

ИСТОРИЯ

УДК 94(470+571) «18/19»

ББК 63.3(2)5

А 35

В.В. Азарова,

соискатель кафедры всеобщей и отечественной истории Армавирского государственного педагогического университета, г. Армавир, тел.: +79182513651, e-mail: akusit@mail.ru

К ПРОБЛЕМЕ ВЛИЯНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СРЕДНЕЙ КУБАНИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

(Рецензирована)

Аннотация. В статье рассмотрена проблематика строительства железных дорог на Средней Кубани во второй половине XIX – начале XX вв., капиталистическое развитие региона, гражданское строительство, возникновение новых торговых центров, кредитных учреждений, земледелия.

Ключевые слова: пореформенный период, социально-экономическая инфраструктура, капиталистическое развитие, общества Ростово-Владикавказской, Армавир-Туапсинской железных дорог.

V.V. Azarova,

Applicant of General and National History Department, the Armavir State Pedagogical University, Armavir, ph.: +79182513651, e-mail: akusit@mail.ru

ON INFLUENCE OF THE RAILROADS ON THE CENTRAL KUBAN SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT IN THE SECOND HALF OF THE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

Abstract. The paper examines the problems related to the construction of the railroads in Central Kuban in the context of local economic realities and need to develop social and economic infrastructure of the region in the second half of the 19th – early 20th century, their influence on demographic processes, capitalist development of the region, civil engineering and emergence of new shopping centers, credit institutions and agriculture.

Keywords: post-reform period, social and economic infrastructure, capitalist development, Societies of the Rostov-Vladikavkaz and Armavir-Tuapse Railroads.

Как известно, с определенно- для поступательного социально-го времени наличие сети желез- экономического роста целых стран-ных дорог и степень их развития и отдельных регионов внутри них. становятся важным критерием В данном смысле не были исклю-

чением во второй половине XIX – начале XX вв. Северный Кавказ и, конкретно, Средняя Кубань.

После отмены крепостного права и окончания Кавказской войны усилились экономические связи между народами Северного Кавказа. Под влиянием российской модернизации традиционная экономика менялась, велось железнодорожное строительство, формировались крупные торговые центры [1; 38]. В пореформенный период на Средней Кубани происходили значительные изменения. В 1875 г. по ее территории прошла Ростово-Владикавказская железная дорога. Спустя год Владикавказ был соединен с Петровском, а через него с Баку. В 1887 г. была пущена линия Тихорецк–Екатеринодар, в 1888 г. Екатеринодар – Новороссийск, в 1895 г. Кавказская – Михайловская (близ Ставрополя), в 1899 г. Тихорецк – Царицын, в 1901 г. Кавказская – Екатеринодар [2; 142]. На Средней Кубани в данный период функционировали следующие станции Ростово-Владикавказской железной дороги: Тихорецкая, Малороссийская, Мирская, Кавказская, Гулькевичи, Отрадо-Кубанская, Армавир, Коноковская, Николаевская [3; 174].

Главными станциями дороги считались Тихорецкая, Кавказская и Армавир. Как правило, для удобства погрузки различных грузов в непосредственной близости к станциям создавались такие объекты инфраструктуры, как склады, элеваторы, хлебные ссыпки и т.д. Поэтому в 90-х гг. XIX в. на этих станциях были построены элеваторы и склады для зерна [4; 82].

Расположенные на Владикавказской железной дороге станции стали играть ведущую роль не только как центры перевозок хлебных и иных грузов, но и как центры торговли [5; 11-12].

Проведение Владикавказской железной дороги в 1875 году привело к жизни огромные произ-

водительные силы всего края. В короткий промежуток времени Армавир стал одним из главных пунктов Северного Кавказа по производству и вывозу зерновых культур и подсолнуха, развитой торговли и обрабатывающей промышленности [6; 52,53].

Армавир, преобразованный в 1876 году в село, очень быстро стал экономическим центром обширного региона [7; 69]. Уже в первый год деятельности железной дороги станция Армавир по отправке товаров (281 тыс. пудов) заняла 4-е место среди станций всей магистрали, уступая лишь Ростову (418 тыс. пудов), Кавказской (318 тыс. пудов) и Невинномысской (287 тыс. пудов). С этого же времени в Армавири начинает развиваться постоянная торговля в лавках и магазинах [8; 94-95]. А в 1878 году очевидец свидетельствовал, что Армавир «служит главным складом местных произведений и товаров, отправляемых через Ростов в Россию. Ни одна станция Ростово-Владикавказской железной дороги не приносит столько дохода обществу этой дороги, как Армавирская». Железная дорога способствовала превращению Армавира и в важный промышленный пункт. У полотна дороги в 1877 году было начато строительство первого в Кубанской области металлообрабатывающего завода фирмы «Гаммер и Шмидт», в 1892 г. – первого в области крупного парового маслобойного завода Я. Попова и ряда других предприятий. Здесь же соорудили огромные склады разнообразной сельскохозяйственной техники («М. Гельферих-Саде», «Генрих Ланц из Мангейма» и др.) [9; 69].

С момента открытия Ростово-Владикавказской железной дороги увеличился приток населения в города [10; 21]. В основном это было так называемое «иностранное» население. Иностранцы внесли значительный вклад в развитие земледелия, скотоводства, промышленности, ремесел, торговли и т.д. [11; 37]

Богатый Армавир привлекал к себе не только безземельных крестьян, но и торговцев, предпринимателей. Одновременно с русским населением в Армавир, к своим единоплеменникам, переселялось много армян из Персии, Закавказья, Западной Армении, Нового Нахичевана, Моздока, Кизляра и других армянских поселений Северного Кавказа. В 80-х годах XIX века число новонахичеванцев в Армавире достигло 200 человек [12; 52-53]. Буржуазные реформы и железнодорожное строительство на Северном Кавказе явились необходимым и достаточным условием, давшим возможность переселения на юг избыточного сельского населения центральных российских губерний, которое даже в начале XX в. составляло 85,5% [13; 16].

Помимо этого, железнодорожное строительство способствовало капиталистическому развитию региона, так как постройка железных дорог означала создание капиталистической промышленности и превращение экстенсивного земледелия в интенсивное капиталистическое производство [14; 126].

Ввод в строй Ростово-Владикавказской железной дороги, а в последующем железнодорожных веток на Новороссийск, Туапсе, Ейск, Царицын, Ставрополь способствовал развитию гражданского строительства. Возникло невиданное ранее строительство фабрично-заводских зданий, железнодорожных станций, депо, элеваторов, в особенности предприятий перерабатывающей промышленности [15; 19].

Ростово-Владикавказская железная дорога способствовала развитию здешнего земледелия, облегчая сбыт сельскохозяйственных продуктов [16; 184].

Сооружение Владикавказской железной дороги способствовало возникновению новых торговых центров, одним из которых был хутор Романовский, впоследствии

ставший городом Кропоткинским [17; 11-12].

До 1908 года монополистом в области железнодорожного строительства на Северном Кавказе являлось акционерное общество Владикавказской железной дороги. Так как «владикавказцы» не смогли удовлетворить все транспортные нужды региона, то обширные плодородные районы Закубанья остались в стороне от железной дороги [18; 70-71]. Вопрос о сооружении в южных отделах Кубанской области новых железнодорожных линий стал обсуждаться в правительственных кругах еще в конце XIX века. В 1903 году в Петербурге было окончательно утверждено направление железной дороги Армавир-Белореченская-Туапсе с ветвью на Майкоп. 17 июля 1908 года император Николай II подписал устав «Акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги», образованного для постройки и эксплуатации: а) железнодорожной линии нормальной колеи, общего пользования, от станции «Армавир» Владикавказской железной дороги до порта Туапсе, с ветвью к городу Майкопу; б) пристанских устройств и ограждающих сооружений в упомянутом порте. Инициаторами сооружения дороги стали инженер путей сообщения П.Н. Перцов (учредитель общества), атаман станицы Родниковская А.Д. Переяславский, военный инженер, профессор Н.П. Петров и староста посада Туапсе А.Н. Кривенко [19; 140-141]. Строительство Армавир-Туапсинской железной дороги, финансировавшееся несколькими крупными акционерными банками, стало важным стимулом для открытия в селении Армавир новых кредитных учреждений [20; 98]. После соединения Армавир-Туапсинской дороги с Владикавказской магистралью Армавир превратился в железнодорожный узел. К 1913 году на новой станции Армавир-Туапсинский были

построены жилые дома и казармы для рабочих, водопровод, нефтехранилище емкостью 20 тыс. пуд., пассажирские и товарные платформы, склады, амбары и паровозное депо на 3 стойла с поворотным кругом и малыми мастерскими (большие были первоначально запланированы на ст. Белореченская) [21; 141]. Постройка Армавир-Туапсинской железной дороги, вызвавшая огромный приток в Армавир пришлого населения, стремящегося так или иначе «устроиться» и заработать, явилась одним из факторов роста Армавира [22; 11].

Таким образом, в последней четверти XIX– начале XX веков на Средней Кубани функционирова-

ли две железные дороги (Ростово-Владикавказская и Армавир-Туапсинская), которые имели существенное влияние на развитие социально-экономической инфраструктуры данного региона: способствовали развитию гражданского строительства, изменению демографических процессов. Сооружение железнодорожной сети на Северном Кавказе произвело переворот в отношениях Кавказского края с Россией, как в гражданском, так и в военном отношении. Расположенные на Владикавказской железной дороге станции стали играть ведущую роль не только как центры перевозок хлебных и иных грузов, но и как центры торговли.

Примечания:

1. Бурькина Л.В. Культурно-просветительская политика российского правительства на Северо-Западном Кавказе в XIX в. // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер. Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. Майкоп, 2013. Вып. 4.

2. Шнайдер В.Г. Россия и Северный Кавказ в дореволюционный период: особенности интеграционных процессов. М.: Союз, 2005.

3. Адрес-календарь. Торгово-промышленная справочная книга «Ставропольская губерния» 1901 г. / изд. В.В. Берк. Ставрополь: Типография В.В. Берк «Северного Кавказа», 1901.

4. Погосян Л.А. Армянская колония Армавира. Ереван: Изд-во АН АрмССР, 1981.

5. Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе (конец XIX– нач. XX вв.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1999.

6. Погосян Л.А. Указ. соч. С. 52-53.

7. Ктиторов С.Н. Реалии и перспективы развития Армавирского железнодорожного узла в конце XIX– начале XX века // Вопросы Северокавказской истории: сб. ст. аспирантов и соискателей / под ред. С.Л. Дударева, С.А. Головановой. Армавир, 1998. Вып. 3.

8. Ктиторов С.Н. История Армавира досоветский период: (1839-1918). Армавир: ЗАО «Скорина», 2002.

9. Ктиторов С.Н. Реалии и перспективы развития Армавирского железнодорожного узла ... С. 69.

10. Дударев С.Л., Клычников Ю.Ю. Города как пространство социокультурной адаптации населения Северного Кавказа в процессе осуществления российского модернизационного проекта / под ред. С.Н. Ктиторова. Пятигорск: Изд-во ПГЛУ, 2014.

11. Беликов А.В. Иногороднее население Кубанской области во второй половине XIX века в дореволюционной отечественной историографии // Вестник Адыгейского государственного университета. Майкоп, 2008. Вып. 2.

12. Погосян Л.А. Указ. соч. С. 52-53.

13. Шнайдер В.Г. Рабочие Северного Кавказа: (конец XIX– февраль 1917 г.): история социального становления: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Армавир, 1996.

14. Шкарлупина Г.Д. Капиталистическая модернизация на Северном Кавказе в пореформенный период (1861-1917 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 1999.

15. Олейникова И.Б. Основные тенденции развития кубанской архитектуры (конец XVIII – начало XX в. // Археология, этнография и краеведение Кубани: материалы краевой межвуз. аспирантско-студенческой конф. Армавир; Краснодар, 2001.

16. Надеждин П.П. Кавказский край. Природа и люди. Тула, 1895.

17. Яковлев С.Ю. Указ. соч. С. 11-12.

18. Ктиторов С.Н. Реалии и перспективы развития Армавирского железнодорожного узла ... С. 70-71.

19. Ктиторов С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839-1918 гг.) ... С. 140-141.

20. Ктиторов С.Н. Формирование кредитно-финансовой сферы досоветского Армавира // История и культура народов Северного Кавказа: сб. науч. тр. Пятигорск, 2007. Вып. 7.

21. Ктиторов С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839-1918 гг.) ... С. 141.

22. Ктиторов С.Н., Раенко О.В. Застройка и архитектурный облик Армавира в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы южнороссийской истории: науч. сб. / под ред. С.Н. Ктиторова. Москва; Армавир, 2009. Вып. 15.

References:

1. Burykina L.V. Cultural and educational policy of the Russian government in the Northwest Caucasus in the nineteenth century // Bulletin of Adyghe State University. Issue 4. Maikop, 2013.

2. Shnayder V.G. Russia and the North Caucasus in the pre-revolutionary period: features of the integration processes. M.: RSSU Publishing House "Soyuz". 2005.

3. Adress calendar. Commerce and industry reference book of "Stavropol province" 1901. Ed. by V.V. Burke. Stavropol: V.V. Burke's printing house "The North Caucasus". 1901.

4. Pogosyan L.A. The Armenian settlement of Armavir. Yerevan: Publishing House of the Academy of Sciences of the Armenian SSR, 1981.

5. Yakovlev S.Yu. Creation and development of railway transport in the North Caucasus (the end of the 19th– the beginning of the 20th century): Diss. abstract for the Cand. of History degree. M., 1999.

6. Pogosyan L.A. The mentioned work. P. 52-53.

7. Ktitorov S.N. Realities and prospects for the development of Armavir railway junction at the end of the 19th– the beginning of the 20th century // Problems of history of the North Caucasus. Ed. by the Candidate of History degree, Associate Professor S.L. Dudarev, the Candidate of History degree, Associate Professor S.A. Golovanova. Collection of articles of graduate students and applicants. Issue 3. Armavir, 1998.

8. Ktitorov S.N. History of Armavir in pre-Soviet period: (1839-1918)". Armavir, "Skorina" Closed Joint Stock Company. 2002.

9. Ktitorov S.N. Realities and prospects of development of the railway junction of Armavir ... P. 69.

10. Dudarev S.L., Klychnikov Yu.Yu. Cities as a space of social and cultural adaptation of the population of the North Caucasus in the process of realization of Russia's modernization project. Ed. by S.N. Ktitorov. Pyatigorsk: PSLU Publishing House, 2014.

11. Belikov A.V. Nonresident population of the Kuban region in the second half of the 19th century in pre-revolutionary Russian historiography // Bulletin of Adyghe State University. Issue 2. Maikop, 2008.

12. Pogosyan L.A. The mentioned work. P. 52-53.
13. Shnayder V.G. Workers of the North Caucasus (the end of the 19th century–February of 1917): History of social formation: Diss. abstract for the Cand. of History degree. Armavir, 1996.
14. Shkarlupina G.D. Capitalist modernization in the North Caucasus in the post-reform period (1861- 1917): Diss. abstract for the Cand. of History degree. Stavropol, 1999.
15. Oleynikova I.B. Major trends in the development of Kuban architecture (end of the 18th– beginning of the 20th century) // Archeology, ethnography and regional study of Kuban. Proceedings of the regional Interuniversity Conference for postgraduates and students. Armavir– Krasnodar, 2001.
16. Nadezhdin P.P. The Caucasian region. Nature and people. Tula, 1895.
17. Yakovlev S.Yu. The mentioned work. P. 11-12.
18. Ktitorov S.N. Realities and prospects of development of the railway junction of Armavir ... P.70-71.
19. Ktitorov S.N. History of Armavir (pre-Soviet period: 1839-1918) ... P. 140-141.
20. Ktitorov S.N. Formation of the credit and financial sphere of the pre-Soviet Armavir // History and culture of the peoples of the North Caucasus. Collection of proceedings. Issue 7. Pyatigorsk, 2007.
21. Ktitorov S.N. History of Armavir (pre-Soviet period: 1839-1918) ... P. 141.
22. Ktitorov S.N., Raenko O.V. Building and architectural appearance of Armavir in the late 19th and early 20th centuries // Problems of South Russian history. Scientific bulletin. Ed. by S.N. Ktitorov. Issue 15. Moscow; Armavir, 2009.