

УДК 94947067) "18/19"

DOI: 10.21779/2542-0313-2021-36-3-16–22

А.М. Исмаилова<sup>1</sup>, Д. Касымов<sup>2</sup>

**К вопросу о социально-экономическом развитии Южного Кавказа  
в годы Первой мировой войны**

<sup>1</sup> Дагестанский государственный университет; Республика Дагестан, 367000, г. Махачкала, ул. М. Гаджиева, 43а; [almaz.ismailova@mail.ru](mailto:almaz.ismailova@mail.ru);

<sup>2</sup> Университет Ван Юзюнчу Йыл; Турция, 65090, г. Ван, ул. Тушба, Ван 100; [cavidahmedoglu@gmail.com](mailto:cavidahmedoglu@gmail.com)

В статье освещено социально-экономическое развитие Южного Кавказа в годы Первой мировой войны. Его народы понесли большие потери. Дана характеристика событиям, связанным с тем, что большое военное и стратегическое значение в годы войны приобрели бакинская нефть, горнодобывающая промышленность Грузии, Южно-Кавказская железная дорога. Обращено внимание, что у каждой из воюющих сторон были свои интересы на Южном Кавказе. Особенно сильны были в регионе позиции Германии и Англии.

Акцентируется внимание на том, что если интересы Германии сводились к непрямому контролю над крупным политическим образованием в Закавказье и поддержании его антирусской направленности, то Османское правительство стремилось расколоть Закавказье на составные этнотерриториальные единицы и обрести прямой контроль над ними.

Ключевые слова: *Российская империя, Южный Кавказ, буржуазно-националистические правительства, промышленность, Кавказская флотилия, нефть, военно-промышленный комитет.*

**Введение**

Благодаря качественным переменам в духовной, политической и социально-экономической жизни, произошедшим в последнее десятилетие, стало возможно объективно проследить всю цепь эпохальных событий прошлого века и выявить их причинно-следственную связь.

19 июля (1 августа) 1914 года началась Первая мировая война. В Российской империи обострились многочисленные политические, экономические, национально-культурные и этнические проблемы, сопровождавшиеся ростом национального самосознания и социальной активизацией масс. Народы Южного Кавказа, как и многие другие, были вовлечены в эту кровавую бойню и понесли большие потери. Мы не можем отделять Южный Кавказ от Российской империи, ведь на тот момент эти территории входили в состав этого могущественного государства. Общая численность населения Южного Кавказа составляла на 1 января 1915 года 6 609 234 человек [7, с. 342]. Национальный состав региона был крайне разнородным (около 20 народов). Наиболее многочисленными были азербайджанцы, грузины и армяне. Превращение Южного Кавказа сначала в арену военных действий, а затем в прифронтовую полосу оказало значительное влияние на политическую обстановку в крае и его экономическую жизнь. Связи с центральной Россией были нарушены, что осложнило снабжение края необходимыми продуктами. Цены на нефть упали из-за закрытия черноморских портов и прекращения экспорта нефтепродуктов.

### **Интересы воюющих сторон на Южном Кавказе**

У каждой из воюющих сторон были свои интересы на Южном Кавказе. К концу войны Германия, рассчитывая на поддержку антироссийски настроенных местных националистов, стремилась сформировать некую федерацию закавказских народов. Очевидно, немецкие власти были уверены, что Германия как «старший союзник» сможет добиться своих целей на Кавказе, несмотря на присутствие там Османской империи. Если интересы Германии сводились к непрямому контролю над крупным политическим образованием в Закавказье и поддержании его антирусской направленности, то Османское правительство стремилось расколоть Закавказье на составные этнотерриториальные единицы и обрести прямой контроль над ними.

Временное правительство Закавказья отказалось подписывать сепаратный мир, и тогда Турция использовала все рычаги давления на регион [9]. Уже в апреле 1918 года парламент Закавказья проголосовал за окончательное отделение от России и создание Закавказской Федеративной Республики, которая в мае того же года подписала с Константинополем Батумский мирный договор. Усиление турецкого влияния в регионе оказалось неожиданным для Германии. Она вынуждена была кардинально изменить свою тактику и пойти на фактический раскол единого федеративного Закавказья, чтобы сохранить свое влияние хотя бы в части региона. Так, 24 мая 1918 года (в последние дни Батумской конференции, на которой было достигнуто соглашение о мире между Турцией и ЗФР), представители Грузии обратились к Берлину с просьбой осуществлять протекторат над Грузией и гарантировать неизменность ее границ. Германия не только вынуждена была согласиться, чтобы сбалансировать усиление Турции, но и подтолкнула Тифлис к выходу из ЗФР. Несколько днями позже азербайджанские и армянские представители также объявили о выходе из ЗФР и сформировали собственные кабинеты министров, переехавшие из Тифлиса в Гянджу и Эривань соответственно.

### **Политика и стратегия Германии в отношении Кавказа**

Новый этап в осуществлении политики и стратегии Германии в отношении Кавказа начался в 1918 г., после установления в России Советской власти. Начав в феврале 1918 г. общую интервенцию против молодой Советской республики, германские империалисты стремились воспользоваться гражданской войной в России и осуществить свои давние замыслы по захвату Прибалтики, Украины и Кавказа. Кавказ в это время представлял собой арену ожесточенной классовой борьбы. В Грузии, Армении и Азербайджане к власти пришли буржуазно-националистические правительства, в которые вошли представители самых реакционных сил – буржуазии, помещиков, меньшевиков и эсеров, а также агенты иностранного империализма. Установление контроля над Баку и Кавказом являлось одной из главных целей британской политики. Это подтверждает тот факт, что в период Первой мировой войны на долю Англии приходилось 60 % всех капиталовложений в Бакинские нефтепроводы. Основными фронтами в Европе в годы Первой мировой войны, как мы знаем, были Западный и Восточный, одним из второстепенных – Кавказский. Правящие круги Турции придавали Кавказскому фронту большое значение. Для ведения военных операций сюда были направлены наиболее крупные силы – 3-я турецкая армия в составе трех армейских корпусов, насчитывавшая в общей сложности 11 пехотных дивизий из 40, составлявших все вооруженные силы Турции. В ходе Первой мировой войны Азербайджан фактически оказался прифронтовой полосой.

### **Экономическая характеристика Южного Кавказа в годы Первой мировой войны**

Каково же было экономическое положение Южного Кавказа в этот период? В начале XX в. Южный Кавказ оставался аграрным районом, в жизни которого все еще ощущались пережитки патриархально-крепостнических отношений. Война еще более углубила депрессию в нефтяной промышленности, составляющей основу экономики Азербайджана. Если в начале войны в Азербайджане добывалось 431 млн пудов нефти, то в 1917 году эта цифра снизилась до 402 млн пудов. Более 80 % добываемой в России нефти приходилось на долю Азербайджана [8, с. 174]. Накануне Первой мировой войны Азербайджан являлся главным поставщиком нефти в мире. Самое прочное место в нефтяной промышленности Азербайджана занимал трест «Ойл», сосредоточивший в своих руках 50 % акционерного капитала нефтяной промышленности и 40 % производства нефти. В 1915 г. после доставки дополнительных паровозов и вагонов повысилась грузопропускная способность железных дорог на Кавказе. В этот период железная дорога Баку – Тифлис в течение дня принимала и отправляла 16 поездов военного назначения, а железная дорога Тифлис – Александрополь – 13 [6, с. 27]. Потребности Кавказского фронта росли более высокими темпами. Нижеследующие цифры свидетельствуют об этом: по Южно-Кавказской железной дороге в 1913 г. были перевезены 331 013 военных, в 1914 г. – 968 876, а в 1915 г. – 1 599 176. Грузов военного назначения в 1913 г. было перевезено 4 034 793 пудов, в 1914 г. – 17 839 089 пудов; в 1915 г. – 75 002 517 пудов<sup>1</sup>.

В 1915 г. железнодорожный транспорт не смог выполнить норму военных перевозок. Ежедневная норма была равна по восточному участку 540 вагонов, а по южному участку – 400 вагонов, но эти нормы были выполнены соответственно на 65 и 55 %. Вышеуказанные меры не смогли полностью нормализовать ситуацию. Наоборот, в течение 1916 г. и в первые месяцы 1917 г. с перевозкой грузов положение было катастрофическим. На Кавказский фронт с сентября по ноябрь 1916 г. для армии вместо 3 500 тысяч пудов было перевезено 1 778 тыс. пудов груза, т. е. ниже 50 % нормы [1, с. 355]. В конце 1916 – начале 1917 г. количество неотправленных вагонов достигло 104 (вместо 460 вагонов было отправлено 356), а в марте–апреле 1917 г. – 117 вагонов (вместо 460 было отправлено 343). Железнодорожному управлению необходимы были 60 новых паровозов, так как 20 % имеющихся были в плохом состоянии.

Первая мировая война выявила, что в масштабе Российской империи железные дороги являются слабым звеном в экономике. Они не могли удовлетворить растущие потребности фронта и обеспечить передвижение грузов военного и гражданского назначения. В годы войны вагоны и паровозы быстро изнашивались и выходили из строя. В январе 1917 г. по всей империи только 17,5 % паровозов и 6,9 % грузовых вагонов были пригодны для эксплуатации [2, с. 250]. В результате этого кризис в сфере железнодорожного транспорта еще больше углубился.

В годы Первой мировой войны 1914–1917 гг. Каспийская военная флотилия в силу известных обстоятельств не участвовала в активных боевых действиях. Она решала другую ответственную задачу – содействовала Каспийскому флоту, осуществляя военные и хозяйственные перевозки. Основное внимание царское правительство уделяло Балтийскому и Черноморскому флотам.

Большое военно-стратегическое значение в годы Первой мировой войны имела бакинская нефть, в особенности для российского военно-морского флота. Согласно постановлению Совета министров, начиная с 1914 г. в течение 3 лет военный флот дол-

---

<sup>1</sup> Государственный исторический архив Республики Азербайджан (ГИА АР). Ф. 293. Оп. 1. Д. 111; Д. 5. Л. 50.

жен был получить 12,5 млн пудов долевой нефти в год [5, с. 38]. В 1916 г. потребление нефтяного топлива ВМФ России еще более возросло. Флотом было получено 18 млн пудов мазута и около 0,8 млн пудов различных нефтепродуктов. Весь мазут был получен за счет «долевой нефти», а остальные виды нефтепродуктов были закуплены у бакинских нефтепромышленников. У них же арендовались нефтехранилища в различных портах России. Объем поставок нефти и нефтепродуктов для ВМФ продолжал увеличиваться и в 1917 г. Только с мая 1916 г. по 1917 г. ВМФ получил более 20 млн пудов различного нефтяного топлива. Как и ранее, мазут из «долевого» отчисления составляли многие бакинские фирмы, а остальные нефтепродукты – «Товарищество братьев Нобель». Железная дорога была передана в ведение Министерства обороны, и это затруднило перевозку гражданских грузов. Морское судоходство не справлялось с перевозками. С первых же дней войны Гедабекский медеплавильный завод был привлечен к выполнению военных заказов.

Одним из стратегических видов продукции, производимой в Азербайджане, был хлопок. Для обеспечения хлопчатобумажной промышленности сырьем в 1915 году был создан государственный комитет. В годы войны предприятия пищевой промышленности работали на покрытие нужд фронта. Сельское хозяйство Азербайджана тоже находилось в состоянии кризиса.

Хозяйственная разруха в Грузии была катастрофической. Это объяснялось тем, что экономика Южного Кавказа была слабо развита из-за колониальной политики царизма. Губительное влияние войны особенно сильно ощущалось в Грузии еще и потому, что Закавказье представляло собой прифронтовую зону, часть которой в начале войны подверглась оккупации. Грузия была преимущественно аграрной страной со слабо развитой промышленностью. Во время войны ее хозяйство лишилось свыше 200 000 рабочих рук [4, с. 86]. В деревнях остались лишь старики, дети и женщины. Промышленность потеряла квалифицированную рабочую силу. Производство продукции многих отраслей сельского хозяйства Грузии (виноградарства и виноделия, табаководства, хлопководства, шелководства и других) снизилось к 1916 году на 40–70 % по сравнению с 1913 годом. Сократился объем торговли с Россией.

Из-за закрытия в 1915 году черноморских проливов совершенно прекратились торгово-экономические сношения с зарубежными странами. Замерла жизнь в Батумском и Потийском портах. Хозяйственную разруху усугубляло обесценивание денег, обусловленное стремлением правительства покрыть военные расходы все новыми и новыми эмиссиями и сокращением золотого запаса государственного банка. Инфляция и недостаток предметов потребления вызвали рост цен и заметное снижение уровня жизни народа. Спекуляция достигла небывалых масштабов. С 1913 по 1917 год все товары подорожали в среднем в 4–5 раз. Соответственно упала и реальная заработная плата рабочих. Не в лучшем положении находилось и сельское население. Даже буржуазная и мелкобуржуазная печать вынуждены были признать факты разорения в результате войны сельского хозяйства и обнищания крестьян. Несмотря на то, что Грузия еще до войны ежегодно приносила государственной казне 5,5 млн чистого дохода в золотых рублях, правительство не пожелало предпринять какие-либо меры, чтобы в годы войны поддержать ее экономику и облегчить положение населения. Наоборот, царские власти все время повышали налоги [3, с. 40].

И без того слабо развитая промышленность Грузии пострадала вследствие войны сильнее, чем промышленность центральных губерний России. Производство в ряде важнейших отраслей промышленности Грузии упало уже в первые месяцы войны на 40–50 %, а количество рабочих сократилось на 13 %, в то время как на предприятиях

России, подчиненных фабрично-заводской инспекции, количество рабочих сократилось лишь на 10 %. Особенно сильно пострадала важная отрасль промышленности Грузии – горнорудная. В еще более тяжелом положении оказалось сельское хозяйство.

19 сентября 1915 г. Кавказский краевой военный комитет был переименован в «Закавказский областной военно-промышленный комитет». Ему подчинялись военно-промышленные комитеты Баку, Тифлиса, Эривани, Кутаиса, Батума, Сухума, Поти, Елизаветполя и Александрополя. В Тифлисский военно-промышленный комитет входило 18 предприятий, в Бакинский – 9, в Эриванский – 12, в Батумский – 8, в Елизаветпольский – 7. По сумме заказов на Тифлискую губернию пришлось 3 589 998 руб., на Бакинскую губернию – 3 354 585 руб., на Батумскую – 2 904 400 руб. [6, с. 27]. Выполнялись заказы на изготовление бомбометов, мин и снарядов. В Бакинском ремесленном училище было изготовлено военного снаряжения на 200 тыс. руб.; в Батумском ремесленном училище – на 4 500 руб. На предприятиях России, обеспечивающих нужды армии, к концу 1916 года трудилось 73,7 % всех рабочих, на предприятиях Кавказа – 78,2 %. Эти цифры свидетельствуют о том, что милитаризация промышленности на Южном Кавказе была более интенсивной, чем в других регионах России. Рост милитаризации промышленности повлек за собой снижение жизненного уровня населения. Несмотря на это, царское правительство по закону от 24 декабря 1914 года увеличило земельный налог на 50 %, а с 1915 года и ренту с государственных земель, находившихся в постоянном пользовании у крестьян [6, с. 30].

### Заключение

Южный Кавказ, входивший в состав Российской империи, имел важное экономическое и политико-стратегическое значение для страны в период Первой мировой войны.

### Литература

1. Айгунова Т.С., Исмаилова А.М. Южный Кавказ в планах воюющих сторон в годы Первой мировой войны // Государство, общество, церковь в истории России XX–XXI веков. Материалы XIV Межд. науч. конф.: в 2 ч. / ФГБОУ ВПО «Ивановский государственный университет». – Иваново, 2015. – С. 350–356.
2. Васильев Н.Г. Транспорт России в войне 1914–1918 гг. – М.: Воениздат, 1939. – 257 с.
3. Гарунова Н.Н., Тагирова П.М. Меновые двory в системе мероприятий Российского правительства по развитию торговли в Предкавказье в первой половине XIX в. // Вопросы истории. – 2021. – № 5–1. – С. 40–49.
4. Ефимова Е.А., Захаров А.В. Экономический кризис и проблема ценообразования в условиях Первой мировой войны // Актуальные проблемы современного гуманитарного знания: межвузовский сборник научных трудов / под ред. В.И. Бегина, Е.Б. Дудниковой. – Саратов, 2015. – С. 86–93.
5. Жеймо М. Геополитические условия развития восточных границ после Первой мировой войны (часть II) // Проблемы межрегиональных связей. – 2019. – Т. 1, № 14-1. – С. 38–41.
6. Исмаилова А.М. Проникновение товарно-капиталистических отношений в сельское хозяйство Закавказского края на рубеже XIX–XX вв. // Вестник Дагестанского государственного университета. Сер. 2: Гуманитарные науки. – 2020. – Т. 35, вып. 3. – С. 27–33.

7. Исаенко Л.А., Бёше Б. Кооперация России в период Первой мировой войны // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2015. – № 1 (53). – С. 342–347.

8. Ismailova A.M. Operation and activity of moneyed corporations in Baku and Tiflis provinces (last quarter of XIX – late XX centuries) // Былые годы. Российский исторический журнал. – 2014. – № 32 (2). – С. 174–177.

9. Листиков С.В. Международная научная конференция по Первой мировой войне // Новая и новейшая история. – 2015. – № 2. – С. 205–211.

10. Рысбеков Т.З., Нариман А.Б. Введение иностранного капитала в нефтяную промышленность Западного Казахстана в годы Первой мировой войны: история и проблемы // Вестник Карагандинского университета. Сер.: История. Философия. – 2020. – Т. 97, № 1. – С. 122–127.

### References

1. Aigunova T.S., Ismailova A.M. The South Caucasus in the plans of the belligerents during the First World War // State, society, church in the history of Russia in the XX–XXI centuries. Materials of the XIV International Scientific Conference: at 2 o'clock. FSBEI HPE "Ivanovo State University"; Ivanovo branch of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Svyato-Alekseevskaya Ivanovo-Ascension Orthodox Theological Seminary; ANO DPO Scientific and Educational Center for Humanitarian Projects; Ivanovo branch of the NOU VPO "Institute of Management". – Ivanovo, 2015. – Pp. 350–356.

2. Vasiliev N.G. Transport of Russia in the war of 1914–1918. – Moscow: Military Publishing, 1939. – 257 p.

2. Garunova N.N., Tagirova P.M. Exchange yards in the system of measures of the Russian government for the development of trade in the Ciscaucasia in the first half of the 19th century // Questions of history. – 2021. – No. 5–1. – Pp. 40–49.

3. Efimova E.A., Zakharov A.V. The economic crisis and the problem of pricing in the conditions of the First World War // Actual problems of modern humanitarian knowledge. Interuniversity collection of scientific papers. Edited by V.I. Beginin, E.B. Dudnikova. – Saratov, 2015. – Pp. 86–93.

4. Zeimo M. Geopolitical conditions for the development of eastern borders after the First World War (part II) // Problems of interregional ties. – 2019. – Vol. 1, No. 14-1. – Pp. 38–41.

5. Ismailova A.M. Penetration of commodity-capitalist relations into the agriculture of the Transcaucasian region at the turn of the XIX–XX centuries // Bulletin of the Dagestan State University. Series 2: Humanities. – 2020. – Vol. 35, No. 3. – Pp. 27–33.

6. Isaenko LA, Boeshe B. Cooperation of Russia during the First World War // Bulletin of the Belgorod University of Cooperation, Economics and Law. – 2015. – No. 1 (53). – Pp. 342–347.

7. Ismailova A.M. Operation and activity of moneyed corporations in Baku and Tiflis provinces (last quarter of XIX – late XX centuries) // Bye years. Russian historical journal. – 2014. – No. 32 (2). – Pp. 174–177.

8. Listikov S.V. International Scientific Conference on the First World War // New and Contemporary History. – 2015. – No. 2. – Pp. 205–211.

9. Rysbekov T.Z., Nariman A.B. Introduction of foreign capital into the oil industry of Western Kazakhstan during the First World War: history and problems // Bulletin of Karaganda University. Series: History. Philosophy. – 2020. – Vol. 97, No. 1. – Pp. 122–127.

10. Shapsovich M.S. The whole Caucasus. Industry, trade, agriculture of the Caucasus and Transcaucasia. – Baku, 1914. – 182 p.

*Поступила в редакцию 23 апреля 2021 г.*

UDC 94947067) "18/19"

DOI: 10.21779/2542-0313-2021-36-3-16–22

### **To the Question of Social-Economic Development of South Caucasus During the First World War**

*A.M. Ismailova, J. Kasymov*

<sup>1</sup> *Dagestan State University; Republic of Dagestan, 367000, Makhachkala, M. Gadzhiev st., 43a; almaz.ismailova@mail.ru;*

<sup>2</sup> *Universitet Van Yuzyunchu Yil; 65090, Turkey, Van, Tuşba/Van 100; cavidahmedoglu@gmail.com*

The article highlights the social-economic development of the South Caucasus during the First World War. The peoples of South Caucasus suffered great losses. The author describes the events related to the fact that Baku oil, the Georgian mining industry, and the South Caucasian railway acquired great military and strategic importance during the war years. Attention was drawn to the fact that each of the belligerents had their own interests in the South Caucasus. The positions of Germany and England were especially strong in the region.

Attention is focused on the fact that if Germany's interest was reduced to indirect control over a large political entity in Transcaucasia and maintaining its anti-Russian orientation, the Ottoman government strove for the exact opposite – the split of Transcaucasia into integral ethno-territorial units and direct control over them.

Keywords: *Russian Empire, South Caucasus, bourgeois-nationalist governments, industry, Caucasian flotilla, oil, military-industrial committee.*

*Received 23 April 2021*