

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

УДК 94(470.67)08

Рец. на кн.: Мансурова А.Г.

«Дороги и их роль в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во второй половине XIX – начале XX в.» – Махачкала: Тип. «Алеф», 2015. – 182 с.

Е.И. Иноземцева,

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии Дагестанского научного центра РАН, Махачкала,

М.И. Абдулаева,

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии Дагестанского научного центра РАН, Махачкала

inozemceva47@mail.ru

Review of the book: Mansurova A.G.

«Roads and their role in the socio-economic and cultural development of Daghestan in the second half of XIX – early XX century» - Makhachkala: «Aleph», 2015. - 182 p.

E.I. Inozemtseva,

Candidate of historical sciences, senior researcher at the Institute of History, Archaeology and Ethnography of Dagestan Scientific Center, RAS, Makhachkala,

M.I. Abdulaeva,

Candidate of historical sciences, senior researcher at the Institute of History, Archaeology and Ethnography of Dagestan Scientific Center, RAS, Makhachkala

inozemceva47@mail.ru

Поколениями отечественных кавказоведов методично поднимались и успешно разрабатывались целые пласты исторического прошлого Дагестана с древнейших времен до сегодняшних дней, освещались проблемы фундаментального свойства, а также вопросы, носящие узколокальный характер. По мере заполнения лакун все сложнее для исследователя становится выявление новых или, по крайней мере, малоизученных проблем. Одной из таких проблем, не получивших должного освещения в дагестановедении, стал вопрос о строительстве дорог в дореволюционном Дагестане и их роли в экономике горного края. Именно этому посвящена вышедшая недавно в свет монография старшего научного сотрудника ИИАЭ ДНЦ РАН, кандидата исторических наук А.Г. Мансуровой.

Тема исследования в данном контексте и в указанных хронологических рамках не являлась, как уже отмечалось выше, предметом отдельного монографического изучения, хотя некоторые ее аспекты, безусловно, затрагивались в работах предшественников.

Обращение автора к данной проблеме не удивительно, поскольку история любого из народов немислима и невозможна без постоянных регулярных внешних связей, имеющих самое различное содержание (обмен товарами, продуктами и культурными ценностями, родственные связи и т.п.). Они играли значимую роль во внутри- и внешнеполитической жизни народов, и Дагестана в частности, оказывая серьезное воздействие на весь ход социального, экономического и культурного развития.

Экономические, политические и культурные контакты народов Дагестана с внешним миром имеют вековую историю. Их изучение, проливая свет на общность исторических судеб сопредельных народов, имеет большую научную и практическую ценность.

В условиях сильной пересеченности рельефа Дагестана и сейчас и в особенности в прошлом, когда связь между горными и плоскостными регионами Дагестана осуществлялась по порой непроходимым тропам, огромную роль и важное значение имели дороги и мосты.

Таким образом, перед дагестанским обществом остро стоял вопрос о строительстве дорог, мостов как важнейших средств распространения просвещения, достижений научного и технического прогресса. Как писал Е. Марков, «единственное, что может двинуть будущее просвещения дагестанских гор – это настежь открытые ворота в его дебри и ущелья. Хорошая дорога – вот, повторяем, первая артерия, по которой обыкновенно вливается в страну цивилизация».

Говоря о монографии А.Г. Мансуровой, необходимо подчеркнуть, что перед нами исследование, в котором на протяжении четырех глав впервые в дагестанской историографии предпринята, на наш взгляд, удачная попытка подвергнуть специальному, подчеркиваем, изучению и реконструкции процесс развития дорожной сети дореволюционного Дагестана, освещению его роли в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во II половине XIX – начале XX в.

Во введении автор подчеркивает значимость дорог в жизни любого общества, государства, отмечает малоисследованность данной темы, ее актуальность. Здесь же представлена вся доступная автору историография, а также источники.

Следует отметить как несомненное достоинство исследования тот факт, что оно базируется на солидной источниковой базе, причем большая часть архивного материала не привлекалась ранее. Всего использовано более 20 фондов ГА РД.

Это: ф. 2 «Канцелярия военного губернатора», ф. 7 «Почтово-телеграфные конторы и отделения», ф. 20 «Темир-Хан-Шуринская почтовая контора», ф. 30 «Строительное отделение Дагестанской Области», ф. 38 «Кумухское почтово-телеграфное отделение» и т.д., в которых содержится богатый фактический материал по проблеме, до сих пор еще не введенный в научный оборот. Это и переписка военного губернатора Дагестанской области по вопросам состояния, ремонта, строительства дорог, и циркуляры Министерства путей сообщения, ведомости расходов на разработку и строительство дорог, и т.п., и т.д.

Не обойдены вниманием наработки по данной проблеме известных дагестанских историографов. Это труды Г.Г. Османова, Х.-М.О. Хашаева, В.Г. Гаджиева, Х.Х. Рамазанова и др.

На протяжении четырех глав исследования автор, опираясь на солидный блок архивных данных, освещает широкий круг вопросов, позволяющих воссоздать достоверную картину прошлого Дагестана, связанного со значимыми процессами, сыгравшими важную роль в социально-экономическом развитии его народов.

Дагестан, вступая в XIX век, сильно страдал от бездорожья. В первой половине XIX в. были построены отдельные дороги военно-стратегического значения, чему и посвящена первая глава исследования А.Г. Мансуровой. Хорошо показано, как с началом Кавказской войны и на всем ее протяжении царское правительство уделяло большое внимание строительству дорог в Дагестане, хорошо осознавая, что прокладывание новых дорог способно не только удовлетворять военным задачам, но и содействовать в дальнейшем торгово-экономическому развитию. Общеизвестно, что до 40 – 50-х гг. XIX в. связь между плоскостными и горными районами осуществлялась по выючным тропам. Многочисленные современники отмечали, что пути сообщения в большей части Дагестана – это тропинки, годные только для верховой езды. Что касается грунтовых колесных дорог, то они существовали только на плоскости и в Прикаспийской зоне Дагестана.

Автор показывает, как в 40-х гг. XIX в. военное командование приступило к планомерному покорению Дагестана и в первую очередь начало усиленно строить дороги. Ко времени окончания военных действий в эксплуатации находилось 443 км шоссейных дорог. Наместник Кавказа А.И. Барятинский в 1860 г. отмечал особенную значимость этой проблемы, говоря о необходимости торопиться с проложением дорог – «этих главных орудий умиротворения и развития края».

После включения Дагестана в состав России наметился резкий сдвиг в дорожном строительстве, связанный со строительством дорог в Горном Дагестане и на равнине, а также дорог, ведущих за пределы Дагестана.

Особенно интересен, на наш взгляд, материал о строительстве почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух. В 60-х гг. появились новые гужевые тракты, которые соединили районы Внутреннего Дагестана с Каспийским морем, а также с Азербайджаном, Грузией, Чечней. Огромное значение имело возведение мостов. В 1865 и 1868 гг. были построены Георгиевский и Преображенский железные мосты. В 70–90-х годах прогресс в дорожном

строительстве был еще более значительным. В результате в 1894 г. длина всех колесных дорог в области составила 3831 версту, из них шоссированных – 50 верст.

О значимости этих процессов можно судить по 4-й главе обсуждаемой работы, посвященной оценке влияния дорог на социально-экономическое и культурное развитие Дагестана. Важное место в этом развитии принадлежит внутренним торговым связям и, что особенно важно, внешним, которые играли и играют сегодня важную роль в экономической, культурной, социальной жизни общества. Через торговые связи, являвшиеся основным видом экономических контактов, шел не только обмен необходимыми товарами, но и происходило широкое заимствование культурных, научных, хозяйственно-технических достижений, знаний, идей, традиций, осуществлялось познание окружающего мира, знакомство с жизнью, культурой сопредельных стран и народов.

Дороги, мосты, возведенные в этот период в Дагестанской области, сыграли также огромную роль в становлении Дагестана на путь капиталистического развития, появлении промышленных предприятий, формировании рыночных отношений.

Дорожное строительство способствовало ускорению транспортных связей, открытию школ, медицинских учреждений в Самурском, Кюринском, Кайтаго-Табасаранском, Кази-Кумухском и других округах Дагестана. Импонирует то обстоятельство, что материал монографии насыщен персоналиями, так сказать, живыми людьми, много сделавшими для развития дорожной инфраструктуры в Дагестанской области. Многие имена и фамилии этого процесса и сегодня, как говорится, на слуху, что само по себе уже ценно, т.е. существует своего рода живая связь времен и поколений.

Все вышесказанное как нельзя более красноречиво подтверждает тот факт, что перед нами исследование одной из актуальнейших проблем дагестановедения, которое внесет весомый вклад в историографию Дагестана и будет востребовано не только историками-специалистами, но и широким кругом студенческой молодежи, а также всеми, кого интересует история родного края.