 161, 163—167, 174, 179—181, 187—192, 199, 200, 202, 204, 207, 213  
Владикавказская ж. д. 9, 11, 12, 14, 19, 52, 54—60, 62, 63, 65—72, 74—82, 84, 85, 89, 91—93, 95—97, 103, 106, 108—116, 118, 119, 121, 126, 128, 154, 166, 167, 172, 173, 187, 189, 190  
Владикавказский окр. Терской обл. 97, 122  
Владикавказско-Петровская линия см. Петровская линия Владикавказской ж. д.  
Владимирская губ. 171  
Внезапная, крепость 26  
Военно-Грузинская дорога 29, 43, 61, 97, 98  
Военно-Осетинская дорога 97  
Военно-Сухумская дорога 83  
Воздвиженская, слоб., Грозненского окр. Терской обл. 101  
Волга, р. 24, 60, 62, 73, 115  
Вольный, аул Баталпашинского отд. Кубанской обл. 79, 82  
Воровсколеская, стан. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 82, 90, 105  
Воронежская губ. 29, 122, 128, 138, 140, 171  
Воронцово-Александровское, с. Прасковейского у. Ставропольской губ. 69  
Восточное Предкавказье 31, 133  
Восточный Кавказ 23, 26  
  
Гагринская теснина 145  
Геленджик, сел., порт Новороссийского окр. Черноморской губ. 18, 56, 120, 121, 144  
Георгиевск, г. (крепость) 24, 27, 30, 31, 33—36, 38—40, 42, 43, 51, 91—94, 155, 157, 159, 166, 199, 200, 203, 204, 207, 215  
Георгиевская, стан. Пятигорского отд. Терской обл. 24, 50  
Георгиевско-Осетинское, сел. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 83  
Гиалинская, стан. Майкопского отд. Кубанской обл. 69, 85  
Гилян, провинция в Иране 23  
Главный Кавказский хребет 61, 62, 88, 145, 151  
Горячеводская, стан. Пятигорского отд. Терской обл. 50, 101  
Государственная, стан. Моздокского отд. Терской обл. 25  
Государственное, сел. см. Государственная, стан.  
Григориполисская, стан.

Лабинского отд. Кубанской обл. 77, 79  
Грозная, крепость см. Грозный, г.  
Грозненская, стан. Кизлярского отд. Терской обл. 101, 103, 104  
Грозненский окр. Терской обл. 101, 102, 129  
Грозный, г. (крепость) 26, 38, 59, 90, 99—104, 106, 127—130, 155, 157, 159, 165—167, 174, 179, 181, 187—192, 199, 200, 202, 204, 207, 213  
Грузия 24, 26, 27, 29, 34, 43, 98, 133  
Грязе-Царицынская ж. д. 54  
Гудермес, р., приток р. Суижа 101  
Гудермес, сел. Веденского окр. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 59, 102, 128  
Гудермесовский хребет 101  
Гулькевичи, ст. Владикавказской ж. д. 77—79, 109  
  
Дагестан (Дагестанская обл.) 23, 26, 27, 58, 61, 62, 74, 104, 119  
Дальний Восток 4, 6  
Дарг-Кох, сел. Владикавказского окр. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 97, 98  
Дарго, сел. Веденского окр. Терской обл. 101  
Дарьяльское ущелье 29, 97  
Датых, сел. Назрановского окр. Терской обл. 101  
Даховский, посад Черноморского окр. см. Сочи  
Дворцовый, хутор Кубанской обл. 83  
Дербент, г. 23, 32, 61—63, 73  
Джульфа, г. 57  
Динская, стан. Екатеринодарского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 85, 87  
Дмитриевская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 68  
Днестр, р. 26  
Дон, р. 47, 69, 73, 74  
Донбасс 102, 187  
Донская, крепость 24  
Донская балка, сел. 25  
Донская обл. см. Область Войска Донского  
  
Евдокимовское, с. Грозненского окр. Терской обл. 101  
Европа 109, 110, 116, 118, 119  
Европейская Россия 3, 6, 7, 15, 22, 63—65, 74, 83, 88, 98, 105, 131, 136—139, 141, 151, 155, 156, 158, 159, 161, 167, 168, 170—172, 176—181, 188, 190  
Егорлык, р., приток р. Западный Маныч 69, 77, 133  
Егорлык, ст. Владикавказской ж. д. 60, 92  
Ейск, г., порт 18, 47—49, 51, 69, 70, 86, 99, 116—118, 155, 159, 166, 175, 181, 189, 191, 199, 200, 202, 205, 209, 220  
Ейская коса 47

Ейский отд. Кубанской обл. 70, 71, 75  
Екатериновская, стан. Ейского отд. Кубанской обл. 69  
Екатериноград, г. (крепость) см. Екатериноградская  
Екатериноградская, стан. (крепость) Моздокского отд. Терской обл. 24, 25, 96  
Екатеринодар, г. (крепость) 27, 29, 33, 36, 39, 40, 56, 62, 63, 69, 70, 76—78, 84—87, 99, 105, 114, 116, 155, 157, 159, 161, 163—165, 175, 181, 190, 191, 199, 200, 202, 205, 208, 219  
Екатеринодарский отд. Кубанской обл. 70, 71, 75, 85  
Екатеринославская губ. 32, 136, 140, 141, 171  
Ессентуки, р., приток р. Подкумок 50, 106  
Ессентукская (Ессентуки), стан. Пятигорского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 50, 93, 94, 106, 130  
Ея, р. 24, 26, 30, 133  
  
Железная, гора 50  
Железноводск, сел. Пятигорского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 50, 63, 93, 94, 106  
Железноводская ветвь Владикавказской ж. д. 59  
Железноводский курорт см. Железноводск  
  
Завсложье (Заволжские губ.) 64, 140, 141  
Закавказская ж. д. 62  
Закавказье (Закавказский край, Закавказские губ.) 6, 7, 23, 24, 26, 31, 32, 34, 43, 54, 57—62, 67, 73, 74, 80, 83, 88, 95, 98, 102, 105, 115, 119, 141, 148, 152, 180  
Закаспийская ж. д. 63  
Закаспийская обл. (Закаспийский край) 119  
Закубанье (Закубанский край) 69, 144  
Западная Европа (Запад) 168  
Западная Россия 96  
Западный Кавказ 26, 144  
Згид, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 125  
Зольская, стан. Пятигорского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 94  
  
Изобильная, ст. Владикавказской ж. д. 60, 92  
Ильская, стан. Екатеринодарского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 88, 89  
Ингушетия 101, 129  
Индери см. Эндери  
Иран 23, 31, 32, 34, 37, 58, 62  
Италия 108  
  
Кабарда 23, 24, 96  
Кабардинский, пос. Черноморского окр. 145  
Кавказ (Кавказский край) 3, 7, 8, 23, 26, 27, 29, 31, 32, 35, 37, 38, 41—44, 46,

47, 53, 54, 57, 58, 60—62, 120, 132, 134, 136, 141, 143, 145—153, 172, 184  
 Кавказская, стан. (крепость) Кавказского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 26, 60, 62, 63, 69, 72, 77—79, 105, 109, 114, 155, 199, 200, 206, 209, 222  
 Кавказская губ. см. Кавказская обл.  
 Кавказская обл. (Кавказское наместничество, Кавказская губ.) 25, 28, 29, 31, 32, 38, 39, 43, 46, 61, 93  
 Кавказская укрепленная линия 25, 27, 43  
 Кавказские горы 44  
 Кавказские Минеральные воды 93, 94  
 Кавказский отд. Кубанской обл. 70, 71, 75, 77, 81  
 Кавказский хребет см. Главный Кавказский хребет  
 Кавказское наместничество см. Кавказская обл.  
 Кадж-Юрт, сел. Веденского окр. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 59  
 Казанская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 32  
 Казанская губ. 171  
 Казбек, вершина Главного Кавказского хребта 44  
 Кази-Юрт, сел. Хасав-Юртовского окр. Терской обл. 104  
 Калаус, р., приток р. Восточный Маныч 25, 133  
 Калуга, г. 32  
 Калужская губ. 171  
 Каменнородская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 79  
 Карасунский кут, мыс влучине р. Кубань 29  
 Карачаевского общества земли Баталпащинского отд. Кубанской обл. 151  
 Каррас, ст. Владикавказской ж. д. 93, 94  
 Каспийское море (Каспий) 33, 57—60, 62, 70, 88, 96, 102, 118, 119, 154  
 Качалай-Кутан, сел. Хасав-Юртовского окр. Терской обл. 104  
 Кей, с. Грозненского окр. Терской обл. 101  
 Керчь, г., порт 47, 49, 70, 122  
 Кескем, сел. Сунженского отд. Терской обл. 95, 97  
 Киев, г. 54  
 Киевская губ. 141  
 Кизляр, г. (крепость) 23, 24, 27, 29, 31, 32, 34—43, 45, 50, 69, 96, 97, 155, 157, 159, 166, 187, 199, 200, 202, 204, 207, 214  
 Кизилерский отд. Терской обл. 23, 101  
 Кисловодск, г. 38, 49—51, 63, 93, 94  
 Кислые воды, источники 50  
 Кисляковская (Кисляковка), стан. Ейского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 172  
 Кожокво-Нижнее, сел. Нальчикского окр. Терской обл. 95  
 Козлов, г. 32  
 Койсу, р. см. Сулак  
 Коломна, г. 32  
 Конеловская, стан. Ейского отд. Кубанской обл. 75  
 Коноково, стан. Лабинского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 79  
 Коноковский, аул Баталпащинского отд. Кубанской обл. 79, 82  
 Константиновское укрепление см. Пятигорск  
 Константиногорская, крепость 26  
 Кореновская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 76, 77, 105  
 Костек, дер. Хасав-Юртовского окр. Терской обл. 32  
 Костромская губ. 171  
 Котляревская, стан. Сунженского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 95, 96  
 Крыловская, стан. Ейского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 76  
 Крымская, стан. Темрюкского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 88, 89, 105, 172  
 Крымское ханство 22, 24  
 Кубанская, стан. Майкопского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 79  
 Кубанская обл. (Кубань) 10, 14, 20, 24, 26, 29, 37, 38, 54, 56, 62, 64, 65, 67—72, 75, 78, 80—82, 84, 86—88, 90, 105, 116, 129, 138—141, 144, 149—151, 153—164, 167—169, 172, 173, 175, 177—182, 199, 200, 202, 218  
 Кубанская степь 49  
 Кубанского казачьего войска земли 144, 151  
 Кубанское, с. Лабинского отд. Кубанской обл. 79  
 Кубань, р. 10, 22, 24, 25, 27, 30, 44, 49, 51, 54, 55, 70, 71, 77—79, 81—83, 88, 105  
 Кума, р. 25, 28, 54, 93, 133  
 Кура, р., приток р. Терек 25, 95, 96  
 Кургоковский, аул Баталпащинского отд. Кубанской обл. 79, 82  
 Курсавка, ст. Владикавказской ж. д. 90, 91  
 Курская губ. 29, 32, 122, 128, 138, 140, 171  
 Курское, сел. 25  
 Кутане, г. 97  
 Куцевская (Куцевка), стан. Ейского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 33, 69, 75—78, 105, 173  
 Лаба, р., приток р. Кубань 26, 70, 105  
 Лабинская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 81  
 Лабинский отд. Кубанской обл. 54, 70, 71, 77, 79, 80, 82, 105  
 Ладонская, ст. Владикавказской ж. д. 85, 87  
 Ладонская, стан. Екатеринодарского отд. Кубанской обл. 68  
 Лебединский у. Харьковской губ. 134  
 Левобережная Украина 138  
 Ленинград, г. 14  
 Либана, г. 117  
 Линейная, стан. Майкопского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 88, 89  
 Луковская, стан. Моздокского отд. Терской обл. 95  
 Магомат-Мост, сел. Хасав-Юртовского окр. Терской обл. 104  
 Магомат-Юртовская, стан. Сунженского отд. Терской обл. 97  
 Мазандеран, провинция в Иране 23  
 Майкоп, г. 81, 105, 155, 157, 159, 166, 175, 199, 200, 202, 206, 209, 220  
 Майкопский отд. Кубанской обл. 70, 71, 81, 85, 105  
 Малка, р., приток р. Терек 54, 95  
 Малороссийская, ст. Владикавказской ж. д. 75, 78, 109  
 Малый Зеленчук, р., приток р. Кубань 82  
 Мамисонское ущелье 125  
 Маныч 22, 30  
 Марьянская, крепость 24  
 Медведское, с. 33  
 Медвежа (Медвеженское), с., уездный центр Ставропольской губ. 91, 155, 199, 200, 205, 208, 225  
 Медвеженский у. Ставропольской губ. 81, 91  
 Мизурское (Мизур), сел. Владикавказского окр. Терской обл. 125  
 Минераловодская ветвь Владикавказской ж. д. 59  
 Минеральные Воды см. Кавказские Минеральные воды  
 Минеральные Воды, г., ст. Владикавказской ж. д. 62, 63, 69, 91—94  
 Мирская, ст. Владикавказской ж. д. 77  
 Михайлов, г. 32  
 Михайловское, сел. Ставропольского у. Ставропольской губ. 25  
 Моздок, г. (крепость) 23—25, 27, 29, 30, 34—36, 38—40, 42, 43, 45, 50, 69, 96, 97, 150, 155, 157, 159, 166, 187, 199, 200, 203, 204, 207, 216  
 Моздокский отд. Терской обл. 95  
 Молдаванское, с. Темрюкского отд. Кубанской обл. 88  
 Москва, г. 14, 32, 46  
 Московская, крепость см. Московское, с.  
 Московская губ. 171  
 Московский промышленный район 74, 99, 102  
 Московское, с. Ставропольского у. Ставропольской губ. 24, 32  
 Московско-Курская (Южная) ж. д. 54



Московско-Рязанская ж. д. 54  
 Мужекай, сел. Хасав-Юртовского окр. Терской обл. 104  
 Мундар-Юрт, сел. Грозненского окр. Терской обл. 101  
 Нагутская, ст. Владикавказской ж. д. 90, 91  
 Надежда, сел. см. Надежденское  
 Надежденское, сел. Ставропольского у. Ставропольской губ. 25  
 Назрань, пос. Владикавказского окр. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 97, 98 100  
 Найденное, сел. 25  
 Нальчик, г. 93, 96, 97, 155, 159, 199, 200, 204, 207, 214  
 Нальчикский окр. Терской обл. 95  
 Натухайская, стан. Темрюкского отд. Кубанской обл. 88  
 Наур Верхний, сел. Грозненского окр. Терской обл. 101  
 Наур Нижний, сел. Грозненского окр. Терской обл. 101  
 Наурская, стан. Моздокского отд. Терской обл. 33  
 Нахичевань, г. 36  
 Невинномысская, стан. Баталпашинского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 82—84, 90, 105, 173  
 Незлобная, стан. Пятигорского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 91, 93—95, 109, 130  
 Нетхой, р., приток р. Сунжа 101  
 Нижегородская губ. 32, 171  
 Нижнее Поволжье 107, 118  
 Нижне-Наурское, сел. см. Наур Нижний  
 Нижний Садон, сел. см. Садон Нижний  
 Николаев, г., порт 117, 122  
 Николаевская, стан. Кизлярского отд. Терской обл. 101  
 Николаевская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 79, 82  
 Николаевский, пос. Кавказского отд. Кубанской обл. 75, 77  
 Николино-Балковское, с. Благодарненского у. Ставропольской губ. 91  
 Новгородская губ. 171  
 Ново-Александровская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 77, 79  
 Ново-Лабинская, стан. Майкопского отд. Кубанской обл. 87  
 Ново-Малороссийская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 75, 77  
 Ново-Михайловское, с. Лабинского отд. Кубанской обл. 77  
 Ново-Покровская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 69, 75, 77  
 Новозаведенное (Новозаведенское), сел. Прасковейского у. Ставропольской губ. 25  
 Новокрещенская слобода Терского города 23  
 Новороссийск, г., порт 18, 46, 56, 57, 60, 63, 70—73, 76—80, 82—86, 88, 90, 92, 95—99, 102, 106, 108, 110—122, 126, 130, 145, 148, 155, 157, 159, 161, 163—167, 169, 176, 179—181, 187—192, 199, 200, 201, 205, 208, 211  
 Новороссийская линия Владикавказской ж. д. 14, 56, 57, 70, 71, 75, 77, 85, 88, 108, 167  
 Новороссийский окр. Черноморской губ. 147  
 Новороссия 64, 134, 137, 140, 141  
 Новый Юрт, стан. Грозненского окр. Терской обл. 101  
 Нузал, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 125  
 Обильное, с. Прасковейского у. Ставропольской губ. 25, 91  
 Область Войска Донского 136, 140, 141, 171  
 Одесса, г., порт 70, 110, 117, 118, 122, 130  
 Окопная слобода Терского города 23  
 Оренбургская губ. 72, 115, 136, 171  
 Орловская губ. 138, 140, 171  
 Орловско-Витебская ж. д. 54  
 Осетия 34, 44, 52, 124  
 Отказное, с. Прасковейского у. Ставропольской губ. 25, 91  
 Отрада-Кубанская, ст. Владикавказской ж. д. 77, 78  
 Отрадная, стан. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 82, 83, 84, 105, 173  
 Павловская, крепость 24  
 Павловская, стан. Ейского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 76  
 Павлодольская, стан. Моздокского отд. Терской обл. 95  
 Пашковская, стан. Екатеринодарского отд. Кубанской обл. 87  
 Пелагиада (Палагиада), стан. Ставропольского у. Ставропольской губ., ст. Владикавказской ж. д. 25, 60, 92  
 Пензенская губ. 138, 171  
 Персия см. Иран  
 Петербург (Санкт-Петербург), г. 32, 43, 117, 120  
 Петербургская губ. 171  
 Петербургский порт 72, 110  
 Петровск, г., порт, ст. Владикавказской ж. д. 57—63, 67, 73, 83, 90, 96—100, 102, 105, 115, 118, 119, 127, 128, 167, 188, 189, 191  
 Петровск-Кавказский, ст. Владикавказской ж. д. 119  
 Петровская линия Владикавказской ж. д. 14, 57—59, 73, 74, 96—98, 104, 105, 118, 119, 167  
 Петровское, с. Благодарненского у. Ставропольской губ. 25, 69  
 Петропавловская, стан. Майкопского отд. Кубанской обл. 77  
 Пластуновская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 85, 87, 172  
 Платиновская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 87  
 Поволжье 46, 67, 72—74, 102, 115  
 Подгорная, стан. Пятигорского отд. Терской обл. 92  
 Подкумок, р., приток р. Кума 28, 50  
 Подонье 46  
 Покойное, с. Прасковейского у. Ставропольской губ. 25, 91  
 Покровско-Уральская ж. д. см. Рязанско-Уральская ж. д.  
 Полтавская губ. 134, 135, 137—141, 171  
 Польша 88, 99, 102  
 Попутная, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 82  
 Потти-Тифлисская ж. д. 57  
 Прасковейский у. Ставропольской губ. 91  
 Прасковей, с. (г.), уездный центр Ставропольской губ. 90, 91, 93  
 Прасковьино, сел. 25  
 Предкавказье 17, 23—25, 27—29, 32, 33, 39, 46, 48, 71, 78, 81, 82, 88—90, 95, 98, 99, 102, 105, 114, 116, 118, 119, 131, 133, 137, 140, 185  
 Приазовье 102  
 Привольное, сел. 25  
 Прикамье 102  
 Прикубанье 25, 40, 67, 129, 151  
 Приморско-Ахтарская, стан., порт Темрюкского отд. Кубанской обл. 116  
 Промышленный центр см. Центральный промышленный район  
 Прохладная (Прохладненская), стан. Моздокского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 62, 69, 70, 92, 95, 96, 129, 130, 172  
 Прочноокопская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 79  
 Прочноокопский редут 26  
 Псковская губ. 138, 171  
 Пшизовский, аул Майкопского отд. Кубанской обл. 85  
 Пятигорск, г. 36, 38, 40, 42, 49—51, 54, 92—94, 106, 155, 199, 200, 202, 204, 207, 215  
 Пятигорский отд. Терской обл. 92  
 Раевская, стан. Темрюкского отд. Кубанской обл. 88  
 Расшеватка, ст. Владикавказской ж. д. 60, 78, 79  
 Рига, г. 32, 117

Рождественская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 60, 92  
Рождественский, хут. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 84  
Рождественское, сел. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 83  
Розовая, ст. Владикавказской ж. д. 77  
Романовский, хут. Кавказского отд. Кубанской обл. 54, 79, 189  
Романовский пост с.м. Романовский  
Россия (Российская империя, Русское государство) 3—9, 11, 13, 14, 16, 18—32, 37, 43, 44, 52, 54, 55, 57—61, 63—65, 69, 74, 76, 77, 79, 80, 95, 96, 98, 99, 102, 104, 107—110, 112, 116, 119—121, 125, 126, 128—132, 134—138, 140, 143, 149, 153—156, 159, 161, 168—174, 176, 182—185, 187—189, 192  
Ростов-на-Дону (Ростов), г., порт 36, 46, 47, 53, 54, 59, 62, 63, 69—73, 75, 76, 78—80, 82, 83, 85, 88, 91, 92, 95—97, 99, 102, 110, 113, 117, 118, 126, 130, 187  
Ростово-Владикавказская ж. д. с.м. Владикавказская ж. д.  
Рыбинск, г. 72  
Рязань, г. 32  
Рязанская, стан. Екатеринбургского отд. Кубанской обл. 87  
Рязанская губ. 171  
Рязанско-Уральская ж. д. 60

Сагопш, сел. Сунженского отд. Терской обл. 97  
Сал, р., приток р. Дон 69  
Садон Верхний, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 124—126, 188  
Садон Нижний, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 125, 188  
Салугардан, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 45, 125  
Самарская губ. 72, 115, 136, 171  
Самашкинская, стан. Сунженского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 97  
Саратов, г. 32  
Саратовская губ. 62, 65, 72, 115, 136, 140, 171  
Сарепта, г. 73  
Святого Креста, г. (крепость) 23, 155, 199, 200, 205, 208, 225  
Святой Нины, с. Прасковейского у. Ставропольской губ. 91  
Север с.м. Северный район  
Северная, крепость 24  
Северная Осетия 44, 97  
Северное Причерноморье 26  
Северный Дагестан 73  
Северный Кавказ 7—11, 13, 17, 19, 20, 22—27, 29—32,

34—36, 38—44, 46, 49—53, 55, 56, 59, 63—69, 71, 73—76, 80, 81, 83, 87, 91, 96, 98, 99, 103, 105—108, 111, 113, 114, 116, 118—124, 128—134, 136—141, 143, 144, 149, 152, 154—169, 171—174, 176—182, 184, 185, 187—192, 199, 200, 204  
Северный район (Север) 72, 73  
Северо-Кавказский край с.м.  
Северный Кавказ  
Северская, стан. Екатеринбургского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 85, 87  
Сергиевское, с. Александровского у. Ставропольской губ. 90  
Серноводск (Серноводская), ст. Владикавказской ж. д. 97  
Сибирская ж. д. (Великая Сибирская дорога) 56, 60, 62, 63  
Сибирь 3, 4, 6, 10, 13, 63, 115, 136, 137, 140  
Симбирская губ. 171  
Славянская, стан. Темрюкского отд. Кубанской обл. 155, 199, 200, 206, 209, 217  
Слепцовская, стан. Сунженского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 97  
Смоленская губ. 138, 171  
Солдатская, стан. Моздокского отд. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 95, 96  
Солдатско-Александровское, с. Прасковейского у. Ставропольской губ. 91  
Сочи, г. 145, 147, 155, 199, 200, 205, 208, 211  
Сочинский окр. Черноморской губ. 147  
Спасное, сел. 25  
Средний Егорлык, с. 32  
Средняя Азия 3, 7, 10, 13, 58, 63, 83, 102, 121  
Ставрополь, г. 20, 24, 25, 27, 29, 33—36, 38—41, 43, 51, 59, 60, 63, 71, 72, 75, 78, 83, 86, 90—93, 99, 116, 155, 157, 159, 161, 163—167, 173, 176, 179, 181, 187, 190, 199—201, 205, 208, 224  
Ставропольская возвышенность 79, 133  
Ставропольская губ. (Ставрополье) 10, 14, 20, 31, 33, 39, 42, 46, 47, 50, 55, 59, 62, 65, 67, 69, 71, 72, 80, 81, 90, 91, 93, 97, 105, 138—141, 149—151, 154—164, 167—169, 173, 176, 177—182, 199—201, 223  
Ставропольская линия Владикавказской ж. д. 14, 60, 71, 72, 91, 114  
Ставропольский у. Ставропольской губ. 81, 91  
Станичная, ст. Владикавказской ж. д. 75—77  
Старобельск, г. 32  
Старо-Деревяниновская, стан. Ейского отд. Кубанской обл. 75

Старо-Минская, стан. Ейского отд. Кубанской обл. 33  
Старо-Черкасская, стан. 32  
Старо-Щербиновская, стан. Ейского отд. Кубанской обл. 33  
Степное Предкавказье 7, 8, 10, 22, 30, 86, 132, 133, 165, 188  
Суноровская, стан. Баталпашинского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 90, 91, 173  
Сулак (Койсу), р. 23, 104  
Сунжа, р., приток р. Терек 22, 26, 101, 129, 154  
Сунженская, стан. Сунженского отд. Терской обл. 155, 199, 200, 204, 207, 216  
Сунженская укрепленная линия 26  
Сунженский отд. Терской обл. 95, 97  
Сухая Буйвола, сел. Благодарненского у. Ставропольской губ. 25  
Сухум, г. 57, 83  
Сухумский отд. (окр.) 145  
Таврическая губ. 65, 136, 141, 171  
Таганрог, г., порт 36, 46, 117, 118  
Тамань-Куб., сел. Хасав-Юртовского окр. Терской обл. 104  
Тамань, г., порт 116  
Тамбиево 2-е, сел. Нальчикского окр. Терской обл. 95  
Тамбов, г. 32  
Тамбовская губ. 128, 138, 171  
Тамиск, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 125  
Тарки, сел. (г.) Темир-Хан-Шуриновского окр. Дагестанской обл. 32  
Татарская слобода Терского города 23  
Тверская губ. 171  
Теберда Кубанской обл. 83  
Темижбекская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 60, 68, 78  
Темиргоевская, стан. Майкопского отд. Кубанской обл. 79  
Темир-Хан-Шура, г. 74  
Темнолесская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 83  
Темрюк, г., порт 70, 71, 88, 105, 116, 155, 166, 199, 200, 203, 206, 209, 221  
Темрюкский отд. Кубанской обл. 70, 71, 88  
Терек, р. 10, 22—24, 26, 27, 30, 31, 33, 44, 54, 95, 97, 101, 104, 129, 154  
Терки с.м. Терский город  
Терновская, стан. Кавказского отд. Кубанской обл. 75, 77  
Терская, стан. Сунженского отд. Терской обл. 97  
Терская обл. 10, 14, 20, 28, 36, 54, 55, 61, 62, 65, 69—71, 73, 74, 80, 91, 92, 96—98, 101—105, 116, 122, 124, 127, 129, 130, 138—141,

149—151, 155—164, 167—169, 173, 174, 178—181, 199, 200, 202, 212  
Терский город, крепость 22, 23  
Терского казачьего войска земли 150  
Тиб, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 125  
Тифлис, г. 58, 61, 97, 130  
Тихорецкая, стан. Кавказского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 56, 57, 62, 63, 69—73, 76, 77, 84, 85, 91, 105, 108, 109, 115, 126, 129, 166, 172  
Томская губ. 141  
Тракты:  
Главный Кавказский 28  
Донской 32  
Моздокско-Кизлярский 101  
Терская линия 70, 96  
Тифлиссский 91  
Царицынский 33, 91  
Черкассский 32, 33, 46, 91  
Трухменское приставство Ставропольской губ. 91  
Туапсе, г., порт 18, 57, 122, 145, 147, 155, 199, 200, 205, 208, 211  
Туапсе, р. 144  
Туапсинский окр. Черноморской губ. 147  
Тула, г. 32  
Тульская губ. 138, 171  
Туркестан (Туркестанский край) 98  
Турция 22, 26, 43, 48, 53, 122, 144, 149, 151  
Убеженская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 79  
Узун-Ада, пос. Закаспийской обл. 119  
Украина 26, 32, 80, 99, 102, 126  
Уманская, стан. Ейского отд. Кубанской обл. 69, 75, 76, 155, 199, 200, 206, 209, 222  
Унал (Верхний и Нижний), селения Владикавказского окр. Терской обл. 125  
Урал 98, 99, 102, 115  
Уральская обл. 136  
Уруп, р., приток р. Кубань 26, 79, 105  
Урупская, стан. Лабинского отд. Кубанской обл. 79  
Урупский, аул Баталпашинского отд. Кубанской обл. 79, 82  
Успенское, с. Баталпашинского отд. Кубанской обл. 79, 82  
Усть-Лабинская, стан. (крепость) Екатеринодарского отд. Кубанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 26, 70, 77, 85, 87, 105  
Уфимская губ. 72, 115, 171

Фельдмаршалский, пос. Лабинского отд. Кубанской обл. 79  
Феодосия, г., порт 122  
Фортанга, р., приток р. Суижа 101  
Франция 48, 108

Ханцево, сел. Сунженского отд. Терской обл. 95  
Харьковская губ. 32, 134, 138, 140, 141, 171  
Харьковский у. Харьковской губ. 134  
Хасав-Юрт, слоб. Хасав-Юртовского окр. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 59, 104, 155, 199, 200, 204, 207, 217  
Хасав-Юртовский окр. Терской обл. 104  
Херсонская губ. 65, 136, 141, 171  
Ход, сел. Владикавказского окр. Терской обл. 125  
Хопер, р., приток р. Дон 24  
Хуторок, имение Лабинского отд. Кубанской обл. 54

Царицын, г. 57, 63, 67, 72, 73, 77, 88, 90, 99, 102, 115  
Царицынская линия Владикавказской ж. д. 57, 60, 73, 88, 115  
Царицынский, пос. Лабинского отд. Кубанской обл. 79  
Цемеская бухта 108, 116  
Центральная Азия 74  
Центральная Россия 31, 32, 63, 70, 96, 98, 137, 187  
Центральный промышленный район 46, 99  
Центральный черноземный район (центр) 107, 115, 138  
Црау, р. 44, 45

Челбасская, стан. Ейского отд. Кубанской обл. 75  
Челябинский у. Оренбургской губ. 115  
Черкасская слобода Терского города 23  
Черниговская губ. 137, 138, 140, 141, 171  
Черное море 24, 26, 46, 53, 56, 57, 60, 62, 71, 73, 108, 115, 144, 145  
Черноземный центр см. Центральный черноземный район  
Черноморская губ. (Черноморский край) 10, 20, 46, 62, 70, 120, 121, 138, 140, 141, 145, 147, 148, 150, 152, 154, 156—164, 167—169, 173, 176, 177—181, 199—201, 210  
Черноморский окр. Кубанской обл. см. Черноморская губ.  
Черноморско-Азовское побережье 107, 117, 118  
Черноморского казачьего

войска земли 31, 40, 46, 47  
Черноморское побережье Кавказа 38, 88, 102, 119—121, 144, 147, 148, 153, 179  
Черноморье (Черномория) см. Черноморского казачьего войска земли  
Черномыское, сел. 25  
Чечен-аул, сел. Грозненского окр. Терской обл. 129  
Чеченская равнина 101  
Чечня 58, 101, 104, 129  
Чир-Юрт, слоб. Темир-Хан-Шуриновского окр. Дагестанской обл., ст. Владикавказской ж. д. 59

Шапсугского берегового батальона Кубанского казачьего войска станицы Черноморского окр. (губ.) 144, 145, 147  
Шатой, сел. Грозненского окр. Терской обл. 101

Эльбрус, вершина Главного Кавказского хребта 44  
Эльхотово, сел. Владикавказского окр. Терской обл., ст. Владикавказской ж. д. 95, 96  
Эндери, дер. 32

Юг России 47, 64, 71, 72, 96, 107, 116, 137, 187  
Юго-Восточная Россия (Юго-Восточный район, Юго-Восток) 107, 116, 117  
Юго-Западная Азия 74  
Южная Европа 26  
Южная Украина 74  
Южно-Уссурийский край 141  
Южный Буг, р. 26  
Южный горнопромышленный район (полоса) 90, 98, 99, 102

Ярославская губ. 171

*Экономико-географические районы\*:*

Абинский 88, 89  
Александровско-Ставропольский 90  
Армавирский 79  
Владикавказский 97, 100  
Грозненский 98, 99, 101, 103, 104  
Екатеринодарский 85  
Кавказский 77, 99  
Кизлярский 105  
Моздокский 98, 99  
Невинномысский 80, 82—84, 99  
Прохладненский 95, 98, 99  
Пятигорский 92—95, 98, 99  
Ставропольский 99  
Тихорецкий 75, 76  
Усть-Терский 105  
Хасав-Юртовский 98, 99, 104

\* Районирование принято по кн.: Торговля и промышленность Европейской России по районам / Под. ред. В. И. Семенова — Тлн-Шанского. СПб., 1910. Вып. 7.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> . . . . .	<b>3</b>
<b>Глава первая</b>	
<b>СОЦИАЛЬНЫЙ ОБЛИК СЕВЕРОКАВКАЗСКОГО ГОРОДА К НАЧАЛУ ПОРЕФОРМЕННОГО ПЕРИОДА</b> . . . . .	<b>22</b>
Исторические предпосылки развития городской жизни на Северном Кавказе . . . . .	22
Специфика северокавказских городов в дореформенный период . .	27
Развитие буржуазных тенденций в городской жизни края в первой половине XIX в. . . . .	30
<b>Глава вторая</b>	
<b>ФОРМИРОВАНИЕ КАПИТАЛИСТИЧЕСКОГО ГОРОДА НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ</b> . . . . .	<b>52</b>
Железнодорожное строительство как фактор развития капитализма на Северном Кавказе . . . . .	52
Сооружение Ростово-Владикавказской магистрали и расширение железнодорожной сети . . . . .	52
Воздействие Владикавказской ж. д. на эволюцию рынка (изменение структуры торговли, перемещение торговых путей и товарораспределительных центров) . . . . .	63
Роль железнодорожных узлов как центров хозяйственной жизни северокавказского региона . . . . .	74
Развитие городских капиталистических центров Северного Кавказа	106
Расширение экспортной торговли и создание северокавказских морских портов . . . . .	106
Город — центр развития крупной индустрии и формирования промышленного пролетариата . . . . .	120
<b>Глава третья</b>	
<b>СОЦИАЛЬНЫЙ ОБЛИК СЕВЕРОКАВКАЗСКОГО ГОРОДА В ЭПОХУ КАПИТАЛИЗМА</b> . . . . .	<b>131</b>
Миграционные потоки и районы выхода пришлого городского населения Северного Кавказа. Горожане-переселенцы . . . . .	131
Динамика роста городского населения. Его численность и состав	155
Характеристика социального и профессионального состава городского населения Северного Кавказа . . . . .	173
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> . . . . .	<b>184</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b> . . . . .	<b>193</b>
Классификация торговли, промышленности и грузооборотов . . . .	193
Таблицы . . . . .	199
Указатель географических названий . . . . .	226

# ОПЕЧАТКИ И ИСПРАВЛЕНИЯ

Страница	Строка	Напечатано	Должно быть
139	2—3 сн.	из кубанской обл. — 12,5	Кубанской обл. — 13,4
169	18 сн.	Северный Кавказ	Северный Кавказ***
169	1 сн.	Новороссийск	Кубанская, Терская области, Ставрополь- ская губ.
169	5 сн.	6,9***	6,9
181	16 св.	44,1	41,2

Л. В. Куприянова

2 р. 60 к.

581817



**ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»**