

Н.С. Махциева

Возникновение профсоюзов в Терской области и их борьба за право на свободу объединения и деятельности в 1905–1907 гг. (по материалам Северной Осетии)

Ключевые слова: профессиональные союзы, революционные события, политическая забастовка, стачечные комитеты, закон о профсоюзах, профессиональные общества.

В начале XX в. в России, в том числе в Терской области, появились массовые профессиональные союзы – организации рабочих и служащих, развернувших борьбу за свои социально-экономические и трудовые права. С первых дней профсоюзы Терской области выступали организаторами экономических и политических стачек, являлись движущей силой развития общества. Изучение исторического опыта российского профдвижения, а также профсоюзного движения в Терской области имеет большое теоретическое и практическое значение, особенно сегодня, когда профессиональные союзы действуют в новых политических и социально-экономических условиях.

В статье использованы сборники материалов о первой русской революции на Северном Кавказе, в Терской области и городе Владикавказе. Однако в этих изданиях почти полностью отсутствуют документы, характеризующие возникновение и деятельность массовых организаций в период наивысшего подъема революции: рабочих клубов, профсоюзов, советов уполномоченных, комитетов горской бедноты и т.п. Автор данной статьи на документальном материале и имеющейся литературе впервые рассматривает появление первых профессиональных союзов в Северной Осетии и их участие в революционных событиях.

Первая русская революция (1905–1907 гг.) стала мощным ускорителем возникновения профессиональных союзов, которые оказали большое влияние на организованность рабочих и служащих, их боевитость в борьбе за социальные и трудовые права. Многие профсоюзы открыто выражали свою приверженность тесной связи с социал-демократическими партиями [1]. Массовое создание профсоюзов началось в октябре-декабре 1905 г., когда революционное движение рабочего класса достигло высшего подъема. Рабочие широко использовали возможности относительной свободы, проявившиеся в связи с опубликованием царского Манифеста 17 октября 1905 г., для создания своих профессиональных организаций.

Профессиональные союзы создавались явочным порядком, они действительно стали революционным

завоеванием рабочего класса, отстаивающего в борьбе с царизмом требования свободы слова, собраний, союзов. Они вели активную работу по вовлечению в свои ряды новых рабочих, укреплялись организационно, разрабатывали уставы и программы действий.

В отличие от центральных и промышленных областей России в Терской области специфические условия не позволяли широко развернуть рабочее и профессиональное движение.

Во-первых, не было достаточных сил в большевистской группе Терской областной социал-демократической партийной организации; мало было кадров рабочих из-за слабо развитой промышленности. Во-вторых, на классовые и сословные противоречия здесь наслаивались противоречия религиозные и особенно национальные. Многонациональность, пестрота обычаев, традиций, религий – все это мешало сплочению трудящихся в единый отряд для борьбы против царского самодержавия. Поэтому первый профессиональный союз на Северном Кавказе – «Союз служащих Владикавказской железной дороги» был создан не по местной инициативе, а как следствие дальнейшего роста сплоченности железнодорожников страны, при непосредственной инициативе ростовских железнодорожников.

Союз железнодорожников, образовавшийся в середине 1905 г. в Москве, уже к концу года проник почти во все края и области страны, стал образцом сплочения трудового народа в борьбе с царским самодержавием. Этот союз сыграл исключительно важную роль в развитии профсоюзного движения в национальных областях Северного Кавказа, в частности, в Северной Осетии. Владикавказская железная дорога, которая соединила Ростов и Владикавказ, была проложена по территории Северной Осетии в 1875 г. [2, с. 213]. Многочисленный отряд владикавказских железнодорожников в конце XIX и в начале XX в. состоял в основном из крестьян, покинувших селения в поисках заработка. Вначале дирекция дороги принимала на работу только русских. Однако в эпоху империализма, особенно в период Первой мировой войны, стали нанимать рабочих из коренного населения и представителей других наций.

Каждый поступающий на дорогу должен был иметь разрешение на это от местной полиции. Любого железнодорожника увольняли с работы по требованию жандармерии без объяснения причин. Бесправное

положение рабочих на Владикавказской железной дороге вынуждена была признавать даже царская администрация. Так, в 1903 г. черноморский губернатор, ознакомившись с попавшейся к нему в руки расчетной книжкой рабочего дороги, послал секретное письмо главноначальствующему гражданской частью на Кавказе, в котором он писал, что в ней, что ни параграф правил, то прямое нарушение закона [3, с. 69]. В расчетной книжке не были указаны сроки найма, размер заработной платы, основания для начисления ее и сроки выплаты, не определены права и обязанности рабочих, не установлено время начала и окончания работ, не названы праздничные дни, не перечислены правила производства сверхурочных работ. В письме губернатор указывал, что «в нарушение «Устава промышленного» и других законов администрация дороги присваивает себе судебные функции и является судьей в своем собственном деле» [3, с. 70].

Зарплата рабочих Владикавказской железной дороги была низкой, едва хватало на существование, в то время как труд начальствующего состава оценивался очень высоко. По официальным данным, служащие и рабочие дороги получали в начале XX в. в месяц следующую зарплату: управляющий дорогой – 1750 руб., начальник службы – 875, начальник главных мастерских – 500, слесарь или кузнец – 28, молотобоец – 20, кочегар – 15, стрелочник – 16, переездной сторож – 14 руб. Женщины за равный с мужчинами труд получали гораздо меньше. Например, телефонист получал 21 руб. 60 коп.; телефонистка – 12 руб. 50 коп., переездной сторож – 14 руб., а женщина-сторож – только 3 руб. [3, с. 73].

Бичом для рабочих были штрафы. Принятый еще в 1886 г. закон «О штрафах» значительно усилил фабричный надзор за условиями труда и пресекал самоуправство предпринимателей в назначении штрафов, которые штрафовали даже, как свидетельствуют документы, за «внеуместное философствование». Такая формулировка штрафа позволяла допускать полнейшее беззаконие, издевательство над рабочими. Штрафовали за опоздание с представлением рапорта – удерживали один рубль, за оскорбление представителя администрации – 5 руб., за небрежное отношение к служебным обязанностям – 2 руб. [3, с. 71].

Несмотря на огромное количество несчастных случаев, не было никаких административных лиц, которые следили бы за соблюдением элементарных правил охраны труда. Исключительно плохими были жилищные условия железнодорожников. Рабочие жили чуть ли не в чуланах, железнодорожные квартиры не соответствовали своему назначению [4].

В царской России не было государственного страхования. На Владикавказской железной дороге, как и на других дорогах, существовала так называемая пенсионная касса, средства которой состояли из обязательных ежемесячных отчислений из заработной

платы штатных рабочих и служащих. Таким образом, труженики сами своими средствами обеспечивали небольшие пенсии тем, кто уже по старости не мог больше работать.

Грубое отношение администрации к рабочим, бесконечные штрафы, низкие заработки, тяжелые условия жизни и работы – все это вызывало возмущение у рабочих и служащих дороги, спланивало их, развивало классовое самосознание. Они начинали понимать, что для борьбы за свои права им необходимо иметь собственные организации. Однако до 1906 г. всякие рабочие союзы в России были запрещены. В условиях революционного подъема, несмотря на запрет властей, в России началось возникновение профессиональных союзов.

В июне 1905 г. собрался II Всероссийский съезд профсоюза железнодорожников, в котором участвовали и делегаты от Владикавказской железной дороги. На III Всероссийском съезде этого профсоюза, состоявшемся в сентябре-октябре 1905 г., уже были приняты не только экономические, но и политические требования [5, с. 35]. Основные из них сводились к следующему: увеличение заработной платы до нормы, которая необходима для удовлетворения материальных и духовных нужд рабочего и его семьи; установление 8-часового рабочего дня; установление государственного страхования; бесплатное обучение детей рабочих в школах; свобода собраний, сходок, союзов, организаций, слова, печати и стачек; неприкосновенность личности и их жилья созыв учредительного собрания, избранного на основе всеобщего, прямого и тайного голосования [5, с. 36].

13 октября 1905 г. рабочие главных мастерских Владикавказской железной дороги собрались для обсуждения требований, выработанных III съездом своего союза. Собрание полностью поддержало все требования, выдвинутые съездом. На этом же собрании было избрано организационное бюро профессионального союза рабочих и служащих дороги. Выборы в бюро производились не от количества рабочих и служащих, а от всех служб управления; так как этих служб было много, то в бюро оказалось большинство служащих (35) и только 20 рабочих [6, с. 6]. Председателем бюро избрали делопроизводителя И. Шведова – противника политической борьбы, стремившегося ограничить деятельность союза защитой экономических интересов железнодорожников. Этот состав бюро существовал недолго.

В начале октября 1905 г. на наиболее крупных станциях состоялись делегатские съезды рабочих и служащих, на которых было решено организовать «Союз служащих Владикавказской железной дороги». В Ростове-на-Дону был выработан устав этого союза, на основе которого на всех станциях, где имелись паровозные депо, создавались отделения союза [6, с. 7]. Такие отделения появились на станциях

Баланджары, Дербент, Петровск, Грозный, Беслан, Минеральные Воды, Кавказская, Тихорецкая, Ростов. Ими руководили выборные бюро. Общее руководство деятельностью этого союза осуществляло бюро Ростова-на-Дону, которое именовалось «центральным» [7, с. 14].

23–27 октября 1905 г. в Ростове-на-Дону состоялся Первый съезд союза. На нем присутствовало 214 делегатов с правом решающего голоса от всех крупных станций и депо дороги [5, с. 38]. Рабочих делегатов было меньшинство (40%), остальных представляли инженеры, техники, конторщики, начальники станций и другие служащие.

Неоднородность состава делегатов сказалась на ходе работы съезда. При обсуждении вопроса об организационном строении профсоюза мнения делегатов разошлись. Так, служащие и инженерно-технические работники стояли за самостоятельные союзы по профессии, т.е. за мелкие, раздробленные организации. Это предложение встретило дружный отпор со стороны рабочих, которые заявили, что подобные предложения направлены к разобщению железнодорожников, в то время как они нуждаются в тесном сплочении.

Съезд решил образовать единый союз железнодорожников на Северном Кавказе. Председателем бюро Центрального союза был избран С. Рейзман [7, с. 16].

Таким образом, первый профессиональный союз возник явочным путем на железнодорожном транспорте. Это объясняется тем, что железнодорожники в тот период представляли наиболее массовый, сплоченный, передовой отряд трудящихся. Их сплочению и организованности способствовали имевшиеся у них средства информации и связи. Железнодорожники имели возможность ежедневно быть в курсе всех политических новостей, знать, как развиваются события на Московско-Казанской железной дороге, рабочие которой стали инициаторами Октябрьской всеобщей политической стачки, вовремя поддерживать требования центральных профсоюзов.

Деятельность профсоюзов того периода отличали их боевой характер, стремление увязать экономические требования улучшения положения рабочего класса с борьбой политической. Главными средствами борьбы профсоюзов того периода были стачки, массовые политические забастовки. Борьба профсоюзов против царского самодержавия способствовала общему подъему революционного движения, вовлечению в него широких масс трудящихся. Накал революционных событий в стране наступил в октябре-декабре 1905 г. Революционными выступлениями была охвачена и Осетия. В декабре 1905 г. забастовали рабочие городских предприятий, горняки Садонских рудников [8, с. 10].

Особенно организованно забастовка началась среди железнодорожников. 7 декабря 1905 г. Ростов-

ское центральное бюро профсоюзов Владикавказской железной дороги исходя из резолюции профсоюзной конференции 29 железных дорог в Москве, приняло решение объявить всеобщую политическую забастовку. Вначале этой забастовкой руководили большевики Ростова-на-Дону. Но когда связь по железной дороге между Ростовом и Минеральными Водами была прервана, руководство перешло в руки Минераловодского забастовочного комитета. Революционные события конца 1905 г. на территории Северной Осетии происходили под влиянием Ростовского, а потом Минераловодского забастовочного бюро профсоюза железнодорожников, которым руководили Бакшаков и Шульгс [9, л. 87].

С его помощью стачечные комитеты были организованы на всех крупных депо и железнодорожных станциях, в частности, в Бесланском паровозном депо и на станции, а также на Владикавказской станции и ремонтном участке. Были созданы боевые дружины, в которые входили не только железнодорожники, но и рабочие, крестьяне тех населенных пунктов, через которые проходила железная дорога. Так, 22 декабря 1905 года специальным поездом осетинские дружинники прибыли на станцию Минеральные Воды и влились в состав боевых дружин забастовочного комитета [10, с. 285]. Некоторые из участников осетинской дружины попали в декабре 1905 г. из Ростова-на-Дону в Москву [11] и участвовали в декабрьском вооруженном восстании.

Наибольший размах декабрьская политическая забастовка железнодорожников Северного Кавказа получила в Минеральных Водах, на станциях Баланджары и Дербент. Включились в забастовку также железнодорожники Владикавказа, сел Беслана, Эльхотово. Во Владикавказе разместился штаб специального корпуса железнодорожной жандармерии, присланной для подавления забастовки, и это сковало действия забастовщиков в Осетии.

Царская охранка не оставила без внимания организаторов забастовки в Осетии. Ей удалось установить, что председателем Бесланского забастовочного бюро был Илья Иванович Богданов [9, л. 147], работавший на станции телеграфистом. Активными его помощниками были телеграфисты Александр Евграфович Егоров [9, л. 10], служащий Михаил Григорьевич Семенов [14], помощник начальника станции Беслан Анатолий Казимирович Каминский, резервуарщик станции селения Эльхотово Савва Васильевич Ярославцев и многие другие.

Все организаторы забастовки были отданы под суд и на 2–3 года сосланы в отдаленные губернии. Царские власти не посмели применить к осужденным более строгие меры, так как опасались нового революционного взрыва народных масс.

Политическая забастовка на Владикавказской железной дороге способствовала подъему револю-

ционного движения в Северной Осетии. В селении Алагир и Алагирском ущелье началось восстание. 22–23 декабря 1905 г. около 400 вооруженных крестьян прибыли в рабочие поселки Мизур и Садон. К повстанцам присоединились рабочие Мизурской фабрики, складов, Садонского рудника. В результате администрация рудника бежала [2, с. 287].

В 1906 г., как и по всей стране, в Терской области начались демонстрации и забастовки в знак протеста против судебных расправ над участниками революции.

Многие забастовщики бежали в горы, в отдаленные селения, чтобы скрыться от преследований властей. Среди скрывавшихся было немало русских, которых местные жители-осетины, пренебрегая опасностью, укрывали от полиции. 22 января 1906 г. ротмистр Кубатиев с группой казаков выехал в горы на поимку участников забастовки. Как стало известно жандармам, в селении Далагкау скрывалась группа русских революционеров. Однако жители селения отказались выдать их полиции. Среди тех, кто оказал сопротивление ротмистру и отказался выдать казакам участников забастовки, были Е. Бритаев – сельский учитель и будущий драматург, Н. Арбиев, Д. Гуриев и др. [13, л. 36].

Анализируя все события и факты, можно сделать вывод, что зарождение и развитие профсоюзов в Северной Осетии явилось неотъемлемой частью всероссийского профессионального движения. Однако необходимо отметить, что структура построения железнодорожной профсоюзной организации несколько отличалась от образовавшихся потом других профсоюзов Осетии. Бесланское районное отделение профсоюза железнодорожников было создано в основном по инициативе ростовчан и входило составной частью в единый союз Владикавказской железной дороги. Это отделение на правах групп объединяло железнодорожников не только станции и депо Беслан, но и Владикавказа, а также некоторых мелких станций и разъездов на территории Осетии.

Пример организации союза железнодорожников явочным путем был поучителен. Многие рабочие и служащие видели в этих рабочих объединениях свое будущее, поэтому неудержимо стремились к такому объединению. Царское самодержавие, напуганное революционными событиями, вынуждено было предоставить трудящимся элементарные демократические права. В этих целях 4 марта 1906 г. в соответствии с Манифестом 17 октября 1905 г. были введены в действие так называемые временные правила о профессиональных обществах, учреждаемых для лиц, занятых в торговых и промышленных предприятиях, или для владельцев этих предприятий [14, л. 17–35], в соответствии с которыми существование и деятельность профсоюзов легализовалась, но жестко регламентировались.

Царское правительство, разрешая образовывать общества и союзы, предоставляло им право только мирного разбирательства «недоразумений» и организации экономической взаимопомощи. Статья 10 указывала на то, что союзы «не могут в своей деятельности преследовать цели политические...», статья 11 давала право министру или главноуправляющему закрыть общество или союз, если они усмотрят, что деятельность их «отклонялась от устава» [14, л. 20]. Согласно «Правилам», процедура образования общества или союза предусматривала много предварительных условий: необходимо было выработать вначале устав, решить организационные вопросы, подать прошение в губернские правления, ждать некоторое время решения и внести определенную сумму для публикации в печати сообщения о создании общества или союза [15]. В то же время для закрытия союза достаточно было мнения одного фабричного инспектора или решения административных властей губернии.

Издавая закон о профсоюзах, царские власти ставили своей целью не столько удовлетворить требования рабочих, сколько ограничить деятельность уже существующих рабочих организаций, взять их под свой контроль, подчинить надзору полицейских органов. Изданием закона царское правительство надеялось обезвредить союзы – направить их на решение экономических вопросов, отвлечь тем самым массы от политической борьбы.

Таким образом, союзы были официально разрешены, Рабочие, их доверенные получили возможность собираться, совместно обсуждать наболевшие вопросы и выступать со своими требованиями. В профсоюзах, в этих исторически неизбежной и необходимой организации пролетариата, трудовые массы проходили первую школу сплоченности и классового самосознания.

Первыми на путь создания профессиональных союзов, охватывающих всех рабочих одного производства без учета профессий и цехов, встали металлисты, печатники и текстильщики Петербурга, Москвы, Харькова, Владикавказа и других городов. Там были сосредоточены наиболее крупные предприятия, объединяющие большое число цехов. Особенно в период стачек в процессе экономической борьбы рабочие оказывались связанными гораздо прочнее в рамках предприятия и более осязательно чувствовали результаты совместных действий. Пополнение и укрупнение союзов шло постепенно.

Первыми, кто после опубликования «Временных правил об обществах и союзах» решил создать свой профессиональный союз в Северной Осетии и Владикавказе, были портные [16, л. 3]. 24 марта 1906 г. А.Д. Берзан, А.М. Горденев, Н.И. Залиев, А.И. Шведенков и Е.И. Копылова подали начальнику Терской области прошение о создании общества [16, л. 4]. Власти Терской области, рассмотрев документы,

представленные портными, по формальным мотивам отказали их просьбе. Однако несколько позже союз портных все-таки был создан. За портными решили организовать свое общество приказчики. Они образовали группу под руководством Семена Логвинова, которая выработала устав и вместе с прошением направила его начальнику Терской области [17, л. 2].

Канцелярия начальника не торопилась с рассмотрением этой просьбы. После истечения положенного двухнедельного срока рассмотрения прошений группа приказчиков, ссылаясь на те же «Временные правила», пишет новое заявление, в котором указывает: «на основании пункта 9 и 12 «Временных правила о профессиональных обществах, учреждаемых для лиц в торговых и промышленных предприятиях от 4 марта 1906 года, мы, нижеподписавшиеся, представляем при этом Устав подлежащего утверждению общества, объявляем по прошествии законного срока открытым в городе Владикавказе профессиональное общество приказчиков» [17, л. 5].

Это общество просуществовало до Первой мировой войны. Оно имело свою кассу взаимопомощи, открыло клуб. На это общество царские власти смотрели как на безобидное учреждение, которое дальше небольших экономических требований не пошло» [18, с. 42].

За приказчиками решили создать свое общество студенты, приехавшие в Осетию на каникулы из Москвы и других городов России. 17 июня 1906 года группа студентов подписала прошение об образовании своего общества, целью которого ставила в частности: оказание материальной поддержки нуждающимся студентам и обмен мыслей по научным вопросам [19, л. 3]. Однако власти хорошо знали, к чему приводит «обмен мыслями» среди учащейся молодежи, поэтому они нашли формальные мотивы отказа от создания студенческого общества [19, л. 3].

Во Владикавказе было организовано «Общество взаимопомощи служащих в правительственных, общественных и частных учреждениях» [20, л. 43], председателем правления которого долгое время был И.Г. Маслов, а членами правления – И.И. Антонович, Н.П. Волков, А.А. Карадинский, И.Ф. Джаковский. Этот союз в своем уставе предусматривал денежную помощь членам союза. При правлении была образована касса взаимопомощи. Кроме материальной взаимопомощи, члены этого союза обсуждали и профессиональные вопросы, касающиеся в основном режима работы [21, л. 3].

Царские ставленники в Осетии особенно осторожно относились к образованию профессиональных союзов в рабочей среде. Первыми решили объединиться рабочие и служащие типографий. В подлиннике

прошения печатников написано: «Прилагая при сем проект Устава союза тружеников печатного и газетного дела в Владикавказе, покорнейше просим утвердить его в определенный правилами от 4 марта 1906 года двухнедельный срок. Июля 18 дня 1906 г.» [22, л. 4]. Однако к моменту подачи прошения печатники не предъявили деньги на печатные публикации об образовании союза. Все это дало основание канцелярии начальника Терской области отказать в создании союза [22, л. 8]. Этот профессиональный союз существовал некоторое время нелегально, без разрешения властей. Через три месяца он закрылся [18, с. 44]. В годы Первой русской революции в Северной Осетии был также создан союз учителей [23, с. 11].

Таким образом, царские власти всячески тормозили организацию союзов, а часто и срывали их создание, в особенности, если объединиться решали рабочие. Жестоко подавляя революционные выступления в стране, укрепляя свои пошатнувшиеся позиции, самодержавие стало ликвидировать последние остатки куцых свобод, данных народу.

В конце 1906 – начале 1907 г. наблюдалось новое оживление стачечного движения рабочих Терской области. В феврале 1917 г. бастовали рабочие Садона и Мизурской обогатительной фабрики, в мае произошли волнения среди воспитанников Ардонской духовной семинарии [8, с. 23].

Итак, создание профсоюзов положило начало этапу организованной борьбы широких масс трудящихся Северной Осетии, объединявшихся для совместных, согласованных выступлений в защиту своих экономических прав и интересов. Опыт, приобретенный рабочим классом и его профессиональными организациями в годы первой народной революции в России, был использован в дальнейшей борьбе с самодержавием и предпринимателями.

На Тереке причины поражения первой русской революции были те же, что и в России, но они усугублялись еще и колониальным положением области. Уровень промышленного развития был здесь более низким, а рабочий класс не столь многочисленным и менее организованным.

Влияние социал-демократических организаций, возникших в области позже, чем в центре страны, было недостаточным. Кроме того, были значительные особенности в классовом, сословном строе, в религии. Эти социально-политические различия правительство использовало в борьбе против революции. Однако, несмотря на это, революция 1905–1907 гг. оказала большое воздействие как на революционное, так и на профсоюзное движение народов Терской области. В середине 1907 г. на всем Северном Кавказе действовали легальные и нелегальные профсоюзы.

Библиографический список

1. 1905–1907 годы в профессиональном движении. I и II Всероссийские конференции профессиональных союзов. – М., 1905.
2. История Северо-Осетинской АССР. – М., 1959.
3. Перегон–столетие. – Ростов-на-Дону, 1964.
4. Донская речь. – 1905. – 25 авг.
5. Серый, Ю. Странички прошлого / Ю. Серый. – Ростов-на-Дону, 1965.
6. Труды Первого делегатского съезда служащих владикавказской железной дороги. – Ростов-на-Дону, 1905.
7. Керимов, И.К. История профсоюзного движения в Дагестане / И.К. Керимов. – Махачкала, 1963.
8. Революция 1905–1907 годов на Терке : документы и материалы. – Орджоникидзе, 1980. – Т. 1.
9. Центральный государственный архив Республики Северная Осетия-Алания (ЦГА РСО-А). – Ф. 120. – Оп. 1. – Д. 7.
10. История СОАССР. Советский период. – Орджоникидзе, 1966.
11. Волна. – 1906. – 29 апр.
12. ЦГА РСО-А. – Ф. 120. – Оп. 1. – Д. 6.
13. ЦГА РСО-А. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 27.
14. ЦГА РСО-А. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 269.
15. Свод законов Российской империи. – СПб., 1906. – Т. XXVI. – Ст. 27479.
16. ЦГА РСО-А. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 47.
17. ЦГА РСО-А. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 39.
18. Владикавказ в Октябрьские дни. – Владикавказ, 1927.
19. ЦГА РСО-А. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 14.
20. ЦГА РСО-А. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 103.
21. ЦГА РСО-А. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 96.
22. ЦГА РСО-А. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 13.
30. Научный архив Северо-Осетинского института гуманитарных и социальных исследований. Труды Первого Всеосетинского учительского съезда, состоявшегося в г. Владикавказе с 10 по 16 июля 1917 г.