

**ПУТИ СООБЩЕНИЯ И ИХ РОЛЬ В РАЗВИТИИ
ЭКОНОМИКИ ДАГЕСТАНА XIX В. В ТРУДАХ Х.-М.О. ХАШАЕВА**

В дагестановедении мало трудов ученых, в которых исследованы дороги Дагестана. Среди них можно отметить работы Х.-М.О. Хашаева. В нескольких его работах данный вопрос нашел подробное освещение.

Дагестан издревле был связан как экономически, так и политически с соседними народами, и, естественно, роль путей сообщения была очень значима. Хозяйство Нагорного Дагестана в начале XIX в. в основном было натуральным, что в известной мере опередило состояние дорог (Хашаев Х.-М.О., 1961. С. 110). Как отмечал Х.М.-О. Хашаев, в зимнее время из-за снежных завалов, а весной и осенью из-за ливневых дождей ездить порою по этим дорогам было невозможно. Дороги в горах были проложены по гребням хребтов и удобны лишь от мая до октября (Хашаев Х.-М.О., 1961. С. 110).

До 40-50-х гг. XIX в. связь между плоскостными и горными районами Дагестана осуществлялась в основном по выучным дорогам. Как отмечали современники, «... удобных дорог здесь нет. Из-за отсутствия колесных дорог высокогорные районы Дагестана были практически отрезаны от окружающих центров Дагестана. Пути сообщения в большей части Дагестана состояли из тропинок, годных только для верховой езды, которые в основном пролегали по ущельям» зигзагами в 20-30 поворотов» (Дубровин К, 1871. С. 19). «Лошади с большим трудом всходят на крутые подъемы. Порою приходилось несколько отводить глаза от обрыва, по которому проложена весьма узкая и осыпающаяся тропинка» (Воронов Н.И., 1869. С. 5). «Здесь всякий переход из аула в аул, от общества в общество - всякого рода подвиг, риск и, во всяком случае, большой труд» (Воронов ЯИ, Ж9.С9).

В первой пол. XIX в., когда в ряде горных районов Дагестана происходили военные действия, «тропинки сознательно приводились в негодность, так как бездорожье усиливало обороноспособность горцев», - писал Х.-М.О. Хашаев (Хашаев Х.-М.О., 1961. С. ПО).

Присоединение Дагестана к России, включение его экономики во всероссийский рынок, проникновение в Дагестан капиталистических отношений создали условия для роста производительности труда и общего подъема экономики. Вполне естественно, что на экономическое развитие Дагестана большое влияние оказывало состояние дорожной сети. Принятые правительством меры позволили увеличить протяженность сети дорог, улучшить их состояние, внедрить технологические новшества.

Строительство дорог в области четко стимулировалось военными целями и экономическими интересами российского капитализма, так как «новые дороги», согласно архивным источникам, были способны не только удовлетворять военные задачи, но и будут способствовать торгово-экономическому развитию» (ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 295; Кавказский календарь на 1881 г. С. 76).

Каспийское море, как отмечали представители власти, - «самое естественное средство, которое может соединить посредством Волги ... центр Империи с нагорным Дагестаном» (Акты, собранные Кавказской Археографической комиссией. Т. 9. С. 731).

Длительная война с горцами, необходимость проникновения царских войск и артиллерии в глубь Центрального Дагестана предопределили начало строительства стратегических дорог в горы, причем вдоль этих дорог продуманно создавались военные опорные укрепления.

После окончательного вхождения Дагестанской области в состав Российской империи главной задачей военного командования стало строительство дорог в Дагестане. Началось строительство шоссейных дорог. В результате между плоскостью и военно-административными центрами Дагестанской области установилось регулярное

сообщение. Для строительства дорог были привлечены опытные инженеры не только Российской империи, но и иностранцы.

При строительстве руководствовались изданным в 1857 г. Уставом путей сообщения, который включал 10 глав и 895 статей, согласно которому дороги разделялись на 5 классов. Для дорог каждого класса была установлена определенная ширина полосы отводной земли {Кулижников А., 1997. С. 50}. Был разработан полный пакет обоснованных документов по проектированию, строительству, ремонту, содержанию дорог и сооружений на них. Требования устава были следующие: «Дороги во всякое время года должны быть сколь можно сухи и менее зависели как от естественной сырости некоторых мест, так и от дождей и таящих снегов; для чего оные возвышать, а канавам давать достаточное наклонение для стока воды, по мере ее накопления в водоотводы, каковые необходимо делать» {Кулижников А., 1997. С. 51}.

Значительное внимание уделялось строительству почтовых станционных домов. Предусматривалось по всем дорогам, имеющим посадку деревьев, сохранять ее и поддерживать в надлежащем состоянии. В дальнейшем по шоссейным дорогам запрещалось сажать деревья.

Особое значение имело строительство почтового тракта, соединившего Дагестан с главными почтовыми трактами Терской области и Бакинской губернии, длиною в 271 версту. На всем его протяжении было построено 15 почтовых станций, на которых содержалась 91 тройка почтовых лошадей. Строительство этих станций обошлось государству в 51 тыс. 622 руб. (Хашаев Х.-М.О., 1961. С. 111). Дороги в горы стратегического значения протяженностью 443 версты были построены силами войсковых частей и местного населения. Вдоль этих трасс возникли укрепления Ахты, Кумух, Гуниб, Карадах, Хунзах, Ботлих, Чиркей и др. Ахтынская военная дорога, проведенная в 40-е гг. XIX в., соединила Дагестан с Азербайджаном через горы по сокращенному маршруту.

Командующий войсками в Прикаспийском крае генерал Меликов поручил инженеру путей сообщения штабс-капитану Винче «представить предложения об устройстве путей сообщения между лезгинской кордонной линией и Прикаспийским краем» (ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28 Л. 13). Тщательно изучив состояние дорог в крае, шт.-кап. Винче показал себя блестящим знатоком в этом деле. Он обошел почти все дороги Дагестана, выделил основные направления, изучил их состояние, возможные варианты, приблизительные затраты и разделил всю сеть дорог на четыре главные участки (ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 94. Л. 45). Среди этих дорог для кавказского командования первостепенное значение имело строительство почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура-Гуниб-Кумух.

Дорожные работы производились четырнадцатью батальонами и 1850 вольными рабочими из местных жителей. За качеством работ был установлен жесткий контроль, командующий войсками лично контролировал их ход.

Строительство почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура-Гуниб-Кумух, «разработанного в 1859 г. и окончательно законченного в 1871 г. обошлось казне в поверстной стоимости с разными на ней техническими сооружениями, кроме больших мостов, около 20 000 руб.» (ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28 Л. 9).

Вдоль всех дорог существовали почтово-телеграфные станции, которые выполняли операции по приему и отправке почтовой корреспонденции во внутренние и пограничные города России.

В 60-е гг. XIX в. дорожный отдел начал строительство дорог экономического значения в густо населенных местностях. Длина этих дорог составляла 352 версты (Хашаев Х.-М.О., 1961. С. 111); остальные 4500 верст дорог и тропы длиной 3500 верст содержались за счет натуральной дорожной повинности населения (ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 696. Л. 1).

Довольно подробно проф. Х.М.О. Хашаев останавливается на строительстве дорог, ведущих в Аварию и Горный Дагестан, по его данным, были проложены следующие дороги: Порт-Петровск - Темир-Хан-Шура - Леваши - Хаджал-Махи - Салтинский мост

- Гуниб протяженностью 144 версты; из Гуниба через Георгиевский мост в Карадах, затем вдоль р. Аварское Койсу до с. Сабуэ в Грузии - более 200 верст; Карадах - Хунзах - Ботлих до г. Грозного; Темир-Хан-Шура - Хунзах - через Аркаские горы - Аракань - Красный мост - Чалда - Гоцатль (*Хашаев Х.-М.О.*, 1961. С. 112); через Салтинский мост до Карадаха, далее от Голотля до границы Грузии; от Карадахского моста на Хунзах, Тлох и Ботлих протяженностью 309 верст; от грузинского с. Сабуэ по направлению к аваро-осетинской дороге до Кадарского перевала и др. (*Хашаев Х.-М.О.*, 1961. С. 111). В тот же период были построены силами населения 432 версты колесных дорог: от Дешлагара через Башлы и Маджалис до Великента; от Дербента через Хучни и Курах до с. Рича. В 70-80-х гг. только в Аварии была построена 431 верста шоссейных и грунтовых дорог и на 50 верстах тропинки были переделаны в колесные дороги (ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 3. Д. 83. Л. 20-21).

В результате всех перечисленных работ уже в 1914 г. в Дагестане действовало 795 км грунтовых и шоссейных дорог.

Для прокладки дорог проектировались мостовые сооружения различных систем (арочной, балочной, подкосной). Временные мосты через горные реки заменялись постоянными деревянными, металлическими и каменными. Так, были построены: Салтинский железный мост арочной системы через р. Кара-Койсу; Преображенский железный арочной системы мост через р. Андийское Койсу; каменные мосты в Гунибе через реки Кара-Койсу, Казикумухское Койсу и в е. Цудахар против Хаджал-махинского укрепления общей протяженностью 10 сажень (ЦГА РД Ф. 52. Оп. 3. Д. 4. Л. 50), а также деревянный мост взамен старого у с. Тлох. В 1910 г. в Казикумухском округе было начато строительство моста, «отвечающего всем требованиям современной строительной техники» (Дагестанские областные ведомости. 1913 г.), что должно было усилить экономические связи между аулами Вицхинского магала, оторванными от экономической жизни.

К концу XIX в. многие деревянные мосты были заменены железобетонными мостами, например, в с. Усучай и Ахты через реку Ахтычай. Строительство железобетонных мостов в Дагестанской области проводила Екатеринославская фирма. Ею, в частности, были построены мосты: через Самур пролетом в 15 сажень, через Усучай с пролетом 12 сажень, кумухский мост с пролетом в 13 сажень (*Хашаев Х.-М.О.*, 1961. С. 112). Большой Цухульский мост был построен в 1913 г. через реку Самур под техническим надзором Абдул-Меджида Зульпукарова, протяженностью в 233 сажень, стоимостью 150 тыс. руб. (*Гаджиев А.С.*, 2005. С. 5), который соединил все транспортные коммуникации со стратегически важным укреплением Ахты и имел немаловажное значение для южных округов области, и всего Дагестана.

Строительство новых железобетонных мостов в Дагестанской области исследовано в работе автора (*Мансурова А.Г.*, 2011. С. 211-224). К 1915 г. в Дагестане имелось 29 мостов с пролетом 5 сажень, 33 моста с пролетом около 5 сажень, железобетонных - 6, рельсовых - 19, каменных - 8, деревянных - 59 мостов. Дороги способствовали активизации экономических связей населения Дагестана, содействовали внедрению колесного транспорта не только на плоскости, но и в горах, втягивали Дагестан в русло российского и мирового товарного производства.

Профессор Х.-М.О. Хашаев отмечал, что исключительно большое хозяйственное оживление произошло в Дагестане после открытия железнодорожной магистрали. В 1893 г. железная дорога была доведена до Порт-Петровска, в 1897 г. - до Дербента, в 1899 г. открылась железная дорога Дербент - Баку, в 1915 г. закончилось строительство Темир-Хан-Шуриной ветки железной дороги (*Хашаев Х.-М.О.*, 1961. С. 112). Было сооружено 10 станций, к которым были проведены дороги, 14 разъездов, десятки мостов. Железнодорожная магистраль имела не только транспортное значение, она оказала большое влияние на социально-экономическое развитие Дагестана.

С проведением железной дороги началось освоение Прикаспийской низменности. «До этого совершенно пустынного характера равнина, на которой можно было встретить лишь одиноких пастухов со стадами овец и табунами крупного рогатого скота, стала

постепенно оживать (*Гаджиев А.С.*, 1964. С. 63). В этой низменной части Дагестана получила развитие фабрично-заводская промышленность, сосредотачиваясь по преимуществу в городах Порт-Петровске, Дербенте, Темир-Хан-Шуре, Хасавюрте, Кизляре (*Мансурова А.Г.*, 2006. С. 42-43, 140).

Развитие железнодорожного транспорта способствовало вхождению Дагестана в общероссийский рынок, расширению рынка внутри области, развитию товарно-денежных отношений, повышению агротехнической культуры в земледелии, развитию промышленных предприятий, что положительно повлияло на изменение бытовых условий населения горного края.

Было совершенно очевидно, что без развитой сети шоссейных дорог, не могли полноценно функционировать и железные дороги.

Дорожное строительство в Дагестане имело свои особенности.

П.А. Столыпин отмечал: «... тогда, как в других странах железные дороги начали строиться при наличии хорошо оборудованной сети грунтовых и шоссейных дорог, у нас железнодорожные пути начали прокладываться при полном бездорожье. Очень дорогая вещь - прокладка надежных современных дорог - в конечном итоге неизменно оборачивается экономическими, политическими и социальными выгодами, а бездорожье - лучший способ остановить прогресс и разорить страну» (См.: *Сорокин Ю.*, 1996. С. 10).

Введение в эксплуатацию железной дороги! привело к усилению притока переселенцев в Дагестан. Сюда стали прибывать из центральных губерний России квалифицированные рабочие, инженеры, техники по строительству дорог и мостов, а также для работы на железной дороге, в портах, на промыслах, промышленных и других предприятиях. Все это способствовало усилению экономических связей, оживлению торговли между различными областями Дагестанской области.

Развитие дорог сопровождалось созданием сети почтово-телеграфных учреждений, которых в Дагестане насчитывалось 18. Все округа имели телеграфную и телефонную связь с областным центром - Темир-Хан-Шурой.

Проведение командованием кавказской армии колесных дорог в Нагорный Дагестан коренным образом изменило условия социально-экономического развития области. Для народов Нагорного Дагестана пути сообщения, соединявшие его с плоскостью, оказали огромное влияние на весь ход экономического и политического развития. В экономике произошли значительные позитивные сдвиги. Сельское хозяйство начинает приобретать торговый характер. Особенно быстро росла товарность животноводства в горных районах. В Гунибском округе, например, она увеличивалась более чем в 12 раз: с 69 тыс. руб. (1902 г.) до 849 тыс. руб. (1914 г.) (Обзоры Дагестанской области на 1914 г. С. 37); по Аварскому, Гунибскому, Казикумухскому, Темир-Хан-Шуриному округам товарная продукция животноводства увеличилась с 602549 в 1902 г. до 2143979 руб. в 1914 г. (*Османов Г.Г.*, 1965. С. 45.), т.е. более чем в 3,5 раза.

Со строительством дорог дальнейшее развитие получили кустарные промыслы, появились новые отрасли. Особое развитие получил извозный промысел (*Мансурова А.Г.*, 2006. С. 140). Вдоль шоссейных и грунтовых дорог расширялись старые и возникали новые населенные пункты. Усилился ввоз товаров фабрично-заводской промышленности из центральных районов России, в связи с чем наблюдалось падение цен на многие виды изделий местной кустарной промышленности.

Строительство шоссейных и грунтовых дорог, сооружение крепостей-слободок, развитие городов способствовали благоприятным позитивным сдвигам в экономике Дагестана, улучшили внутренние связи между округами и усилили торгово-экономические связи с Центральной Россией, Кавказом и Закавказьем.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Акты, собранные Кавказской Археографической комиссией. 1884. Т. 9. Тифлис.
Воронов Н.И., 1869. Из путешествия по Дагестану // ССКГ. Вып. I. Тифлис.

- Гаджиев А.С.*, 2005. Зульпукаров Абдул-Меджид - известный инженер. Махачкала.
- Гаджиев А.С.*, 1964. Роль русского народа в исторических судьбах народов Дагестана. Махачкала.
- Дагестанские областные ведомости. 1913 г. октябрь.
- Дубровин Н.*, 1871. История войны и владычества русских на Кавказе. Т. 1.Кн. 1.СПб.
- Кулижников А.*, 1997. Дороги во всякое время // Автомобильные дороги. № 3.
- Мансурова А.Г.*, 2006. Промышленность Дагестана во второй половине XIX - начале XX вв. Махачкала.
- Мансурова А.Г.*, 2011. Строительство мостов в Дагестанской области во второй половине XIX - начале XX вв. // Вопросы истории Дагестана. Вып. VII. Махачкала.
- Обзоры Дагестанской области. 1914.
- Османов Г.Г.*, 1965. Социально-экономическое развитие дагестанского доколхозного аула. М.
- Сорокин Ю.*, 1996. Петр Столыпин и две государственные думы - от зари до зари // Автомобильные дороги. М., № 12.
- Хашаев Х.-М.О.*, 1959. Занятия населения Дагестана в XIX веке. Махачкала.
- Хашаев Х.-М.О.*, 1961. Общественный строй Дагестана в XIX веке. М.
- ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28; Оп. 3. Д. 4.
- ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 696.
- ЦГАРД. Ф. 21, Оп. 3.Д. 83.