

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА» ИНСТИТУТ ИСТОРИИ,
АРХЕОЛОГИИ И ЭТНОГРАФИИ
ДАГЕСТАНСКОГО НАУЧНОГО ЦЕНТРА РАН**

А.Г. Мансурова

**ДОРОГИ И ИХ РОЛЬ
В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ И
КУЛЬТУРНОМ РАЗВИТИИ ДАГЕСТАНА
ВО II ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.**



instituteofhistory.ru

Махачкала 2015

ББК 63.3(2Р-6Д)
УДК 94(470.67)
М-23

Рекомендовано к печати решением Ученого совета Института истории, археологии и этнографии ДНЦ РАН.

Ответственный редактор – зав. отделом новой и новейшей истории Дагестана ИИАЭ ДНЦ РАН доктор исторических наук, проф. Э.М. Далгат

Рецензенты: Е.И. Иноземцева – кандидат исторических наук
М.И. Абдулаева – кандидат исторических наук.

Мансурова А.Г.

М-23 Дороги и их роль в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во II половине XIX – начале XX в. – Махачкала: АЛЕФ (ИП Овчинников) 2015. – 170 с.

В монографии, на основе широкого круга источников, большинство которых впервые вводится в научный оборот, показана роль России в строительстве дорог и мостов в Дагестане во второй половине XIX – начале XX в. и их влияние на социально-экономическое и культурное развитие Дагестанской области.

Книга рассчитана как на историков-специалистов, так и на широкий круг читателей.

ISBN _____

© Мансурова А.Г., 2015

СОДЕРЖАНИЕ:

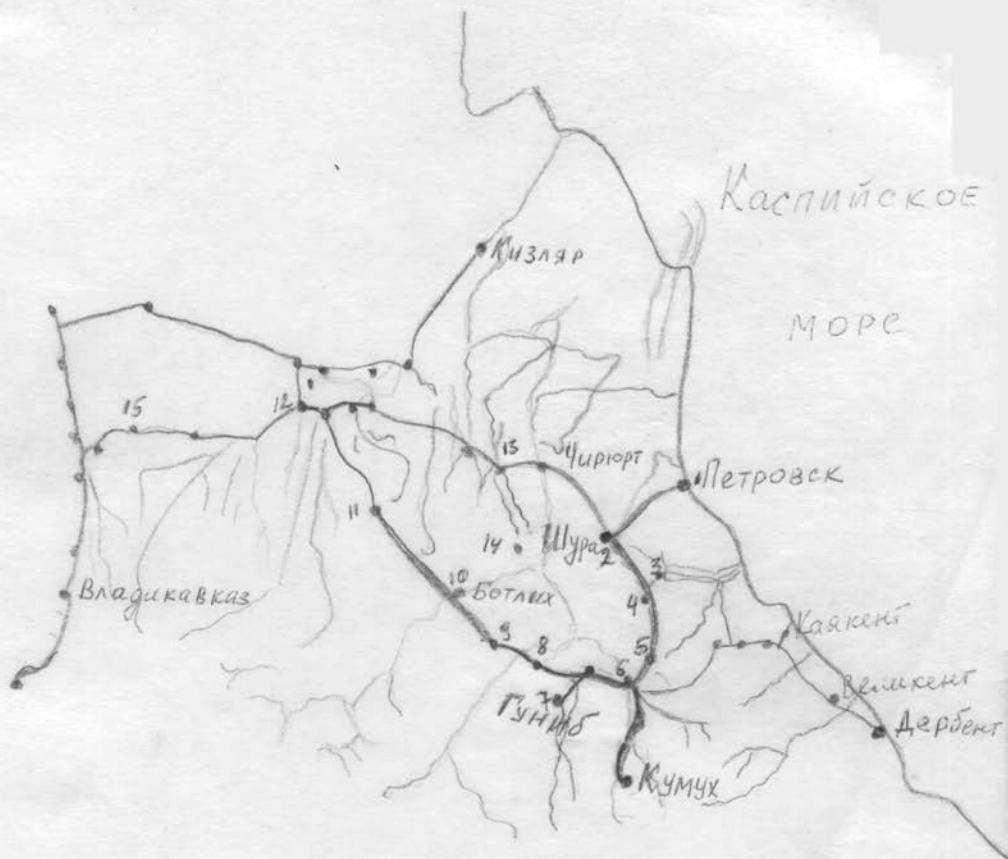
ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА I. Состояние дорог в Дагестане в первой половине XIX в.	18
ГЛАВА II. Строительство дорог в Нагорном Дагестане во второй половине XIX – начале XX вв.	36
§ 1. Строительство почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух	42
§ 2. Строительство мостов в Дагестанской области	69
ГЛАВА III. Дороги, ведущие на равнину и за пределы Дагестанской области	81
ГЛАВА IV. Влияние дорог на социально-экономическое развитие и культуру народов Дагестана во второй половине XIX – начале XX вв.	111
Заключение	146
Библиография	152
Список сокращений	168

**Электронная библиотека
Института истории,
археологии и этнографии
Дагестанского ФИЦ РАН**



instituteofhistory.ru

Почтово-торговый тракт Шура-Гунзаб-Кумуч



- | | |
|---------------|-------------|
| 1 Петровск | 9 Гунзах |
| 2 Шура | 10 Ботлих |
| 3 Паранде | 11 Ведень |
| 4 Висенкутай | 12 Трозный |
| 5 Леваши | 13 Сасивюрт |
| 6 Подмаз-махи | 14 Буртунай |
| 7 Гунзаб | 15 Назрань |
| 8 Капала | |

Дорожная карта,
составленная Э. Кон-
дратенко в 1891 г по
новейшим данным
почтово-телеграфн.
ведомств.
Масштаб:
в дюйме - 50 верст.

«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».

Е. Марков

ВВЕДЕНИЕ

История любого из народов немыслима 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, Дагестана в частности, оказывая серьезное воздействие на весь ход социального, экономического и культурного развития.

В условиях географического расположения Дагестана, сильной пересеченности рельефа и теперь и, в особенности, в прошлом, когда связь между горными и равнинными районами осуществлялась порой по непроходимым тропам, перед дагестанским обществом остро стоял вопрос о строительстве дорог, мостов как важнейших средств распространения просвещения, достижений научного и технического прогресса.

«Необходимо изрезать удобными дорогами весь Дагестан, сделать доступными влиянию цивилизации и влиянию государственной власти все умы его ... Это нужно, кроме того, и с чисто военной точки зрения ... Хорошая дорога во сто раз плодотворнее и могущественнее всяких пуль и штыков», – отмечал Е.Л. Марков¹

Несмотря на особую значимость вопрос о состоянии дорог в Дагестане, об их роли в развитии экономических, политических и культурных связей между различными частями Дагестана и влиянии на социально-экономическое развитие края в целом не

¹ Марков Е.Л. Очерки Кавказа. Картины кавказской жизни, природы и истории. Кавказ: музей мировой истории. Нальчик, 2011. Вып. IX. С. 412.

получил должного освещения в историографии. Эта проблема ставилась лишь попутно при изучении других вопросов исторического прошлого Дагестана. Тема исследования не ставилась и не рассматривалась в таком аспекте, в такой взаимосвязи как строительство дорог в Дагестане и их роль в социально-экономическом и культурном развитии края. До сих пор нет не только специальных монографических исследований, но даже отдельной статьи, посвященной строительству дорог и их роли в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана. В предлагаемом исследовании нами впервые ставится задача по возможности восполнить пробел, существующий по данной проблеме в исторической науке.

В данном исследовании делается попытка на основе вновь выявленных архивных документов, с учетом работ дагестановедов более основательно рассмотреть состояние дорог Дагестана, осветить строительство новых дорог в его нагорной части и показать их роль в социально-экономическом и культурном развитии Дагестанской области.

Вопросы социально-экономического развития Дагестана во второй половине XIX в., изменения, произошедшие в Дагестане в связи с вовлечением области в русло экономического развития России, привлекали внимание дореволюционных авторов¹. Их работы содержат большой фактический материал, личные наблюдения и суждения, проливающие свет на изучение многих аспектов социально-экономического развития Дагестана.

Начиная с 80-х г. XIX века был издан ряд работ, в которых затрагивались некоторые вопросы по исследуемой проблеме.

Определенный интерес вызывает сочинение П.Ф. Свидерского², доктора медицины «В горах Дагестана», который работал окружным врачом Кайтаго-Табасаранского округа, с начала 1900 г. – помощником областного врача Дагестанской области и чле-

¹ Семенов Н.С. Туземцы Северо-Восточного Кавказа, СПб., 1885. Маргграф О.В. Очерк кустарных промыслов Северного Кавказа. М., 1882. Анучин Д.Н. Отчет о поездке в Дагестан летом 1882 г. // ИРГО, Тифлис, 1884, Т. XX. Вып. IV; Шапсович М.С. Весь Кавказ. Промышленность, торговля и сельское хозяйство Северного Кавказа и Закавказья. Баку, 1914.

² Свидерский П.Ф. В горах Дагестана. Путевые впечатления, случайности и антропологические заметки. Петровск, 1903.

ном Дагестанского областного комитета. Он прекрасно изучил Дагестан, его историю, этнографию, проводил исследования по антропологии. В своем труде П.Ф. Свидерский описывает путешествие по всему Дагестану, состояние дорог, тропинок, их маршруты и т.д.

Одним из серьезных исследований, в котором затрагиваются различные стороны исследуемой нами проблемы, являются труды Е.И. Козубского¹, которые содержат ценный и весьма интересный статистический материал. Будучи секретарем Дагестанского статистического комитета, более 30 лет проживший в Дагестане, он отлично знал этот край. В «Обзорах Дагестанской области» и других его работах содержится неоценимый материал по всем вопросам экономического развития Дагестана.

Описанию истории Дагестана второй половины XIX в. посвящен ряд работ представителей царской администрации, посетивших край². Вообще в путевых заметках, в официальных документах, в периодических изданиях и статистических сведениях говорилось о народах горного края, их расселении, быте, нравах и занятиях, развитии промышленности, сельского хозяйства и т.п. Труды дореволюционных авторов составляют особую ценность, поскольку они написаны современниками событий.

Особую ценность представляет труд Н.И. Воронова «Из путешествия по Дагестану»³, посвященный дорогам Дагестана в XIX в. В работе содержатся важные для нас наблюдения, приводятся маршруты поездок по Дагестану, описаны местности, дается характеристика существующих дорог и т.д. Его перу принадлежит ряд записок и публикаций, содержащих разнообразный исторический и этнографический материал.

¹ Козубский Е.И. Обзоры Дагестанской области с 1892 по 1917 гг.; Его же. Памятная книжка Дагестанской области. Темир-Хан-Шура, 1895; Его же. Дагестанский сборник. Вып. I, II. Темир-Хан-Шура, 1902, 1904; Его же. Памятная книжка и адрес-календарь на 1901 г. Темир-Хан-Шура, 1901; Его же. История Дагестанского конного полка. Петровск, 1909.

² Воронов Н.И. Путешествие по Дагестану // ССКГ. Тифлис, 1868. Вып. I; Вейденбаум Е. Путеводитель по Кавказу. Тифлис, 1888; Шапсович М.С. Весь Кавказ. Баку, 1914.

³ Воронов Н.И. Указ. соч.

В исследованиях А.А. Неверовского¹ по истории Дагестана наряду с такими вопросами, как географический очерк, политический обзор, статистический материал, религия и быт, нравы, занятия населения, содержатся также сведения о дорогах.

Следует отметить сочинения Н.Ф. Дубровина, генерала, академика, редактора «Русской старины», автора ряда работ², в которых содержатся важные в плане наших поисков разносторонние наблюдения и описания социально-экономической и политической жизни народов Дагестана. Эти труды, несомненно, являются серьезным и крупным вкладом в историю Дагестана.

Историография исследуемой проблемы значительно обогатилась исследованиями А.П. Берже³, который служил на Кавказе. В 1860 г. он с научной целью совершил поездку в Дагестан, результатом чего явился ряд работ, имеющих отношение к рассматриваемой нами теме. В частности его труд «Краткий очерк путешествия по Дагестану. 1862 г.» содержит важные для нас исторические заметки и наблюдения.

Таким образом, дореволюционная историография накопила определенный фактический материал по изучаемой нами проблеме.

В исследовании социально-экономического развития Дагестана многое сделано советскими историками. Появление с 50-х годов XX в. серьезных монографических работ по социально-экономическому развитию Дагестана связано с тем, что именно с этого времени стало возможным использование ценнейших архивных фондов, не только Центрального Дагестанского государственного архива, но и архивов Северного Кавказа и России. Особо следует отметить работу И.Р. Нахшунова⁴, где автор, ос-

¹ Неверовский А.А. Краткий взгляд на Северный и Средний Дагестан в топографическом и статистическом отношениях. СПб., 1847; Его же. Краткий исторический взгляд на Северный и Средний Дагестан до уничтожения влияния лезгинов на Закавказье. СПб., 1848.

² Дубровин Н.Ф. История войны и владычества русских на Кавказе. Т. I. Очерк Кавказа и народов, его населяющих. Кн. I. «История войны на Кавказе». Тифлис, 1871.

³ Берже А.П. Краткий очерк путешествия по Дагестану 1862 г. СПб., 1862.

⁴ Нахшунов И.Р. Экономические последствия присоединения Дагестана к России. Махачкала, 1956.

новываясь на многочисленных источниках, делает вывод, что присоединение Дагестана к России являлось прогрессивным событием, оказавшим благотворное влияние на развитие сельского хозяйства и промышленности. В исследовании изучена экономика Дагестана со времени присоединения к России до 1917 г., показаны перемены, происходившие под влиянием России во всех отраслях народного хозяйства, проникновение капиталистического уклада в сельское хозяйство, содержится материал о дорогах.

Большим вкладом в изучаемую нами проблему является труд Х.-М.О. Хашаева¹, в котором автор анализирует общественный строй Дагестана в XIX в., показывает изменения, происходившие в социально-экономическом развитии дагестанских народов до и после присоединения к России. Специальный параграф работы посвящен горным дорогам Дагестана.

Монографическое исследование В.Г. Гаджиева² посвящено изучению влияния России на социально-экономическую и политическую жизнь народов Дагестана. В работе рассмотрены социально-экономические вопросы, исторически сложившиеся связи Дагестана с Россией, показаны экономические последствия присоединения Дагестана к России. Автор на большом фактическом материале показал, как Россия вовлекала Дагестан в русло капиталистического развития, в результате чего шло ускоренное развитие социально-экономических устоев.

Значительный вклад в изучение развития капиталистических отношений в Дагестане, в разработку многих аспектов этого процесса внес Г.Г. Османов³, который на основе многочисленных архивных материалов исследовал генезис капитализма и его роль в социально-экономическом развитии Дагестана.

Освещению развития сельского хозяйства и промышленности Дагестана в пореформенный период посвящена монография Х.Х. Рамазанова⁴. Несомненный интерес представляют работы

¹ Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX в. М., 1961.

² Гаджиев В.Г. Роль России в истории Дагестана. М., 1965.

³ Османов Г.Г. Генезис капитализма в сельском хозяйстве Дагестана. М., 1984; Его же. История доколхозного аула. Махачкала, 1969.

⁴ Рамазанов Х.Х. Сельское хозяйство и промышленность Дагестана в пореформенный период. Махачкала, 1972.

Б.Г. Алиева и Умаханова М.-С.К.¹, которые рассматривают многие вопросы социально-экономического развития Дагестана, в том числе рассмотрены и пути сообщения. Б.М. Алимова² в монографическом плане исследовала социально-экономическое развитие Кайтагского уцмийства в исследуемое время.

Много интересных статистических данных, относящихся к рыбной промышленности Дагестана, содержатся в трудах Н.А. Бородин³, В.И. Мейснера⁴, А.Ф. Невраева⁵, А.А. Махмудбекова, П.К. Дорошкова⁶.

Работа А.А. Надиралдзе⁷ посвящена возникновению и развитию рыбной промышленности Дагестана, рассмотрены вопросы концентрации и централизации рыбной промышленности, создание капиталистических монополий в этой отрасли.

В научно-исследовательских работах М.Х. Мансурова⁸ с привлечением большого фактического материала рассматривается развитие отдельных отраслей промышленности, показано влия-

instituteofhistory.ru

¹ Алиев Б.Г. Акуша-Дарго в XVII–XVIII в. (Опыт монографического исследования социально-политической истории). Махачкала, 1966; Его же Союзы сельских общин Дагестана в XVIII – первой половине XIX в. Махачкала, 1999. Алиев Б.Г., Умаханов М.-С.К. Историческая география Дагестана XVII – нач. XIX в. Махачкала, 1999. Т. I; Алиев Б.Г., Умаханов М.-С.К. Историческая география Дагестана XVII – нач. XIX в. Махачкала, 2001. Т. II.

² Алимова Б.М. Кайтаги XIX – нач. XX в.: Историко-этнографическое исследование. Махачкала, 1998.

³ Бородин Н.А. Очерк сельдяного промысла по западному побережью Каспия. СПб., 1904.

⁴ Мейснер В.И. Сельдяной промысел на Кавказском побережье Каспийского моря. «Каспийская экспедиция» 1912–1913 гг. Петроград, 1914. Т. III. Вып. IV.

⁵ Невраев А.Ф. Дагестанский район. Труды научного института рыбного хозяйства. М., 1928. Т. IV.

⁶ Махмудбеков А.А., Дорошков П.К. Сельди Каспия. Баку, 1956.

⁷ Надиралдзе А.А. Развитие и размещение рыбной промышленности Дагестана в дореволюционный период. Махачкала, 1989.

⁸ Мансуров М.Х. Вовлечение Засулакской Кумыки в общероссийскую экономическую систему // Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане. Сб. статей. Махачкала, 1984; Его же. Засулакская Кумыкия. Махачкала, 1994.

яние русских переселенцев на развитие экономики Засулакской Кумыкии.

В монографических исследованиях последних лет Булатова Б.Б.¹, Магомедова Н.А.², Гасанова М.Г.³, Далгат Э.М.⁴ и др. рассмотрены различные стороны исследуемой нами темы: вовлечение экономики Дагестана в общероссийскую экономическую систему, развитие сельского хозяйства и промышленности, проникновение и развитие капиталистических отношений в разных отраслях экономики.

Становлению буржуазии и развитию предпринимательства в Дагестане посвящены работы Р.А. Губахановой⁵, в которых имеются интересные для нас данные, приведен большой фактический материал.

Монографические исследования Г.Ш. Каймаразова⁶ и Э.М.-Г. Зульпукаровой⁷ посвящены вопросам культурного развития Дагестана в исследуемое время.

¹ Булатов Б.Б. Дагестан на рубеже XIX–XX вв. Махачкала, 1996.

² Магомедов Н.А. Дербент и Дербентское владение в XVIII– первой половине XIX вв. Махачкала, 1998; Его же. Взаимоотношения народов Южного Дагестана и Азербайджана в XVII– I пол. XIX в. (Экономический, политический и культурный аспекты). Махачкала, 2004; Его же. Южный Дагестан и Азербайджан во второй половине XIX – начале XX вв. (Вопросы торгово-экономических, политических и культурных связей). Дербент, 2010.

³ Гасанов М.Г. Дагестан в составе России (II половина XIX в.). Махачкала, 1999.

⁴ Далгат Э.М. Крестьянство Дагестана на рубеже XIX–XX вв. Махачкала, 2000.

⁵ Губаханова Р.А. Из истории становления буржуазии в Дагестане во II половине XIX – начале XX вв. (Торгово-промышленный капитал). Махачкала, 2003; Ее же. Предпринимательство в Дагестане (1860–1917) торговый капитал. Махачкала, 2006.

⁶ Каймаразов Г.Ш. Прогрессивное влияние России на развитие просвещения и культуры в Дагестане. Махачкала, 1954; Его же. Россия и прогресс культуры народов Дагестана (конец 19 – 30-е годы 20 в.). Махачкала, 2008; Его же. Очерки истории культуры народов Дагестана нового и новейшего времени. Махачкала, 2013.

⁷ Зульпукарова Э.М.-Г. Формирование и деятельность дагестанской интеллигенции. Конец XIX – середина XX века. Махачкала, 2003; Ее же. Влияние русской культуры на культуру народов Дагестана в конце XIX – нача-

Следует отметить и работы «Проблемы проникновения и развития капиталистических отношений в Дагестане»¹ и «Вопросы истории Дагестана второй половины XIX – начале XX вв.»², где нашли отражение отдельные аспекты исследуемой темы, приведен материал по строительству торгово-почтового тракта Темир-Хан-Шура–Гуниб.

Отдельные сведения по экономическому развитию Дагестана во второй половине XIX – начале XX вв. получили отражение в «Очерках истории Дагестана»³, «Истории Дагестана»⁴, «Истории народов Северного Кавказа»⁵, сборнике статей «Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане»⁶.

Источниковедческой базой исследований послужили как известные ценнейшие дореволюционные публикации архивных документов и материалов, так и архивные материалы ЦГА РД. В XIX – начале XX было издано большое количество архивных документов, среди которых наибольшую ценность представляет 12 томная публикация «Акты, собранные Кавказской археографической комиссией»⁷, имеющая огромное значение в освещении различных сторон истории Дагестана. Учрежденная в 1864 г. Кавказская археографическая комиссия в 1866 г. приступила к изданию документов из архива Главного управления наместника на Кавказе. В «Актах ...», изданных за период с 1866 по 1904 гг. под редакцией кавказоведа А.П. Берже, собраны и систематизирова-

ле XX в. Проблемы истории Дагестана во второй половине XIX – начале XX в. Махачкала, 1998.

¹ Проблемы проникновения и развития капиталистических отношений в Дагестане. Коллектив авторов: Далгат Э.М. Мансурова А.Г., Магомедов Н.А., Губаханова Р.А. Махачкала, 1998.

² Далгат Э.М., Мансурова А.Г., Зульпукарова Э.М.-Г. Вопросы истории Дагестана второй половины XIX – начала XX вв. Махачкала, 1998.

³ Очерки истории Дагестана. Махачкала, 1957. Т.2.

⁴ История Дагестана. М., 1968. Т. 2.

⁵ История народов Северного Кавказа (конец XVIII в. 1917 г.). М., 1988.

⁶ Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане. Сб. статей. Махачкала, 1984.

⁷ Акты, собранные Кавказскою археографическою комиссиею. Тифлис, 1866–1904. Т. I–XII.

ны официальные документы, где встречается достаточное количество сведений по исследуемой проблеме.

Особую ценность представляют материалы, изданные в «Сборнике сведений о кавказских горцах» (ССКГ) – серийное издание, посвященное истории и этнографии народов Кавказа, издававшееся в Тифлисе с 1868 по 1881 г. Создателем и редактором ССКГ был Н.И. Воронов. На страницах «Сборника сведений ...» встречается множество материалов по интересующей нас теме, содержится большой фактический материал.

Ценные и интересные сведения по нашей теме содержатся в «Кавказском сборнике». В сборнике, издававшемся в Тифлисе с 1876 по 1912 г., отложились архивные материалы по истории военных действий на Кавказе, дано описание дорог, некоторых маршрутов.

Необходимо отметить сборник «История, география и этнография Дагестана» (ИГЭД)¹. В работах Д.И. Тихонова, Ф.Ф. Симинович, Хрисанф, А.И. Ахвердова, Ф.И. Гене, К.К. Краббе, А.П. Щербачева, Н.Ф. Розена и др., опубликованных в ИГЭД, мы находим много ценных сведений по исследуемой нами проблеме. В газете «Дагестанские областные ведомости», которые издавались с 1909 по 1917 гг. еженедельно в Темир-Хан-Шуре, также содержится материал по нашей проблеме.

Наиболее ценные материалы о состоянии дорог, строительстве новых дорог, дорожной инфраструктуры Дагестана содержатся в различных фондах государственного архива РД.

В течение ряда лет автор предлагаемой вниманию читателя работы занималась изучением фондов ЦГА РД; в частности: Ф. 2. Канцелярия военного губернатора; Ф. 7. Почтово-телеграфные конторы и отделения; Ф. 20. Темир-Хан-Шуринская почтово-телеграфная контора Владикавказского почтово-телеграфного округа; Ф. 30. Строительное отделение Дагестанской области. г. Темир-Хан-Шура; Ф. 38. Кумухское почтово-телеграфное отделение; Ф. 42. Левашинское (окружное) почтово-телеграфное отделение Владикавказского почтово-телеграфного округа; Ф. 52. Дагестанское отделение Кавказского округа путей сообщения; Ф.

¹ История, география и этнография Дагестана. XVIII–XIX вв.: Архивные материалы. Под ред. М.О. Косвена и Х.-М.О. Хашаева. М., 1958 (Далее – ИГЭД).

95. Управление Казикумухского округа Дагестанской области с. Кумух; Ф. 121. Управление военного начальника Северного Дагестана; Ф. 126. Канцелярия начальника Дагестанской области. Ф. 291. Управление Гунибского округа Дагестанской области и других фондов.

Следует отметить, что богатый материал содержится в Ф. 2. Канцелярия военного губернатора: «Положение об управлении строительства и дорожного частями»,¹ «Ведомость дорог и путей сообщения»²; «План колесных дорог Казии-Кумухского округа»³; «Сведения о колесных дорогах в Казикумухском округе»⁴; «Опись работ, производимых в 1808 г., по кончании и устройства полотна дороги от Гунибской роци к сланцевому руднику»⁵; «Почтово-телеграфная статистика по Дагестанской области»⁶; «Переписка с начальниками округов о состоянии почтовых трактов»⁷; «Рапорт начальника Казикумухского Округа о состоянии колесных дорог»⁸; «Распределение дорог в Аварском округе»⁹; «Об отчуждении под дорогу Темир-Хан-Шура–Гуниб садов и пахотных земель, принадлежащих 317 владельцам из жителей Даргинского округа, Мехтулинского ханства и шамхальства Тарковского (1 дистанция. 1861–1862 гг.)»¹⁰ и др. дела.

Очень интересные и содержательные документальные материалы сохранились в Ф. 30 (Строительное отделение Дагестанской области). В частности, это: «Соображение Окружного Штаба о необходимых мерах по разработке и улучшению сети дорог в Дагестанской области, имеющих военно-стратегическое значение»¹¹, «Переписка о состоянии дорог и мостов»¹², «Отчеты по строитель-

¹ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 3.

² Там же. Оп. 5. Д. 8.

³ Там же. Оп. 2. Д. 32.

⁴ Там же. Оп. 2. Д. 98.

⁵ Там же.

⁶ Там же. Оп. 2. Д. 19.

⁷ Там же. Оп. 2. Д. 56.

⁸ Там же. Оп. 3. Д. 37.

⁹ Там же. Оп. 2. Д. 13

¹⁰ Там же. Оп. 8. Д. 5

¹¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3

¹² Там же. Оп. 1. Д. 46.

но-дорожной части»¹, «Переписка военного губернатора об исправлении и ремонте дорог»²; «Сведения и ведомости о колесных дорогах ...»³. «Переписка военного губернатора Дагестанской области с начальником Бакинского почтово-телеграфного округа о почтовых станциях Дагестанской области»⁴.

Заслуживают внимания дела Ф. 52. – «Циркуляры Министерства Путей сообщения»⁵; «Ведомости о протяжении дорог, находящихся в ведении V отделения Управления путей сообщения»⁶; «Ведомости дорог и сооружений, переписка представлений сведений о шоссейных и грунтовых дорог»⁷; «Предписания правления округа путей сообщения и штаба войск Дагестанской области о необходимых работах по разработке дорог Области. Переписка с начальниками дорожных работ»⁸; «Отчет о ходе строительства I дистанции Петровско-Шуринского шоссе и 2 дистанции Шуринско-Гунибского шоссе»⁹; «Опись работ, производимых в 1808 г., по окончании и устройства полотна дороги от Гунибской роши к сланцевому руднику»¹⁰; «Ведомость о расходах на разработку дорог в Дагестанской области в 1860 г.»¹¹; «Донесения о всех дорогах в Нагорном Дагестане»¹²; «Отчет по полному окончанию всех работ шоссирования полотна Шуринско-Гунибской дороги»¹³; «Дело по шоссированию 6 верст Шуринско-Гунибской дороги и по устройству деревянных и четырех рельсовых мостов»¹⁴ и многие другие документы ЦГА РД.

В этом же фонде «Дагестанское отделение Кавказского округа путей сообщения», «Циркуляры Министерства Путей со-

¹ Там же. Оп. 3. Д. 1, 2, 3.

² Там же. Оп. 1. Д. 54.

³ Там же. Оп. 5. Д. 1.

⁴ Там же. Оп. 1. Д. 17.

⁵ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28.

⁶ Там же. Оп. 3. Д. 205.

⁷ Там же. Оп. 3. Д. 507.

⁸ Там же. Оп. 1. Д. 1.

⁹ Там же. Оп. 1. Д. 29.

¹⁰ Там же.

¹¹ Там же. Оп. 2. Д. 3.

¹² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 282.

¹³ Там же. Оп. 3. Д. 48.

¹⁴ Там же. Оп. 11. Д. 80.

общения»¹; «Ведомости о протяжении дорог, находящихся в ведении 5 отделения Управления путей сообщения»²; «Опись работ, производимых в 1868 г., по окончании и устройства полотна дороги от Гунибской рощи к сланцевому руднику»³; «Ведомости дорог и сооружений, состоящих в отделении и переписка представлений сведений о шоссейных и грунтовых дорог»⁴; «Предписания правления округа путей сообщения и штаба войск Дагестанской области и необходимых работах по разработке дорог области. Переписка с начальниками дорожных работ»⁵; «Рапорты командующему войсками ген.-л. кн. Меликову от исполняющего должность начальника работ в Дагестанской области Винче»⁶; «Ведомость ожидаемых технических отчетов по работам, производившимся в V отделе за 1867 г.»⁷; «Рапорт исправляющего должность начальника работ Дагестанской области»⁸; «Ведомость о расходах на разработку дорог в Дагестанской области в 1860 г.»⁹; «Рапорты исправляющего должность начальника работ в Дагестанской области»¹⁰; «Отзывы военного начальника Среднего Дагестана от 1 марта 1866 г.»¹¹; «Рапорты начальнику работ V отделения»¹²; «Устройство каменных парапетов в наиболее опасных местах Шуринско-Гунибской дороги общей длиной 1000 по. саж.»¹³; «Донесения о всех дорогах в Нагорном Дагестане»¹⁴; «Отчет по полному окончанию всех работ шоссирования полотна Шуринско-Гунибской дороги»¹⁵; «Отчет о строи-

¹ Там же. Оп. 1. Д. 28.

² Там же. Оп. 3. Д. 205.

³ Там же. Оп. 3. Д. 7.

⁴ Там же. Оп. 3. Д. 507.

⁵ Там же. Оп. 1. Д. 1.

⁶ Там же. Оп. 2. Д. 2.

⁷ Там же. Оп. 2. Д. 2.

⁸ Там же. Оп. 3. Д. 4.

⁹ Там же. Оп. 2. Д. 3.

¹⁰ Там же. Оп. 3. Д. 35.

¹¹ Там же. Оп. 3. Д. 46.

¹² Там же. Оп. 3. Д. 229 и 265.

¹³ Там же. Оп. 3. Д. 285.

¹⁴ Там же. Оп. 3. Д. 282.

¹⁵ Там же. Оп. 3. Д. 48.

тельстве Гунибского моста через р. Кара-Койсу»¹; «Рапорт о постройке каменного моста на Шуринско-Гунибской дороге»²; «Дело по шоссированию 6 верст Шуринско-Гунибской дороги и по устройству деревянных и 4 рельсовых мостов»³; «Технические списки строительства железного на каменных устоях моста через р. Озень у с. Кафыр-Кумух»⁴; «Сметы и переписка по денежным вопросам устройства водостоков на Хаджал-Махинской дороге»⁵; «Сведения к техническому отчету по возобновлению дороги от Урмы к Левашам и от Левашей к Хаджал-Махам по Шуринско-Гунибской дороге»⁶; «Ведомости к проекту исправления опасного спуска к Хурхутскому мосту около с. Хаджал-Махи на 75 версте Шуринско-Гунибской дороги»⁷; «Дело по исправлению Карадахского моста на 21 версте между Хаджал-Махи и Салтой»⁸; «Технические списки состояния дороги Шуринско-Гунибской 1860 г.»⁹.

Значительная часть архивных документов вводится нами в научный оборот впервые. Все материалы и цифровые данные, содержащиеся в этих документах, стали основой при изучении исследуемой проблемы.

Таким образом, вышеприведенный историографический обзор свидетельствует о том, что в изучении вопроса о роли дорог в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во второй половине XIX – начале XX вв. накоплен определенный опыт. Комплексное же использование всей совокупности имеющихся источников и литературы позволило нам реконструировать процесс развития дорожной сети дореволюционного Дагестана. Таким образом, наша работа является первым монографическим исследованием, специально посвященным строитель-

¹ Там же. Оп. 3. Д. 35.

² Там же. Оп. 11. Д. 35.

³ Там же. Оп. 11. Д. 80.

⁴ Там же. Оп. 4. Д. 14.

⁵ Там же. Оп. 11. Д. 11.

⁶ Там же. Оп. 11. Д. 130.

⁷ Там же. Оп. 11. Д. 125.

⁸ Там же. Оп. 11. Д. 86.

⁹ Там же. Оп. 11. Д. 2.

ству дорог и их роли в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во второй половине XIX – начале XX в.

**Электронная библиотека
Института истории,
археологии и этнографии
Дагестанского ФИЦ РАН**



instituteofhistory.ru

ГЛАВА I. СОСТОЯНИЕ ДОРОГ ДАГЕСТАНА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Дагестанская область граничила на севере и северо-западе с Терской областью, на юге и юго-западе с Тифлисской губернией, на юге с Закатальским округом, Елисаветпольской и Бакинской губерниями, на востоке – с Каспийским морем.

Область занимала северный склон восточной половины Главного Кавказского хребта, гребень которого составляет южную ее границу. Этот склон пересекается несколькими хребтами. Гребень Главного хребта, образующий юго-западную и западную границу Области, простирается в юго-восточном направлении.

Политическая карта Дагестана в XIX в. была довольно пестрой. В начале XIX в. Дагестан был раздроблен экономически и политически и разбит на ряд владений: ханства Аварское, Казикумухское, Мехтулинское, Дербентское и Кюринское, шамхальство Тарковское, уцмийство Кайтагское, майсумство Табасаранское, владения кадия Табасаранского, владения Аксаевское, Костековское, Эндиреевское и Илисуйское султанство. Наряду с этими феодальными образованиями существовало значительное число вольных обществ и их союзов.

Проведение грунтовых дорог, установление регулярного сообщения между городами и военно-административными пунктами Дагестанской области было начато после вхождения Дагестана в состав Российской империи. До вхождения Дагестана в состав Российской империи население Дагестана довольствовалось издавна проложенными путями сообщений, основными из которых были тропинки, причем очень часто опасными.

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 определяло состояние дорог¹. Как отмечал Х.М.-О. Хашаев, в зимнее время из-за снежных завалов, а весной и осенью из-за

¹ *Хашаев Х.-М.О.*, Общественный строй Дагестана в XIX веке. М., 1961. С. 110

ливневых дождей ездить порою по этим дорогам было невозможно. Дороги в горах были проложены по гребням хребтов и удобны лишь от мая до октября¹.

Связь между плоскостными и горными районами Дагестана осуществлялась в основном по вьючным дорогам. Как отмечали современники, «... удобных дорог здесь нет». Из-за отсутствия колесных дорог высокогорные районы были практически отрезаны от окружных центров Дагестана. Пути сообщения в большей части региона состояли из тропинок, годных только для верховой езды.

«Хорошие дороги станут живыми артериями, посредством которых глухие дербри кавказских гор срастутся с сердцем великого царства русского»².

Н.И. Воронов, путешествуя по Дагестану с начальником Горского Управления по маршруту: перевал через Кодор–Хупро–Койсу, далее Карах–Гидатль–Телетль–Гуниб; и далее из Казикумуха – в Даргинский округ, прибыли в дагестанский аул Хупро. «На всем пространстве от Кодорского перевала до подъема на Гуниб, мы следовали по тропинкам, годным только для верховой езды»³ – сообщал Н.И. Воронов. Тропинки в горах в своем большинстве пролегали по ущельям, над руслами текущих по ущельям горных речек и потоков.

Продолжая описывать дальнейший маршрут, Н.И. Воронов сообщал: «Из Хупро единственный, сколько-нибудь проезжий путь лежал из Богнодлы на Тлейсерух», проехав который, «мы повернули влево от Кара-Койску и осмотрели редко кем посещенные части Среднего Дагестана – Карах, Гидатль и Тилитль; через неделю мы прибыли в Гуниб. Отсюда мы снова повернули к главному хребту – в округ Казикумухский и в южные части Даргинского округа, а потом с юга опять направились на север, в общество Койсубулинское Аварского округа, в аул Аракань. От этого аула предстоял однодневный переезд в Темир-Хан-Шуру,

¹ Там же.

² Марков Е.Л. Очерки Кавказа. С. 414.

³ *Воронов Н.И.* Из путешествия по Дагестану // ССКГ. Тифлис, 1868. Т. 1. С. 5.

через хребет Гаркас»¹. Н.Н. Воронов сообщал также и о другом маршруте: – Даргинский округ – Койсубулинское общество – Аракани.

«На всем пространстве от Кодорского перевала до подъема на Гуниб, – писал далее Н.И. Воронов, – мы следовали по тропинкам, годным только для верховой езды. Тропинки эти пролегают преимущественно по ущельям, на большей или меньшей высоте».

От Гергебиля до Унцукуля существовала экипажная дорога, которая строилась куядинским наибом. По описаниям Н.Н. Воронова: «Участок от Гергебиля, верст на 15, по направлению к аулу Араканы ... [была] весьма удобна для езды, хотя и проложена по весьма трудной местности, у подножия скал, сливающимися здесь Кази-Кумухским и Кара-Койсу. Иногда почти невозможно держаться в седле, когда лошадь больше ползет, чем ступает, припадая на задние ноги, еле-еле изворачиваясь на крутых поворотах»².

Таким образом, Н.И. Воронов достаточно подробно осветил один из маршрутов, близко расположенный к главному хребту, образно описывая дороги Дагестана. «При том географическом положении Дагестана, по которому он составляет собою треугольник, имеющий одною стороною море, а двумя другими – высокие почти непроходимые горные хребты (Андийский и главный Кавказский), мною названные горные узлы его представляют из себя нечто вроде паутинных гнезд, откуда хищники–пауки могли разбрасывать свои паутинные нити, из центров к окружностям, на значительные пространства – забегать в ущелья, спускаться и на плоскость, – и таких паутинных гнезд в Среднем Дагестане было несколько»³. В этой части Дагестана пролегала дорога по маршруту Хупро – Богнода – Тлейсерух – далее влево от истоков Кара-Койсу – Карах – Гоцатль – Телетль – Гуниб.

Жителям Дагестана была известна и другая дорога: из Гуниба пролегал путь в Казикумух и далее в южную часть Даргинского округа, и «самые трудные места на этих тропинках, – писал

¹ Воронов Н.И. Указ. соч. С. 4.

² Там же. С. 11.

³ Там же.

Н.И. Воронов, – представляют подъемы и спуски, при перевалах из одного ущелья в другое, причем тропинки обыкновенно пролегают зигзагами, в 20 и 30 поворотов»¹.

Подниматься человеку по таким крутым подъемам тяжело, а спуск был еще тяжелее. Даже «... выносливые горские лошади с большим трудом всходят на такие крутые подъемы, а при спусках большею частью требуют, чтобы всадник слезал», отмечал Н.И. Воронов².

Наиболее крутые подъемы и спуски находились в Дидойском и Анцухо-Капучинском обществах. Здесь ущелья особенно глубоки, но благодаря более мягкому грунту этих гор «проложение дорог [было] несравненно легче, чем в других местах Дагестана, например, Глейсерух, где необходимо для всякой тропы рубить или же взрывать скалистые, не редко отвесные бока ущелий»³.

Познав все трудности и неудобства поездок в горах Н.И. Воронов свидетельствовал: «О дагестанских дорогах часто приходится слышать ужасы, запугивающие воображение нервных людей, ... по здешним путям сообщения едущемуся становится не в мочь сидеть на коне и приходится несколько отводить глаза от обрыва, по которому проложена весьма узкая и осыпающаяся тропинка»⁴. Известно, что в Дидойском обществе во время походов генерала Вровского (1857–1858 гг.) были проложены неплохие дороги, которые сохранились в Дидо и Капучи, и пролегали они из ущелья в ущелье по вершинам горных хребтов. Н.И. Воронов, внимательно изучавший дороги и их состояние, отмечал чисто горские приемы в проложении и направлении дорог, заключавшиеся в искусном огибании боковых выступов ущелья: «по полугоре, и только в крайности, тропа ведется наверх перевала»⁵.

Горцы уделяли дорогам большое внимание. Забота о дорогах, ремонт, строительство новых дорог, мостов – лежала на чле-

¹ Там же. С. 5.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Там же.

нах общины. Как писал Х.-М.О. Хашаев, для проведения дорог по крутым склонам требовалось много сил и средств. «Следы старых дорог остались на многих скалах и утесах, напоминая о титанической работе наших предков, которые, борясь с суровой природой, прокладывали дороги для выхода на широкие просторы плоскостного Дагестана, Северного Кавказа и Закавказья»¹.

На отсутствие в горах Дагестана в середине XIX в. «благоустроенных дорог» указывали А. Берже, Н. Дубровин и другие авторы. Имея в виду Нагорный Дагестан, А. Берже в конце 50-х годов XIX в. писал: «Удобных дорог здесь нет, проложение их везде сопряжено с большими трудностями; тропинки же, служащие для самих горцев, резко недоступны для вьюков»².

Н. Дубровин писал о том, что пути сообщения в большей части Дагестана состоят из тропинок, годных только для верховой езды. Тропинки эти почти всегда пролегают по ущельям горных речек и потоков, или спускаются к самому их ложу, загроможденному скалами.

Помимо их дорог, имелись и более удобные пути в Аварию. Архивные материалы содержат сведения о дорогах в Аварию. В одном из них сообщается: «... Мы вступили в землю Аварскую и чрез дер. Цартаных прибыли в главный город Хумзах (Хунзах – А.М.). вер. в 30; дорога к оному хотя и гориста, но гораздо лучше и менее утесов; все сие пространство усеяно овечьими стадами, много конских табунов и рогатого скота»⁴. Далее указывалось о том, что «дорога, по которой мы отправлялись в Аварию есть самая трудная. Но удобней сей есть дорога чрез салатавскую дер. Буртуна, гор. Аргуна, Ихали в Хунзах»⁵. В источниках также говорится о другом маршруте в Аварию «Но имеется другая дорога

¹ Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX в.М., 1961. С. 110.

² Берже А. Материалы для описания Нагорного Дагестана // Кавказский календарь на 1859 г. Тифлис, 1858. С. 251.

³ Дубровин Н. История войны и владычества русских на Кавказе. Т. 1. Ч. I. Кн. I. СПб., 1871. С. 16.

⁴ Хрисанф. Сведения об Аварском ханстве. 1828. // ИГЭД XVIII–XIX вв. Архивные материалы под ред. М.О. Косвена и Х.-М.О. Хашаева. М., 1958. С. 267.

⁵ Там же. С. 269. Материалы по истории Дагестана и Чечни. Т. III. Ч. I. Махачкала, 1940 (далее МИДЧ). С. 188.

еще удобнее сей через гор. Дженгутай, дер. Аймеки, Хергевиль (Гергебиль – А.М.), Овотль (Оботль – А.М.) в Хунзах. До Аймеки дорога трудная, а далее в Аварию гораздо лучше, только с той разницей, что чрез Койсу должно три раза переправляться, а мосты чрез оные реки при наводнении сносит¹. Мочульский дал подробную характеристику горных дорог Дагестана, отмечая, что они проложены по гребням хребтов и удобны от мая до октября. Дороги же из Темир-Хан-Шуры всегда проходимы².

Приведем дороги и тропинки, связывавшие горный Дагестан с равнинной частью Области: 1) Чирката – Аргуни – Нижний Буртунай – Хасавюрт; 2) Гимры – Верхний и Нижний Каранай – Темир-Хан-Шура – Тарки; 3) Аймаки – Дженгутай – Темир-Хан-Шура; 4) Аракани – Леваши – Дженгутай – Темир-Хан-Шура; 5) Леваши – Дешлагар – Каякент – Дербент; 6) В Дербент вела и другая дорога – через Кумух – Хосрех – Касумкент – Дербент. Развитию торговых связей способствовали дороги, ведущие из Дженгутая через Тарки в Эндирей, а также Тарки в Дербент³.

Некоторые авторы указывают и на другие дороги. В 1828 г. в Аварский округ была отправлена экспедиция по маршруту: Эндирей-аул – Хубар – Зубутли – Чиркей – Чирката – Цатаних – Хунзах. А в сел. Чирката экспедиция «прошла по деревянному мосту, проложенному через Андийское Койсу»⁴. В некоторых местах река до того сужалась, что через нее были перекинuty простые деревянные мостики. В Аварию вела еще более удобная дорога: Дылым – Данух – Аргун – Игали – Тануси – Хунзах⁵.

Салатавцы с древнейших времен использовали и речные долины как тропы – естественные грунтовые дороги, по которым

¹ Хрисанф. Указ. соч. С. 265.

² Мочульский Война на Кавказе и в Дагестане // РГВИА. Ф. ВУА. Д. 6528. Ч. II. Л. 70. Цит. по: Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX в. С. 110.

³ Алиев Б.Г., Умаханов М.-С.К. Историческая география Дагестана в XVII–нач. XIX в. Махачкала, 1999. Кн. I. С. 239.

⁴ МИДЧ. С. 188.

⁵ Розен Н.Ф. Описание Чечни и Дагестана. 1830 г. // ИГЭД. Архивные материалы под ред. М.О. Косвена и Х.-М.О. Хашаева. М., 1958. С. 201; Дубровин Н.Ф. История войны и владычества русских на Кавказе. Т. 1. Ч. I. Кн. I. С. 16.

они имели возможность в любое время года пройти на плоскость. Поэтому жители Нагорного Дагестана – аварцы, даргинцы, лакцы через перевал «Хари-Габур» на Салатавском хребте перевозили свой товар на ослах и мулах. Для дальнейшей перевозки в Салатавии за определенную плату нанимали необходимое количество ароб, которых только в одном сел. Чиркее было около 500¹. Обрато горцы перевозили товары до Салатавии на арбах, а дальше через перевал по частям вьюками в свои районы. От такого метода передвижения горцы имели не только экономическую выгоду от качества и сохранности товара, но и освобождались от забот, связанных с содержанием и кормом ослов и мулов. Кроме того, салатавцы выполняли роль переводчиков и проводников, так как они говорили на кумыкском языке и имели на плоскости родственные и куначеские связи»².

Еще в XVIII в. были известны торговые пути, пролежавшие через перевалы Главного Кавказского хребта, игравшие большую роль в жизни населения: 1) Агвали – Хваршины – Хушет; 2) Бижта – Хупри – Кодорский перевал – и далее; 3) Тлярата – Кутли – Вакири и далее; 4) Казикумух – Дюльты-даг – далее Гудурдагский перевал.

В 40-е годы XIX в. царское правительство стало строить дороги в горы: 1) от сел. Хозров до сел. Казикумух, протяженностью 140 верст; а от нее были проложены побочные дороги: первая – от сел. Рича до сел. Хив, оттуда до сел. Касумкент; 2) от сел. Чирах до сел. Кайтаг; 3) от сел. Курах до сел. Хив; 4) от сел. Кумух до сел. Чох³. Были проложены дороги от Темир-Хан-Шуры – Хунзах – Казикумух.

В горах Дагестана немаловажную роль играла торговля, что было обусловлено тем обстоятельством, что жители Нагорного Дагестана, занимаясь земледелием и животноводством, излишки обменивали или продавали соседям. Так относительно мехтулинцев А.П. Щербачев писал: «Хлеб родится в большом

¹ Кавказ. 1863. № 29, 30.

² ЦГА РД. Ф. 354. Оп. 1. Д. 2. Л. 1–7; Д. 36–37; Д. 47; Мансуров Ш.М. Салатавия. (Социально-экономическая и политическая история в конце XVIII – первой половине XIX в.). Махачкала, 1995. С. 67.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 2. Д. 12. Л. 5, 19, 21.

количестве, просо, ячмень и кукуруза; некоторые сеют ...сорочинское пшено и пшеницу. Табак и сено в изобилии»¹. О развитии животноводства тот же автор сообщал: «стада овец они имеют весьма значительные, рогатого же скота и лошадей немного по причине гористых и невыгодных мест для пастьбы оных»². О дидойцах Н.И. Воронов сообщал: «они даже продают избыток хлеба от своих урожаев, овец у них вдоволь, и лес есть, и пастбищ немало»³. Вывозили на плоскость для продажи скот, взамен покупали или обменивали на хлеб, соль и др. Известными торговыми центрами в Дагестане были: Согратль, Дербент, Тарки, Эндирей, Дженгутай, Казанище, Мекеги, Уркарах, Урахи, Цудахар, Акуша, Анди, Ботлих и многие другие. Традиционно наиболее крупными торговыми центрами в горах являлись Хунзах и Кумух⁴. «Крупные базары в области были в 20 пунктах. Общий оборот в 50-е гг. XIX в. исчислялся в 363,610 руб. серебром»⁵. В середине XIX в. большое торговое значение приобрел Порт-Петровск. В Темир-Хан-Шуре в 1857 г. было 117 строений и 108 лавок, принадлежавших торговцам⁶.

Значительным торговым центром, известным далеко за пределами Дагестана был Анди. Н. Дубровин писал: «На бурки андийцы ведут свою меновую торговлю. Ежегодно съезжаются туда торговцы, которые, закупая гуртом (оптом) андийские бурки, отправляют их на линию и в Тифлис, а андийцам взамен их продают «красный товар», железо, оружие, соль и кукурузу»⁷. В начале XIX в. «Андия – большой торговый центр, куда имели свободный доступ все, кто занимался торговлей». Предметом

¹ Щербачев А.П. Описание Мехтулинского ханства, койсубулинских владений и ханства Аварского. Около 1830 г. // ИГЭД. С. 297.

² Там же.

³ Воронов Н.И. Указ. соч. С. 13.

⁴ Мочульский Указ. соч. С. 115. Цит. по: Хашаев Х.-М.О. Указ. соч. С. 120.

⁵ АКАК. Т. XII. Тифлис, 1904. С. 415.

⁶ Козубский Е.И. Очерки истории города Темир-Хан-Шуры // СМОМПК. Вып. 19. 1894. С. 41.

⁷ Дубровин Н. История войны и владычества русских на Кавказе. Т. 1. Кн. 1. С. 500.

торговли были лошади, оружие, доставляемое из Кубачи, бурки, стоимостью от 3 до 5 руб.¹

Развитию торговых связей способствовали дороги, которые были проложены во все стороны Дагестана – на плоскость и в высокогорные районы. Так, из сел. Дженгутай дорога шла через сел. Тарки, далее в Эндирей; из Тарков – в Дербент. «Аробной дорогой с Дженгутаем были связаны жители Ахкента, Охлы; Кулеца с Гергебилем. Из Мехтулы в Аварию вела тропа через сел. Аймаки»². «Мехутилинское ханство контролировало трассу важного торгового пути, связывавшего внутренний Дагестан с предгорной частью»³.

Все население Дагестана в торгово-экономическом отношении было связано между собой, а также с плоскостью, народами Северного Кавказа и Кавказа. Так, по свидетельству Мочульского, горцы Западного Дагестана занимались торговлей бурками, оружием, кожей, шерстяными тканями, шерстью, маслом, сыром и т.д. Соль они получали из сел. Кванхидатль или же из шамхальства Тарковского, железо – из Грузии и т.д.⁴

Относительно Андалала Е.И. Козубский отмечал: «Это один из влиятельных аварских союзов сельских обществ»⁵, куда входили Чох, Согратль, Ругуджа, Кудали, Салта, Кегер, Мегеб и т.д. с населением 23 тыс. человек⁶. Между селами этого союза существовали торговые связи, которые осуществлялись по тропам, проложенным жителями, на навьюченных ослах возили всевозможные произведения сельского хозяйства и изделия домашних промыслов для обмена или продажи.

«На восточном Кавказе, – писал А. Берже, – андалальцы отличались предприимчивостью и в давнее время служили про-

¹ Там же.

² Алиев Б.Г., Умаханов М.-С.К. Историческая география Дагестана. XVII–нач. XIX в. Т. I. Махачкала, 1999. С. 238.

³ Там же. С. 239.

⁴ Мочульский. Война на Кавказе и в Дагестане // РГВИА. Ф. ВУА. Д. 6528. Ч. II. Л. 70; Цит. Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX в. Л. 110.

⁵ Козубский Е.И. Указ. соч. С. 17.

⁶ Берже А. Краткий обзор горских племен на Кавказе // КК на 1858 г. Тифлис, 1957. С. 270

водниками нашей торговли с горцами»¹. Генерал Клюки фон Клюгенау отмечал: «Некоторые горцы» производят «всю торговлю с андалальцами и казикумухцами через Гидатлинский мост»².

Для того, чтобы торговать с соседними обществами, а также с плоскостными районами, горцы в неимоверно тяжелых условиях прокладывали дороги. О дорогах, пролежавших по территории Дидойского союза сельских обществ, граничивших с Тушетией к западу, к югу – с Кахетией, а к северу – с Ункратлем, довольно подробно писал Н.И. Воронов³.

Дидо включало территорию от границ Тушетии до Хунзаха⁴, и проживало здесь 4 тыс. человек⁵.

В Аварии существовали еще две федерации союзов сельских общин – Антль-Ратль и Ункратль, которые занимали по четыре ущелья; Антль-Ратль занимал долины и ущелья Главного хребта на границе с Кахетией. «По разным сведениям у аварцев и народов авароязычной группы, занимавших горную и высокогорную части Среднего Дагестана было от 30 до более 50 союзов сельских общин»⁶.

Помимо указанных союзов сельских обществ на территории Среднего Дагестана находились и даргинские союзы сельских обществ, а также наиболее влиятельное и мощное объединение – федерация Акуша-Дарго. Имеются многочисленные данные по количеству сел, входивших в эту федерацию, его территории, границам, численности населения, занятиям жителей, торговли и т.д. Эти и многие другие вопросы нашли отражение в трудах дореволюционных исследователей – И.Г. Гербера, Д.И. Тихонова, П.Г. Буткова, И.А. Гильденштедта и т.д. Б.Г. Алиев, ученый-дагестановед, детально исследовал Акуша-Дарго, посвятив ему кандидатскую диссертацию и издав в соавторстве моно-

¹ Берже А. Кавказ // Живописная Россия. Т. IX. 1883. С. 82.

² Кавказский сборник. Т. 32. С. 453.

³ Воронов Н.И. Указ. соч. С. 22.

⁴ Магомедов Д.М. Исторические связи с дидойцами // ВИД. Махачкала, 1975. Вып. II. С. 96.

⁵ Берже А. Указ. соч. С. 27.

⁶ Алиев Б.Г. Умаханов М.-С.К. Историческая география Дагестана XVII – нач. XIX в. С. 282.

графию по социально-экономической и политической истории Акуша-Дарго¹.

Главными торговыми центрами были крупные села, в которых происходили регулярные еженедельные базары, посещаемые жителями Дагестана для продажи своих излишков и приобретения недостающих продуктов питания. Это были «зонально-этнические торговые центры», для феодальных владений и союзов сельских общин. Базары имелись как уже было отмечено в селениях Чох, Согратль, Корода, Анди, Унцукуль, Ботлих, Акуша, Цудахар, Усиша, Муги, Мекеги, Урахи, Уркарах, Кубачи, Харбук, Ахты, Касумкент, Рутул, Цахур, Курах, Маджалис². Анди, как «самое значительное и торговое в горах место»³ играло важную роль для жителей региона.

Как отмечае С.Х. Асиятилов, только сельские общины высокогорной Аварии «не имели своих базаров и тяготели к рынкам соседних районов Грузии и Азербайджана⁴, а также к Ботлиху. Основными товарами внутренней торговли являлись продукты земледелия, животноводства, ремесленные изделия и предметы кустарного производства.

В торговые центры – Дербент, Тарки, Казикумух, Хунзах, Анди, Эндирей, Цудахар, Ахты и др. съезжались жители почти со всего Дагестана. Так, на казикумухский базар приходили лакцы, аварцы, даргинцы, лезгины, агулы, рутулы.

Рынком, известным во всем Дагестане был и Цудахар, куда стекались «все горские народы без различия» и производили здесь «торг меновой и на деньги»⁵.

¹ Алиев Б.Г. Акуша-Дарго в XVII–XVIII вв. (Опыт монографического исследования социально-политической истории): Дисс... канд. ист. наук. Махачкала, 1966; Алиев Б.Г., Муртазаев А.О. Федерация даргинских союзов сельских общин Акуша-Дарго в XVII – первой половине XIX в. // Вопросы социально-экономической и политической истории. Махачкала, 2008.

² Алиев Б.Г. Союзы сельских общин Дагестана в XVIII – I пол. XIX в. Махачкала, 1999. С. 39.

³ АКАК. Т. 9. С. 748.

⁴ Асиятилов С.Х. Историко-географические очерки хозяйства аварцев (XIX – первая пол. XX вв.) Махачкала, 1967. С. 89.

⁵ Мансурова А.Г. Цудахария. (Социально-экономическая и политическая история в конце XVIII – первой половине XIX в.). Махачкала, 1995. С. 85.

Большое торговое значение для дагестанских горцев имело сел. Ахты, куда приезжали кубачинцы, привозившие ружья, пашки, кинжалы, цудахарцы – сукна из верблюжьей шерсти, андийцы – бурки¹.

Отметим, что торговцы армяне и евреи играли большую роль в развитии торговых связей горцев², которые добирались даже в самые отдаленные торговые центры Дагестана со своими товарами по издавна проложенным тропинкам и дорогам.

В процессе социально-экономического развития народов Дагестана складывались центры ремесленного производства и домашней промышленности, которые тесно были связаны с соседними торгово-ремесленными центрами внутри Дагестана, а также Закавказья, Северного Кавказа, Россией и странами ближнего Востока, в том числе реализацией и сбытом продуктов сельского хозяйства и домашних промыслов. Особо выделялись известные центры ремесла и домашней промышленности – Кубачи, Харбук, Анди, Гагатль, Ботлих, Балхар, Амузги, Ахты, Куяда, Акуша, Унцукуль (деревообработка), Куппа, Хаджалмахи, Цудахар, Кумша, Ислик и т.д., которые были связаны друг с другом.

Как правило, главные села являлись и своего рода торговыми центрами, где население обменивало или продавало свои товары и покупало зерно, соль, предметы из стали, железа, меди, ткани и т.д., то есть продавали свои излишки и покупали все необходимое для ведения своего хозяйства. Эти связи осуществлялись по издавна сложившимся путям сообщения, по которым производилась транспортировка товаров. По всей территории Дагестана проходила сеть дорог, которая связывала население любых обществ с зональными рынками и с другими районами Дагестана, и по которым продвигались нагруженные товарами лошади и ослы. Приведем наиболее популярные маршруты дорог, связывавшие горные общества с различными частями Дагестана:

1) Хунзах – через территорию Гумбетовского союза – Салатавия–Эндирей; 2) Гумбет–Андалал–Гидатль; 3) Акуша–Каба-

¹ Рамазанов Х.Х., Шихсаидов А.Р. Очерки истории южного Дагестана. С. 196.

² Тихонов Д.И. Указ. соч. // ИГЭД, С. 134.

Дарго–Темир–Хан–Шура; 4) Цудахар–Чоглы–Кака–Шура–Дженгутай–Параул и далее на плоскость¹.

Жителям Нагорного Дагестана известна была и другая дорога. Параул–Кака–Шура–Урма–Чох–Леваши–Хаджалмахи–Цудахар–Кумух–Чирах–Карах–Ахты. А дорога «в Аварию от Акуши через Цудахар, которую люди скрывают – одна из удобнейших, по которой может следовать артиллерия и обозы»².

По сведениям Р.Ф. Розена «одна из удобнейших «дорог вела из Акуша в Цудахар»³, протяженностью в 25 верст в лакские и аварские села и торговые центры.

Дорога из Цудахара в Акуша и далее в приморский Дагестан называлась «Хан-хьуни» (ханская дорога), которая шла через шамхальство Тарковское, по территории уцмийства Кайтагского в Дербент и далее в Азербайджан⁴. Другая дорога вела из Акуша в Цудахар и в Тарки. Через лакские земли жители даргинских обществ были связаны с южным Дагестаном: Цудахар–Кумух–Чирах–Усук–Карах–Ахты и далее в Азербайджан (Нуха). По дороге Цудахар–Унцукуль–Койсубулинское общество–Сулакский каньон–Салатавия–Эндирей население даргинских обществ имело сообщение с Кизляром.

«Одна из внутренних дорог из Акуша в Дербент»⁵ была проложена по маршруту Цудахар–Акуша–Муги–В. Мулебки–Урахи (Урахинский союз).

Б.Г. Алиев в монографии пишет и о других дорогах и торговых путях: 1) Тарки–Таркалы–Кафыр–Кумух–Казикумух и далее; 2) Казикумух – через Турчидагский перевал – Согратль–Чох–Гуниб; 3) Гумбет–Авария–Андалал–Гид⁶.

¹ Полевой материал, собранный во время экспедиционных исследований. 1980.

² Розен Р.Ф. Описание Чечни и Дагестана 1830 // ИГЭД. С. 292.

³ Там же.

⁴ Алиев Б.Г., Ахмедов Ш., Умаханов М.С. Из истории средневекового Дагестана. Махачкала, 1970. С. 146; Мансурова А.Г. Цудахария. (Социально-экономическая и политическая история в конце XVIII – первой половине XIX в.). С. 67.

⁵ Зубов П. Картина Кавказского края ... СПб., 1835. Ч. III. С. 235.

⁶ Алиев Б.Г. Союзы сельских общин ... С. 107.

По поводу дороги в горы через Губден, Д.И. Тихонов писал: «эта одна из дорог, идущая из Тарков через деревню Губден в Акушинское владение»¹.

Известна и другая дорога, ведущая из Аварии и Лакии в Хаджалмахи, отсюда в Левашаи и «далее довольно – порядочная дорога» до сел. Чоглы, отсюда в Урма–Кака–Шура–Параул» и далее на плоскость. Эта дорога считалась «аробной», хотя и «была довольно трудная» и «вообще гористая»². В Южном Дагестане была колесная и удобная для езды³ дорога Ахты–Алтыпара–Докузпара–Мискинджи, Рутул.

По сведениям конца XVIII в., в Южный Дагестан вели четыре дороги: 1) по долине Дарбаха и далее; 2) Из Дербента в Ахтыпара; 3) Из Ахты – в Шеки; 4) Из Кубы – в Ахтыпара⁴.

В Южном Дагестане была дорога Ахты – Курах – Усук – Рича – Чирах – Кумух – Акуша-Дарго – Авария. Эта была трасса «чрезвычайно важного стратегического пути с юга на Северный Кавказ в обход Дербента и всей приморской узкой полосы»⁵.

Из Касумкента вела дорога в лакские земли: Касумкент – Цмур – Ашага – Захитриндаг (гора) – ЭмиргуьртИад (гора у сел. Хоредж) – Байбулак – Чирах – Хосрех – Кумух⁶. Эта дорога имела большую протяженность и связывала многие населенные пункты от Касумкента до Кумуха, а отсюда уже – во многие аварские, даргинские и лакские села.

Из Рутула шло несколько путей: 1) Шиназ – Рутул – Цалайхан – Борч – Салаватский перевал – Гюнюк. Зимой этот маршрут менялся и был следующим: Шиназ – Рутул – Ахты – Хнов – Салаватский перевал и далее в Азербайджан. 2) Шиназ – Амсар – Лучек – Кина – Гельмец – Курдул – Белакадинский перевал – Сарабаги; 3) Шиназ – Амсар – Лучек – Микик – Цахур – Мишлеш – Кальял – Диндинский перевал – Мухах; последняя

¹ Тихонов Д.И. Описание Северного Дагестана. 1796 г. // ИГЭД. С. 251.

² Щербачев А.П. Описание Мехтулинского ханства. 1830 // ИГЭД. С. 296; Алиев Б.Г. Союзы сельских общин ... С. 107.

³ Краббе К.К. Замечания о Докузпаре, Ахтах и Рутуле. До 1835 г. // ИГЭД. С. 336.

⁴ Симонович Ф.Ф. Описание Южного Дагестана. 1796 г. // ИГЭД. С. 155; Алиев Б.Г. Указ. соч. С. 107.

⁵ Рукоп. фонд ИИАЭ ФГБУ ДНЦ РАН. Ф. 3. Д. 1167. Л. 17.

⁶ Рамазанов Х.Х., Шихсаидов А.Р. Указ. соч. С. 119.

дорога «имела исключительно важное значение в жизни сахаров», которая «функционировала издавна и имела караван-сарай»¹.

По сообщению Р.Ф. Розена, одна из дорог в Анди проходила через Эндирей, Ауховские и Ичкеринские деревни и по ней «верховой проезжает без особой трудности». Другая дорога шла в Андию от Крепости Грозной через чеченские деревни Гребенчук, Автур, Ведено, Черми и была «весьма удобна»².

Основными трассами в горном Дагестане, действовавшим с мая по октябрь, были: 1) Анди – Ботлих – Агвали – Цумада – Н. Хваршини – Цихалак – Хушет – Дидо – Омало; 2) Ботлих – Хушет – уроч. Черо – Дикло-аул – Чиглатура – Сабус; 3) Бежта – Кидеро – Хупри – Кодорский перевал; 4) Бежта – Гинук – уроч. Барисмай – Ниникос-цихе – перевал Мечи – Кала; 5) Тлярата – Кутлаб – Лаказану – хребет Дюльтыдаг – Саладаг³.

Это далеко не весь перечень существовавших дорог в Дагестане. Более удобные дороги были проложены после присоединения Дагестана к России, которая в стратегических целях прокладывала в регионе шоссейные и грунтовые дороги.

Аварское ханство имело тесные торгово-экономические связи с Мехтулинским, Казикумухским ханствами, с койсубулинцами. По сообщениям А.П. Щербачева Аварское ханство граничило к северу и северо-западу – с койсубулинцами, к востоку – река Койсу, Акуша и снеговой хребет гор, к югу – владение Сурхай-хана, к западу – Андия и гумбетовцы»⁴. Границы аварского ханства очерчены и проф. Х.-М.О. Хашаевым⁵. По его же сведениям тесные связи Аварское ханство имело с андийцами, гумбетовцами, акушинцами. А.П. Щербачев указывал основные вьючные дороги, связывавшие это ханство с соседями: 1) Хунзах – через снеговые горы – Белоканы: (5 дней езды); 2) Хунзах – Андия – Чечня – кр. Грозный; 3) Хунзах – Чиркей; 4) Хунзах – Акуша – Дженгутай «должно ехать на д. Хергевиль». 5) более удобная дорога – Овотль – Гергевиль – Аймаки – Дженгутай –

¹ Там же. С. 83.

² Розен Р.Ф. Указ. соч. // ИГЭД. С. 291.

³ Алиев Б.Г. Указ. соч. С. 107.

⁴ Щербачев А.П. Указ. соч. // ИГЭД. С. 297.

⁵ Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX в. С. 144.

Хунзах¹. Так как хороших дорог в Аварию не было, царские генералы для облегчения торговых сношений еще в начале XIX в. планировали построить дорогу из Тифлиса – Гидатль – Хунзах – Аймаки до Каспийского моря². Жители ханства были тесно связаны с торгово-экономическими центрами Дагестана, посещали известные в этом регионе базары Казикумуха, Цудахара, Дженгутая, приобретая зерно, соль, оружие, ткани, одежду и т.д. и продавая свои изделия³.

Одно из крупных феодальных владений Среднего Дагестана – Кайтагское уцмийство – занимало низменность, предгорье и горную часть.

Границы Кайтагского уцмийства, численность населения, состав, занятия населения, торговля, политическая активность, – все эти вопросы довольно подробно изучены многими исследователями (П. Зубов, С. Броневский, Н. Дубровин, Е. Вейденбаум, Е.М. Козубский, С.Ш. Гаджиева, Б.Г. Алиев, Б.М. Алимова и др.) Мы же коротко остановимся на путях сообщениях, по которым население Кайтагского уцмийства, осуществляло тесные торгово-экономические контакты с другими народами Дагестана.

Из горной части Кайтаго-Табасаранского округа пролегла дорога – в Кюринский округ – Самурский – через гору Салават – Закатальский округ.

В начале XIX в. А.И. Ахвердов отмечал о доходах жителей уцмийства, которые «имеют довольно изрядной прибыток от своих земель; на плоскости живущие хлебопашеством шелководством, а так же от нефтяных колодцев», а марены «необыкновенно много растет. Иные пахари в одну весну вырезают марены на четыреста рублей серебром ...»⁴.

Относительно предгорного Кайтага тот же автор писал: «они имеют небольшие хлебопашества. Главный доход составляют фруктовые деревья»⁵. В горной части Кайтага «сеют кукурузы и выделывают из оной муку, а главное пропитание имеют от

¹ Щербачев А.П. Указ. соч. // ИГЭД. С. 297.

² МИДЧ. С. 192.

³ Умаханов М.-С.К. Указ. раб. С. 57.

⁴ Ахвердов А.И. Описание Дагестана. 1804. // ИГЭД. с. 217.

⁵ Там же.

овечьих стад, кои содержат зимой на плоскости, а летом в горах»¹.

О том, что в Кайтагском уцмийстве были развиты ремесла и домашние промыслы есть многочисленные сведения у различных авторов. Относительно развития ремесел Д.И. Тихонов писал: «... из шерсти овечьей делают на продажу и домашнее употребления простые сукна ... и разные ковры, делают и бумажный холст, а также ружья, пистолеты, сабли и кинжалы с оправой серебряной»².

О кубачинцах источники сообщают: «все жители ... достигшие десятилетнего возраста, суть ремесленники»³. Производят панцыры, ружья, кинжалы, пистолеты, мужские пояса из серебра с чернью, женские пояса из золота и серебра, ткнут сукна «... шелк, занимаясь от части и в купеческом ремесле»⁴ и делают многое другое. Центрами ремесленного производства были Харбук, Амузги, Кубачи.

Вышеприведенные сведения достаточно красноречиво свидетельствуют о взаимообусловленности тесных экономических связей Кайтагского уцмийства с крупными торговыми центрами как внутри Дагестана, так и во вне.

Особую роль для народов этого региона играла взаимовыгодная торговля с соседними владениями. Продавали скот и его продукты, хлеб, мед, марену, фрукты, изделия из серебра, изделия домашних промыслов. «Торговлю производят по большей части с соседними владениями. Мариону продают в Дербенте, а иногда доставляют и в Кизляр»⁵.

«Все изделия ремесла и рукоделия» отвозили «кубачинцы в Дербент, где продавали» во все места»⁶.

Покупали мед, олово, железо «привозимые из России и Персии парчи, сукна, свинец и селитру от дербентцов и кубинцов. Из России и Персии достают серебро и золото», а фрукты

¹ Там же.

² Тихонов Д.И. Указ. соч. // ИГЭД. С. 134.

³ Ахвердов А.И. Указ. соч. // ИГЭД. С. 216.

⁴ Там же.

⁵ Тихонов Д.И. Указ. соч. // ИГЭД. С. 134.

⁶ Там же.

кайтагцы продавали «довольно выгодными ценами в Кизляре, затем везли в Астрахань, и оттуда в разные российские города»¹.

Зерно горцы приобретали в Маджалисе, Манасе, Губдене, украшения и оружие – на базарах Кубачи, железные изделия в Харбуке, овчины – в Акуша, фрукты – в Цудахаре. Конхидатль обеспечивал всю горную Аварию и не только солью, которая была основным продуктом производства жителей этого селения². На ахтынском и касумкентском рынках можно было приобрести продукты из Рутула, Цахура, Агула, а также ковры, сумачи, паласы, шубы, тулупы, предметы быта. «Зерно горцы покупают в уцмийстве Кайтагском и шамхальстве Тарковском»³.

Как отмечала проф. С.Ш. Гаджиева: «Кумыкская равнина издавна служила житницей – поставщиком зерна, овощей и винограда для многих районов Дагестана. Привозили аварцы, даргинцы и лакцы сукна, бурки, холодное оружие, гончарную и деревянную утварь, продукты животноводства»⁴. Общества Харахи, Урахи, Гергебиль, Ругуджа продавали излишки зерна⁵. Жители общества Гапш, Каба-Дарго, и Акуша продавали аварцам зерно, которые покупали его в прочих ... провинциях Дагестана для перепродажи» горцам.

В 1828 г. генерал Сипягин писал: «Аварцы не могут доставать необходимейших для себя вещей, как в областях наших и между народами, нам подвластными, обменивая оные на некоторые собственные произведения»⁶.

Таким образом, в первой половине XIX в. Дагестан имел разветвленную сеть дорог. «В Дагестане ... весьма много есть тропинок, служащих к взаимному сообщению жителей»⁷, – отмечал Ф.И. Гене. Развитию торговли способствовало наличие транспорта и путей сообщения. Основное транспортное средство для перевозки товаров – арба в бычьей упряжке, использовали также ослов и мул, в некоторых обществах и лошадей.

¹ Ахвердов А.И. Указ. соч. // ИГЭД. С. 216.

² Там же. Магомедов Д.М. Занятия населения Дидо в XVIII – нач. XIX в. // ВИД. Вып. 3. С. 239.

³ Тихонов Ф.И. Указ. соч. // ИГЭД. С. 135.

⁴ Гаджиева С.Ш. Кумыки. М., 1961. С. 101.

⁵ АКАК Т. 7. С. 518.

⁶ Там же. С. 509; Хашаев Х.-М.О. Указ. соч. С. 266.

⁷ Гене Ф.И. Сведения о горном Дагестане. 1835/36 г. // ИГЭД. С. 347.

ГЛАВА II. СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В НАГОРНОМ ДАГЕСТАНЕ ВО II ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

Завершение Кавказской войны и падение крепостного режима явились решающим фактором для дальнейшего развития социально-экономической и культурной жизни дагестанцев.

Развитие капиталистических отношений способствовало дальнейшему развитию производительных сил, промышленности в целом, быстрому росту городов. Капитализм не может существовать и развиваться без постоянного расширения сферы своего господства, без колонизации новых стран и втягивания некапиталистических стран в водоворот мирового хозяйства. В этом смысле развитие капитализма «вширь» есть явление типичное, которое с особой силой проявилось в пореформенной России¹.

Важно также иметь в виду, что развитие капитализма «вширь» не ограничивалось превращением в источники сырья и рынки сбыта для фабрично-заводской промышленности внутренних районов.

Развитие капитализма «вширь» привело к обогащению России за счет эксплуатации завоеванных колоний, в данном случае Дагестана, не развивая производительные силы. Причем активная колонизация Дагестана началась в 60-х годах XIX в. по окончании военных действий. В результате завершения Кавказской войны началось экономическое завоевание края. Были проведены новые реформы в интересах метрополии.

Усиленный рост городов, прокладка шоссейных и грунтовых дорог, мостов, строительство железной дороги, реконструкция порта – все это имело огромное значение не только в стратегическом плане, но и в экономическом развитии области. Особое значение имела реконструкция порта в Порт-Петровске для усиления экономических связей Дагестана с Россией, т.к. это был незамерзающий порт на Каспии. Все вышеназванные факторы ускорили процесс создания единой общероссийской экономической системы.

¹ Ленин В.И. Развитие капитализма в России // Полн. соб. соч. Т. 3. С. 38.

Отсутствие хороших путей сообщения в области создавало большие затруднения для успешного развития производительных сил, не способствовало расширению торгово-экономических связей не только с Центральной Россией, Закавказьем, Северным Кавказом, но и между районами Дагестана. Как отмечал Е.Л. Марков, «дорога придвинет недоступные лезгинские аулы к Тифлису, Владикавказу, Черному и каспийскому морям, к России. Первая дорога – это первая победа гораздо более полная и прочная, чем истребление огнем и мечом, победа мерам, а не войной, взаимной пользой, а не невзаимным вредом»¹.

После вхождения Дагестана в состав Российской империи началось строительство грунтовых и шоссейных дорог, было установлено регулярное сообщение между городами и военно-административными пунктами области.

До 40-50 гг. XIX в. связь между плоскостными и горными районами Дагестана осуществлялась в основном по вьючным дорогам. Как отмечали современники: «... удобных дорог здесь нет. Пути сообщения в большей части Дагестана состояли из тропинок, годных только для верховой езды², которые в основном пролегали по ущельям зигзагами в 20-30 поворотов»³. «Здесь всякий переход из аула в аул, от общества в общество – всякого рода подвиг, риск и, во всяком случае, большой труд»⁴.

«Встретить среди дагестанских дебрей сносную, по крайней мере, не мучительную дорогу – это большая радость, самые прожитые страхи уже на кажутся таким страшными», – отмечал Е.Л. Марков⁵.

Яркую картину состояния горных дорог Дагестана можно представить по их описанию П.Ф. Свидерского, свидетельствовавшего: «Словно высеченный у вершины горы карниз, извивается тропинка над пропастью. По одной стороне отвесный бок горы, по другой – бездна. Ширина тропинки нередко менее аршина.

¹ Марков Е.Л. Очерки Кавказа. С. 413.

² Дубровин Н.И. История войны и владычества русских на Кавказе. Т. 1. СПб., 1871. С. 19.

³ Там же.

⁴ Воронов Указ. соч. // ССКГ. С. 9.

⁵ Марков Е.Л. Очерки Кавказа. С. 414.

То подъем, близкий к отвесному, то спуск по какому-то подобно лестницы. Лошадь опускает вниз осторожно сначала одну ногу, потом другую. И ... вдруг поворот под прямым углом. Остается ехать у самой вершины угла, вися над бездною. Положение всадника жуткое. Он боится сделать малейшее движение. Над головой нависает утес; чтобы проехать под ним, надо наклониться почти к шее лошади. Наконец, множество камней, которые ежеминутно грозят обрушиться с горы. К счастью, дагестанские лошади осторожны и привычны к подобным дорогам. На подобных тропинках одна надежда на лошадь»¹.

В зимнее время из-за снежных завалов, а весной и осенью из-за ливневых дождей ездить порою по этим дорогам было невозможно. Из-за отсутствия колесных дорог высокогорные районы были практически отрезаны от окружных центров Дагестана. По этому поводу Е.Л. Марков писал: «До сих пор, кажется, мы, русские – по крайней мере правящее здесь власть русская – далеко не достаточно оценили все великое значение дорог для цивилизации и богатства горного Кавказа. Англичане или французы давно бы на нашем месте песекли Дагестан вдоль и поперек шоссейными дорогами, однокоридорными доступными арбями, нагруженной товарами, и пушки, заряженной разрывными гранатами; от Чечни до Кахетии, от Каспийского моря до Военно-грузинской дороги у них бы, конечно, беспрепятственно двигались купцы, чиновники, войска и товары ...»²

Вместе с тем, как отмечал доктор медицины Свидерский П.Ф., не все пути сообщения в Дагестане состояли из таких опасных тропинок. «Ко многим аулам проложены аробные дороги. Хотя оне, проведенныя в обход опасных мест длиннее, но несравненно безопаснее»³.

Война с горцами, длившаяся десятилетиями и требовавшая проникновения русских войск и артиллерии в глубь Нагорного Дагестана, способствовала началу строительства стратегических дорог в горы силами войсковых частей и местного населения.

¹ Свидерский П.Ф. В горах Дагестана. Путевые впечатления и антропологические заметки. Петровск, 1903. С. 8.

² Марков Е.Л. Очерки Кавказа. С. 413.

³ Там же.

Присоединение Дагестана к России, включение его экономики во всероссийский рынок, проникновение в Дагестан капиталистических отношений создали условия для роста производительности и общего подъема экономики региона.

Вполне естественно, что на экономическое развитие Дагестана большое влияние оказывало состояние дорожной сети. Принятые правительством России меры позволили увеличить протяженность сети дорог, улучшить их состояние, внедрить технологические новшества. Дорожное строительство в области четко стимулировалось как военными целями так и экономическими интересами российского капитализма¹.

После тщательного изучения коммерческих и промышленных возможностей Дагестана, представители имперской власти убедились в том, что проложение новых дорог «способно не только удовлетворять военные задачи, но и будет способствовать торгово-экономическому развитию»². А Каспийское море, как отмечали представители власти, – «самое естественное средство, которое может соединить посредством Волги ... центр Империи с Нагорным Дагестаном»³. Кроме того, развитие сети дорог «служит могущественным средством к поддержанию порядка и должно составить предмет особой заботливости со стороны администрации к работам по проведению дорог»⁴.

Как отмечается в источниках, в Дагестанской области дороги более чем где-либо должны еще призваны были иметь чрезвычайно важное значение, так как Дагестан дробился на множество отдельных частей, «изолированных друг от друга и не связанных между собой дорогами, по которым могли бы двигаться войска с артиллерией и обозом»⁵. Строительство сети хороших дорог и поддержание их в исправном виде, кроме чисто военного значения, «могло бы быть полезно и в общегосударственном от-

¹ Мансурова А.Г. Пути сообщения и их роль в развитии экономики Дагестана в трудах Х.-М.О. Хашаева // Вестник ИИАЭ. № 1. 2012 г.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 295. Л. 16; Кавказский календарь (далее КК) на 1881 г. Тифлис, 1880. С. 76.

³ АКАК. Т. XI. С. 731.

⁴ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 3а.

⁵ Там же. Л. 4.

ношении, содействуя развитию в крае, как цивилизации, так и торговли»¹.

Военное командование также стремилось иметь в Дагестане прочные дороги, исходя из стратегических и военных соображений: «новые дороги», свидетельствуют извлеченные нами архивные источники, не только содействовали решению военных задач, но и способствовали развитию экономики края»². Военные действия в горах и необходимость проникновения царских войск с артиллерией в глубь Центрального Дагестана, как уже подчеркивалось нами выше, предопределили начало строительства стратегических дорог в горы. Так в документах, содержащихся в АКАК, констатируется: «В Дагестане должны быть прочные колесные и во всякое время года проезжаемые дороги. Прделанные наскоро узкие и крутые дороги при первом дожде легко портятся и мы снова остаемся без дорог»³.

Большинство шоссейных дорог в горы было проложено во второй половине XIX в. Для их строительства были привлечены не только опытные инженеры Российской империи, но даже иностранцы, а также использованы воинские подразделения царской армии.

При строительстве дорог в Дагестанской области в основном руководствовались изданным в 1857 г. Уставом путей сообщения, который включал 10 глав и 895 статей, согласно которому дороги разделялись на 5 классов: 1 – дороги главных сообщений, 2 – больших сообщений, 3 – обычных почтовых сообщений, 4 – уездных почтовых и торговых сообщений, 5 – сельских и полевых. Для дорог каждого класса была установлена определенная ширина полосы отводной земли⁴.

Требования Устава были следующие: «Дороги во всякое время года должны быть сколь можно сухи и менее зависимы как от естественной сырости некоторых мест, так и от дождей и таящих снегов; для чего оные возвышать, а канавам давать доста-

¹ Там же. Л. 5.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 295; Кавказский календарь на 1881 г. С. 76.

³ АКАК. Т. XII. С. 450.

⁴ Кулижников А. Дороги во всякое время // Автомобильные дороги. 1907. № 3. С. 50.

точное наклонение для стока воды, по мере ее накопления, в водоотводы, каковые необходимо делать»¹. Предусматривалось «по всем дорогам, имеющим посадку деревьев, сохранять ее и поддерживать в надлежащем состоянии». В дальнейшем вдоль шоссе сажать деревья².

К началу XX века был разработан полный пакет обоснованных нормативных документов по проектированию, строительству, ремонту и содержанию дорог и сооружений на них.

Значительное внимание уделялось строительству почтовых станционных домов, которые содержали помещения для смотрителя, ямщиков и проезжающих. Дома предусматривались как деревянные, так и каменные. Причем на одном и том же шоссе они не должны были иметь одинаковых фасадов. На каждые 160 верст должно было быть по одному дому первого разряда с гостиницей, на восьмидесяти верстах – один дом второго разряда с гостиницей, а все промежуточные прочие дома были третьего разряда без гостиниц³.

После окончательного вхождения Дагестанской области в состав Российской империи военное командование уделяло главное внимание строительству дорог в Дагестане. Началось строительство шоссе с дорогами. В результате между плоскостью и военно-административными центрами Дагестанской области установилось регулярное сообщение.

Особое значение имело строительство почтового тракта, соединившего Дагестан с главными почтовыми трактами Терской области и Бакинской губернии, длиной в 271 верст. 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.⁴ Дороги в горы стратегического значения, протяженностью 443 версты были построены силами войсковых частей и местного населения, вдоль которых возникли укрепления Ахты, Кумух, Гуниб, Карадах, Хунзах, Ботлих, Чиркей и др. Ахтынская военная дорога, прове-

¹ Там же. С. 50.

² Там же.

³ Кулижников А. Указ. соч. С. 51.

⁴ Хашаев Х.-М.О. Указ. соч. С. 111.

денная в 40-е гг. XIX в., соединяла 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»¹. Штабс-капитан Винче, тщательно изучив состояние дорог в крае, 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 главных участка².

Среди этих дорог для Кавказского командования перво-степенное значение имело строительство почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура–Гуниб–Кумух.

§ 1. Строительство почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух³.

Правительство России начало уделять главное внимание строительству дорог в Нагорном Дагестане еще с началом колониальной экспансии. Эта мысль, высказанная Петром Великим, впоследствии была задачей почти всех главнокомандующих краем. Представители власти после тщательного изучения на месте промышленных и коммерческих возможностей убедились в том, что удовлетворение потребности здешнего края к соединению его с Россией посредством Волги есть верное и правильное решение в промышленном отношении.

Однако, эта идея не была осуществлена в начале XIX в. Как отмечается в источниках, Россия была не настолько богата свободными финансовыми ресурсами и средствами, чтобы строить дороги да еще в столь труднодоступных местах. Но дороги все-таки являлись, главным образом, торговыми путями, то есть, действенным средством торгово-экономического развития стра-

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28. Л. 13.

² Там же. Оп. 3. Д. 94. Л. 45.

³ Карта почтово-торгового тракта прилагается в конце работы.

ны, что и предполагает одно условие – проложение новых дорог по местностям, которые способны не только удовлетворять военные задачи, но и имеющие реальный потенциал к торгово-экономическому развитию края.

Как отмечалось выше, до 40–50-х гг. XIX в. грунтовые колесные дороги существовали только на плоскости и в прикаспийской зоне Дагестана. Связь между ними и горными районами осуществлялась по выучным тропам, не всегда доступным для круглогодичного сообщения. Н. Дубровин отмечал: «Пути сообщения в большей части Дагестана состояли из тропинок, годных только для верховой езды. Горские лошади с большим трудом всходят на такие крутые подъемы, а при спусках большею частью требуют того, чтоб всадник слезал; порою приходилось несколько отводить глаза от обрыва, по которому проложена весьма узкая и осыпающаяся тропинка»¹.

В начале XIX в. командование кавказской армии, игнорируя такой важный фактор как отсутствие дорог в Нагорном Дагестане, начало военные действия. Однако расчеты царского командования несколькими карательными походами покорить, а затем освоить Нагорный Дагестан, для чего в первую очередь необходимо было строить колесные дороги, не оправдались. В 40-х гг. XIX в. военное командование, потерпев поражение в Нагорном Дагестане, поняв свои ошибки, приступило к планомерному покорению Дагестана. В первую очередь, началось усиленное строительство дорог и ко времени окончания военных действий в Дагестане в эксплуатации находилось 443 км шоссейных дорог.

В 1844 г. представители высших военных кругов царской армии, изучив состояние дорог от Темир-Хан-Шуры в горы, в своем отчете отмечали следующее: «на сей день существуют две дороги: первая через Аймаки, Оглы, Дженгутай, пролегающая через узкое и труднопроходимое Аймакинское ущелье по самому руслу р. Аймакинки, которая в летнее время размывает дорогу, а зимою делает ее непроходимой от замерзания льда; вторая: более кружная, но более удобная дорога проходит через селения

¹ Дубровин Н.И. История войны и владычества русских на Кавказе. Т. 1. С. 500.

Хаджалмахи, Леваша, Урму; по ней 80 верст до Темир-Хан-Шуры, и, следовательно, без промежуточного форта сообщение не могло бы никак считаться обеспеченным, тем более, что часть этой дороги от сел. Гергебиля до сел. Хаджалмахи, на самом берегу реки, составляет также непрерывное дефиле. Дорога от Гергебиля в сел. Кумух, мимо Салтинского моста и сел. Цудахар, разработана уже и довольно удобна, даже для следования легкой артиллерии, но зимою она делается до такой степени непроходимой, что отряд Аргутинского, несмотря на все усилия, не мог подойти к осажденному Гергебилю. Следовательно, ни одна из этих дорог не может считаться возможною, постоянно коммуникационную линию для перевоза продовольствия и движения малых команд. Но коль скоро мы утвердимся в Акуше, и будем иметь там твердый опорный пункт, то немедленно будет установлено удобное сообщение от оного мимо Хаджалмахи, Куппу, Салтинского моста в Гергебиль»¹.

Дороги, разработанные в военные годы и для военных целей, строились преимущественно по открытым местам и обычно вели из ущелья в ущелье по вершинам горных хребтов, тогда как часто горские приемы проложения дорог «заключаются в весьма искусном огибании боковых выступов ущелья, по полугоре, и только в крайности, при верховьях ущелья, тропа ведется поверх перевала». Правда, протяженность дорог при этом удлинялась, но зато сохраняли силы лошади, и люди. Кроме того, они находились по пути вблизи от текущих по ущелью рек².

В результате, многими дорогами, проложенными в годы войны, не пользовались. Н.И.Воронов писал: «При разумном руководстве и при небольших затратах и поощрениях со стороны правительства, можно надеяться, горский земский труд представит результаты не только хорошие, но даже блистательные, в отношении проложения местных дорог, которые до сих пор пролагались преимущественно инженерами, дорогостоящими средствами. Доказательством этого может служить еще не оконченная экипажная дорога, проводимая куядинским набом по направлению от Гергебиля в Унцукуль». «Следует сказать, – пи-

¹ АКАК. Т. IX. С. 860.

² Воронов Н.И. Указ. соч. // ССКГ. Вып. I. С. 6.

сал далее Н.И. Воронов, – дорога весьма удобна для езды, хотя и проложена по весьма трудной местности, у подножья скал, омываемых сливающимися здесь р. Казии-Кумухским и Кара-Койсу»¹. Как свидетельствуют официальные источники, в изучаемый период в Дагестане было много замечательных инженеров-самоучек.

В ноябре 1860 г. власти ограничились только окончанием строительства прежде разработанных дорог и с наступлением морозов вновь разрабатываемых дорог не было, только сверх 69-ой версты 350 сажен выполненных дорог было протрассировано еще шириною в 2 фута на протяжении 25 версты 400 сажен².

Среди предполагаемых работ по строительству дорог военное командование решило в первую очередь строить почтово-торговый тракт Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух³.

С 10 марта до 1 декабря 1860г. дорожные работы производились четырнадцатью батальонами и вольными рабочими из местных жителей⁴. Были проложены дороги средней ширины 1) от Темир-Хан-Шуры до сел. Буглен 9 верст, 2) от сел. Верхнего Дженгугая до Кизилярского перевала I верста, а вьючной – 4 версты 250 сажен шириною I саж.; 3) от Хаджалмахи до Салтинского моста 26 верст; 4) от Салтинского моста до Мурадинского перевала 9 верст 80 саж; 5) от Мурадинского перевала к Карадахскому мосту I верста 470 саж. и вьючной 3 версты 180 саж.; 6) у Карадахского моста I верста 300 сажен; 7) от Салтинского моста до Гунибского моста 10 верст. Кроме того, в скалах и сплошных выступях и валунах весьма крепких пород камня было проложено около 15 верст дороги. «Самая сильная порохостроительная работа была произведена в Салтинском ущелье на одну версту»⁵.

Была также проделана огромная работа по устройству мостов: мост на р. Кани. От Карадахского моста дорога пролегла через села Хунзах, Тлох, Ботлих до Форельского укрепления. С

¹ Там же. С. 7.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп.1. Д.1. Л. 109.

³ Мансурова А.Г., Абдуллаева М.И. История строительства почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура–Гуниб–Кумух // Вестник Дагестанского научного центра Махачкала, 2014. № 55. С. 84.

⁴ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 1. Л. 114.

⁵ Там же. Л. 120.

апреля 1863 г. – от Темир-Хан-Шуры через Атлы-Буюн до Петровска. С мая 1867 г. от Гуниба к сланцевому руднику¹.

Все эти дороги – не только «горные военные», но и общегосударственные – с течением времени по положению были переданы Управлению путями сообщения. Были образованы I, 2 и 3 дистанции: Первая дистанция – дорога от Темир-Хан-Шуры через Кизилярский перевал до укр. Каржамлахи, Куппинский перевал до укрепления Гуниб и устройство дороги от Гуниба до копей каменноугольного сланца близ Карадаха; вторая дистанция – дорога от Салтинского моста через Мурадлинский перевал, укр. Карадах, Аварию и укр. Хунзахское, Гюлжский мост, аул Ботлих, Андийский перевал до укрепления Ферельского. Третья дистанция – устройство дороги от укрепления Карадахского вверх по реке Аварское Койсу через главный хребет Кавказских гор до Кахетии².

Таким образом, вышеприведенный материал свидетельствует, что для командования колониальных войск тракт Темир-Хан-Шура – Гуниб – Казикумух имел первостепенное значение. Однако строительство этой дороги нельзя рассматривать отдельно от строительства других дорог.

С окончанием военных действий в целях упрочения владычества России в регионе в Дагестане была создана военно-колонизальная администрация. Первостепенной задачей, поставленной перед кавказским командованием, было, в первую очередь, прочно укрепить важнейшие стратегические пункты, проложить надежные и во всякое время года удобные дороги.

Исходя из этих задач вскоре по покорении Дагестана, командующий войсками в Прикаспийском крае ген. Л.И. Меликов поручил начальнику работ в крае, инженеру путей сообщения штабс-капитану Винче, представить предложения об устройстве путей сообщений между Мугинской кардонной линией и Прикаспийским краем (от 5 ноября 1859 г. № 861)³, что и было исполнено штабс-капитану Винчем судя по рапорту от 30 ноября за № 26⁴.



instituteofhistory.ru

¹ Там же. Л. 133.

² ЦГА РД. Ф. 30. Оп.1. Д. 5. Л. 2.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп.1. Д. 5. Л. 2..

⁴ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28. Л.13.

В своем рапорте командующему войсками в Прикаспийском крае ген. Л.И. Меликову штабс-капитан Винче, на основе тщательного изучения вопроса на месте, показал себя блестящим знатоком положения дел и состояния дорог Дагестана. Осмотрев проложенные и существующие дороги, он выделил те дороги, которые можно было обустроить и использовать и предположил места для проложения новых дорог.

Штабс-капитан Винче ясно обрисовал характер местности, а также распределил войска по работам и разделил всю сеть дорог на 4 главные¹:

Первая сеть дорог – из Темир-Хан-Шуры через села Дженгутай, Оглы, Кутища, Салтинский мост, Карадахский мост, Голотль, Датун, Асса, Ахвах и Карату и из Ассы в Ратлух; вторая – из укр. Темир-Хан-Шуры через села Ишкарты, Гимры, Унцукуль, Бетль, Цатаных, Тануси, Хунзах к Карадахскому мосту; третья – из Темир-Хан-Шуры, укрепления Хаджалмахи через села Салты, Кегер, Хиндибский мост, Ругуджа, Тилитль в Голотль, из Голотля в Гидатль; четвертая – из с. Ириб к Салтинскому мосту².

Надо отдать должное колоссальному труду штабс-капитана Винче, который обошел почти все дороги Дагестана, выделил основные направления и изучил их состояние, возможные варианты, состав грунта и даже приблизительные затраты на строительстве первой ветви предполагаемых дорог от укрепления Темир-Хан-Шуры до укрепления Хаджалмахи, чему специалисты уделили основное внимание. «В настоящее время, – писал в своем рапорте штабс-капитан Винче – аробная дорога, проложенная большей частью в мягкоглинистом и глинисто-щебенистом грунте, требует незначительных исправлений, исключая подъема против сел. Дуренги, где необходимо устроить новую дорогу на протяжении нескольких верст в грунте каменистом и частью в скале, а также весь спуск к Хаджалмахинскому укреплению следует трассировать вновь и так как грунт всего спуска пучисто-глинистый, то необходимо будет со временем его шоссировать. Далее существуют везде только жителяские тропы. До Салтинского моста по свойству грунта и местоположению колесную до-

¹ Там же.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 94. Л. 45.

рогу проложить будет незатруднительно, но от Салтинского моста до Карадахского перевала через хребет гор, разделяющий ущелье Кара-Койсу от Аварского Койсу, весьма затруднителен для устройства колесной дороги, но при хорошем исследовании местности возможна. Разработка этой части дороги требует в нескольких местах порохостроительных работ – от Карадахского моста до сел. Асса дорога может быть устроена удобная с весьма небольшим подъемом, но разработка в скале средней твердости на протяжении 4 верст неизбежна»¹.

Штабс-капитан Винче отмечал, что от Ассы до Карадага «вначале идет спуск по ущелью Цунта–Ахвах, весьма удобному для устройства колесного сообщения, но у Караты подъем в деревню на расстоянии первой версты для сообщения только вьючного – должен быть разработан. От деревни Ассы до деревни Ратлух также должна быть разработана колесная дорога, но потребуются порохо-строительные работы на протяжении около 2-х верст»².

Вторая ветвь дороги: В 1859 г. от Темир-Хан-Шуры до укрепления Ишкарты существовала аробная дорога и, исключая спуски к 2 оврагам в начале и в конце этой дороги, может быть удобною для колесного сообщения. Далее до Карадагского спуска дорогу можно устроить легко, но «самый спуск до Эрпелинского оврага потребует довольно усиленных работ, хотя при искусной трассировке можно значительно облегчить оную, избегая скал и ведя дорогу в промежутках скалистых уступов, где в хрящеватом грунте дорогу можно устроить удобно. От верховьев Эрпелинского оврага дорогу необходимо вести по направлению оного до сел. Гимры. Далее до сел. Унцукуля ущелье Аварского Койсу по обоим сторонам этой реки представляет местность весьма удобную для устройства колесного сообщения, исключая разработки одной скалы близ Унцукуля на 25 саж. длиной, что, впрочем, также не составляет большого затруднения»³.

Подъем от Унцукуля на гору Бетло для колесного сообщения может быть разработан при больших усилиях и тщательных

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 94. Л. 45.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 94. Л. 48.

³ Там же.

изысканиях. Далее по хребту горы Бетль может быть легко устроена повозочная дорога до сел. Цатаных. От сел. Цатаных до Тануса предстоит подъем немного затруднительный. Впрочем, обходя сел. Цатаных выше, возможно провести колесную дорогу; далее по хребту Арахь-тау чрез Ючь-Кахало до Хунзаха может быть легко устроено повозочное сообщение. Вообще окрестности Хунзаха весьма удобны для проложения хороших дорог. От Хунзаха до Карадахского моста предстоит большой труд по разработке спуска к Аварскому Койсу, который занимает почти 1/2 всего расстояния и должен быть проведен в грунте, усеянном отрывками скал и даже в некоторых местах в скале»¹.

Третья ветвь дороги, по мнению штабс-капитана Винче, – от Хаджалмахинского укрепления до Тилитля по мнению штабс-капитана Винче через Ругуджу; «устройство удобного повозочного сообщения не представляет больших затруднений, и все искусство трассирующего дорогу будет состоять в избегании местами выступающих скалистых отрогов гор. Чтоб проложить всю дорогу в косогорье, и в мягкой глинистом, а иногда и щебенистом грунте не потребовалось усиленных трудов, и работа на этом пространстве легко и в короткое время могла быть исполнена»².

Четвертая ветвь дороги – от Ириба до Салтинского моста. «На всем пространстве предстоит самая затруднительная часть работы: к разработке дороги от моста к Койсу на 400 саж. твердой известковой породы скал; остальная часть дороги в косогорье большей частью глинисто-щебенистого грунта, может быть также легко разработана»³.

Главнейшие мосты, необходимые для выше предложенных путей сообщения, следует проектировать по Аварскому Койсу:

1) на месте ныне существующего Карадахского моста, где оба берега реки состоят из твердой скалы;

2) против сел. Гимры или близ сел. Унцукуль следует предполагать мост в отверстии до 19 саж.;

3) против сел. Голотль в отверстии 18 саж.;

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 94. Л. 43.

² Там же.

³ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 4. Л. 50.

4) на месте ныне существующего моста Гидатлинского в отверстие 18 саж. На р. Кара-Койсу необходимо проектировать два моста: один близ существующего Салтинского моста в отверстии 5 саженьей, другой – против сел. Кегер в отверстии 10 саж.

На р. Казикумухское Койсу один мост против – Хаджал-махинского укрепления в отверстии 10 саж.¹

Следует отметить, что все дороги предстояло устроить в 1860 г. Для выполнения этих работ при усердном старании со стороны войск и благоприятствовании погоды штабс-капитан Винче полагал необходимым назначить на первую ветвь восемь батальонов, на вторую ветвь – шесть батальонов, на третью ветвь дороги – два батальона и на четвертую ветвь – два батальона и одну роту сапер; 500 человек рабочих из числа жителей, по предположению штабс-капитан Винче, следовало распределить по разным ветвям дорог.

Как предполагал штабс-капитан Винче, эту работу можно было произвести за 10 месяцев, начиная с 1 марта 1860 г., а трассировку дорог начать 1 января 1860 г.²

Все дорожные работы в Дагестанской области производились 14 батальонами и вольными рабочими – жителями Дагестана числом 1850 чел.

На основании полученного обстоятельного рапорта с описанием всех дорог, ген. Л.И. Меликовым 15 декабря 1859 г. за № 2985 был представлен Главноуправляющему Кавказской армией ген.-фельдмаршалу А.И. Барятинскому особый доклад о вышеизложенных путях³.

Изучив эти материалы, будучи большим знатоком Кавказа и Дагестана и высокопрофессиональным не только в военном деле, но и во многих отраслях, в том числе и в дорожном строительстве, после некоторых корректировок ген.-фельдм. А.И. Барятинский дал разрешение начать строительство дорог немедленно. Для этих целей им были выделены средства (до официального ассигнования по военно-дорожной смете) 50 тыс. руб. из общих провиантских сумм, находившихся в ведении ген.-интенданта армии, и указал, что главное внимание, в первую оче-

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 4. Л. 50.

² Там же.

³ Там же. Л. 51.

редь, следует обратить на устройство более удобных путей сообщения новопокоренных земель¹.

Власти еще не были уверены в стабильности обстановки в Дагестане и предполагали возможность волнений при утверждении новой администрации. После проведения предполагаемых работ по дорожному строительству предполагалось заняться улучшением уже существующих путей сообщения.

Следует отметить особые распоряжения ген.-фельд. А.И. Барятинского по существу дорожного строительства в Дагестане: «При производстве во вновь покоренном крае дорог встречаемые по линии оных имущества местных жителей как то: фруктовые деревья, пахотные поля, заборы и прочее сносить с линии дорог, но только в случае крайне необходимости и с вознаграждением хозяев их по утвержденной ген. Л.И. Меликовым оценке из суммы ассигнований устройства дорог в крае»². Проблема малоземелья была очень актуальна и поэтому с первых же дней строители дорог встречались с подобными обстоятельствами.

По официальным данным начало строительства сети дорог в Дагестане было назначено 5 ноября 1859 г., а в декабре возникла проблема отчуждения под дорогу из Темир-Хан-Шуры на Гуниб фруктового сада жителей села Кудали³. Такие проблемы возникали, довольно часто. В 1860 г. были отчуждены под дорогу из Темир-Хан-Шуры на Гуниб пахотные земли, принадлежавшие жителям Мехтулинского ханства⁴. В 1861 г. под эту же дорогу был отчужден участок земли, принадлежавший жителям Даргинского округа⁵. Также были отчуждены земли, через которые проходила дорога Темир-Хан-Шура – Гуниб у двух жителей села Хаджалмахи, далее под спуск к Хурхутскому мосту земли, под посевами и сады, принадлежавшие также жителям сел. Хаджалмахи. Были отчуждены земли у многих джамаатов и частных лиц, например жителей сел Буглен, Нижний Дженгутай, Верхний Дженгутай и т.д.⁶

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28. Л. 15.

² Там же. Л. 13.

ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28. Л. 16.

⁴ Там же. Оп. 3. Д. 7. Л. 16.

⁵ Там же. Л. 17.

⁶ Там же.

По этому вопросу имеется интересный архивный документ на шестнадцати страницах, свидетельствующий об отчуждении под дорогу Темир-Хан-Шура – Гуниб садов и пахотных земель, принадлежащих 317 владельцам – жителям Даргинского округа, Мехтулинского ханства и шамхальства Тарсковского (ноябрь 1861 – июль 1862 гг.)

Одновременно исправляющий должность начальника работ в Прикаспийском крае указал приблизительные расходы, необходимые для устройства дорог в Дагестане на 1860 г., сделанные инженером штабс-капитаном Винче:

1. На покупку инструмента рабочего – 30.000 руб.
2. На покупку железа, стали, гвоздей и т.д. – 8.000 руб.
3. На перевозку геодезических и рабочих инструментов, полагая ежедневно по 5 подвод в течение 10 месяцев по 1 руб. в сутки каждая – 2.250 руб.
4. На поденную плату 500 чел. из жителей по 20 коп. в сутки за 10 мес. – 30.000 руб.
5. На наем 16 вольных каменщиков и 20 каменотесцев, 6 плотников, 2 кузнецов – 11.088 руб.
6. Начальнику работ разъездных денег по 100 руб. в месяц на 10 мес. – 1.000 руб.
7. Четырем производителям работ разъездных денег по 50 руб. в месяц каждому – 2.000 руб.
8. двум кондукторам по 15 руб. в месяц на 10 месяцев – 3000 руб.
9. Двум топографам по 15 руб. в месяц на 10 месяцев – 3000 руб.
10. Переводчику жалованье в год – 240 руб.
11. За усердную работу нижним чинам и хороший присмотр во время производства работ унтер-офицерам – 5.000 руб.
12. На подвозку бревен, камня, песку, извести, угля др. материалов к месту работ – 8.000 руб.

Итого 98.148¹

Проект о приблизительных расходах, необходимых для строительства дорог на 1860 г. с небольшими поправками был утвержден командованием колониальных войск на Кавказе, однако, учитывая реальные возможности, денежные средства по

¹ Там же. Л. 16.

ходу были скорректированы, т.е. многие статьи расходов были значительно сокращены, о чем свидетельствуют отчетные ведомости о расходах на разработку дорог в Области в 1860 г.

Ведомость о расходах на разработку дорог в 1860 г.

На содержание	Предполагалось	Поступило в расход
1. Исправляющего должность нач-ка	1200	1200
2. Помощнику его	600	600
3. Инженерному офицеру	360	105
4. Производителям дорожных работ (2 чел.)	720	420
5. Кондукторам (2 чел.)	468	468
6. Топографам (2 чел.)	468	331
7. Переводчику	240	240
Итого	4056	3364
Для дорожных работ:		
1. На покупку рабочего инструмента и материалов	34.000	9.940
2. Полк. Тергукасову за подвозку инструментов и материалов	–	1.500
3. На постройку временных мостов ген. Лазареву	–	222
4. На перевозку инструментов, бревен, камня, песку, извести, угля и др. материалов к месту работ	13.950	8.685
5. На оплату рабочим-жителям		
а) просто-рабочим	30.000	37.550
б) каменщикам	–	6.428
6. На наем вольных мастеров	11.088	2.920
7. На уплату жителям за сады	–	150
8. На перевозку в лагерь воды	–	330
9. За усердную работу нижним чинам	500	1.868
Итого	94.038	39.585
Всего сумма	98.094	42.950 ¹

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 4. Л. 52.

Таким образом, реально поступило в расход 42.950 руб.

Всего было отпущено 50.000 руб., израсходовано 42.950 руб., остаток 3.919 руб. зачислен на 1861 год¹.

В своем отношении командиру войсками в Прикаспийском крае Начальник Главного штаба Кавказской армии указывал: «Главное внимание в первое время следует обратить на устройство более удобных путей сообщения внутри новокоренных земель и впоследствии уже заняться улучшением прежних наших путей. Необходимо разделение дорог на 2 разряда:

1) главные, служащие коммуникационными путями и 2) второстепенные, предназначенные только для случайных передвижений войск. При этом необходимо показать «связь этих дорог с таковыми же, предположенными к разработке со стороны Лезгинской Кордонной Линии»²; Предполагалось обратить особое внимание на продолжении линии, ведущей до самого Андийского Койсу, т.е. до укрепления Преображенское.

Исходя из значимости военным командованием был составлен план строительства дорог по годам: с 10 марта 1860 г. предполагалось проложить дороги:

1) от Темир-Хан-Шуры через села Буглен, Верхний Дженгутай, Кизил-яр, Хаджалмахи, Салты, до Гуниба;

2) от Салты через Мурадинский перевал до Карадахского моста.

Со 2 марта 1861 г. необходимо проложить дороги:

1) от Карадахского моста на Голотль, Ратлук до соединения с Кодорской дорогой;

2) от Нантлис-Мцемели через Кодорский перевал до Кодорской башни.

О большом значении почтово-торговой дороги Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух, которой военное командование уделяло огромное внимание, свидетельствуют Дела из фонда «Дагестанского отделения Кавказского округа путей сообщения и штаба войск Дагестанской области» о необходимых работах по разработке дорог области и переписка с начальником дорожных ра-

¹ Там же. Л. 52.

² Там же.

бот¹. Как свидетельствуют документы из вышеназванного фонда, командующий войсками Дагестанской области лично контролировал ход работы на этом участке и не только стянул туда батальоны из разных уголков Дагестана, но и отправлял жителей туда же из других районов и вообще содействовал скорейшему исправлению дороги².

Был установлен и очень жесткий контроль за качеством работы. Так, начатые работы по строительству мостов и труб между Гунибом и Салтинским ущельем накануне морозов были признаны комиссией не совсем отвечающим требованиям и непосильным трудом были закопаны, а где было возможно, поправлены или перенесены³.

Военное командование в своем письме настойчиво требовало от начальника дорожных работ штабс-капитана Винче, «предвидя особенную важность, открыть колесное сообщение между Карадахским, Салтинским и Гунибским мостами до наступления зимы»⁴, вместе с тем мост на р. Казикумухское-Койсу из тесаного камня на извести в отверстии 5,5 саж. почти был закончен, исключая выезды в подводной части моста, но ввиду наступивших морозов, каменная на извести кладка была приостановлена. Для мостов на реке Кара-Койсу в Салтах, Гунибе и на Аварском Койсу у Карабаха производилась заготовка тесанного камня, бутового камня; песку и извести⁵. Для сообщения по вновь устроенной дороге между селами Хаджалмахи и Гуниб были устроены трубы, хотя частью временные, но годные для езды в течение двух лет. Зимние работы шести батальонов и роты саперов ограничились большей частью заготовлением строительных материалов⁶. Естественно, производство дорожных работ не могло идти так успешно, как в летнее и осеннее время⁷.

26 июня 1860 г. представители командования инспектировали строительные работы, в связи с чем проехали по некоторым

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 4. Л. 4.

² ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 17. Л. 10.

³ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 1. Л. 40.

⁴ Там же.

⁵ Там же. Л. 717.

⁶ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 5. Л. 30.

⁷ Там же. Д. 1. Л. 132.

маршрутам, в результате одобрили ход и темпы работы. Было отмечено, что «дороги от Хаджалмахи через Салтинский мост к Карадахскому мосту и от Салтинского моста по Кара-Койсу чрез Гуниб и Тилитль к Голотлю разрабатываются с большим успехом, прочные и такие отлогие, что по ним можно ездить в экипаже без тормоза»¹. Отмечалось также: «Есть надежда, что до зимы эти дороги будут начисто отделаны до Карадахского моста, устроены мосты в Хаджалмахи чрез Казикумухское Койсу и в Карадахе – через Аварское Койсу каменные, а в Салтах и в Хиндах – через Кара-Койсу – временно деревянные, если только где-либо особенное не будет помехою»². Отсюда же предполагалась разработка жителями по найму подъема от Карадахского моста. Из Гуниба комиссия поехала по вновь разрабатываемой дороге по правому берегу Кара-Койсу к Салтинскому мосту и доехала до сел. Куппа. С этого места дорога повернула на Цудахар. Комиссия затем проехала обратно через села Хаджалмахи, Куппа и Дарада-Мурада к Карадагскому мосту. Оценивая качество дорог в данном районе, комиссия в своем отчете констатировала: «Дорога с Хаджалмахи трассирована правильно, разрабатывается очень успешно и весьма прочно. Щегольства в работах не требуется, дела идут к тому, что у нас в Дагестане будут прочные колесные и во всякое время года проезжаемые дороги, так как проделанные наскоро узкие и крутые дороги при первом дожде легко портятся»³.

instituteofhistory.ru

Начальник строительных работ в Дагестанской области 29 декабря 1860 г., подводя итоги за год, писал в своем отчете: «В Дагестанской области – общее спокойствие. Видны утешительные признаки того, что жители вполне довольны своим положением. Это подает надежду, что здесь нам не понадобится прибегать к оружию, но, тем не менее, и здесь необходимо торопиться с проложением дорог, – этих главных орудий умиротворения и развития края. В прошедшем году при самых напряженных усилиях и при большом числе войск мы успели проложить на трудной местности Дагестана, только следующие дороги: со стороны Каспийского моря –

¹ Там же. Д. 5. Л. 30.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 5. Л. 30.

³ АКАК. Т. 12. С. 445.

1) на сообщении Темир-Хан-Шуры с Хаджалмахи разработано несколько дорог до состояния колесной дороги;

2) от Хаджалмахи колесная дорога на Гуниб с ветвью до Карадахского моста;

3) на сообщении между Ишкартами и укреплением Преображенским часть от Онсокуля (Унцукуля – А.М.) чрез гору Бетль до Цатаниха – колесная»¹. Далее в своем отчете начальник строительных работ в Дагестане отметил некоторые задачи, которые необходимо было выполнить в первую очередь. «В будущем году, – отмечал он, – предстоит продолжить эти трудные дорожные работы. Главнейшие направления дорог пойдут со стороны Каспийского моря до Гуниба, далее до Кара-Койсу навстречу дороги Мухахского ущелья. Сверх того, в Дагестанской области предполагается построить два укрепления на Гуниб и на Бежта»².

Большое участие в строительстве дорог принимало местное население. Со 2 по 16 марта 1861 г. жителями было разработано 430 саж. дороги. На работу выходило 4861 чел. С 16 по 1 апреля наемными жителями (4823 чел.) разработано дороги 360 саж. Каждому рабочему платили по 30 коп. сер. в день³.

Летом 1861 г. для производства дорожно-строительных работ в Дагестанской области, командующим войсками было назначено: в Северный Дагестан для разработки дороги от Темир-Хан-Шуры до Кутиша – три батальона Апшеронского пехотного полка под начальством полк. Краузе⁴. В Средний Дагестан для постройки укреплений на Гуниб – первый батальон Апшеронского полка и первый Самурский пехотный полк; на Карадахском мосту – второй батальон Апшеронского полка; для дорожных работ на Карадахском мосту – третий батальон Самурского полка под командованием полк. Девеля, для работ к Мурадинскому перевалу – четыре батальона Ширванского полка под начальством полк. Каноновича⁵.

¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 2. Д. 9. Л. 14.

² Там же. Л. 17.

³ Там же.

⁴ Там же. ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 4. Л. 115.

⁵ Там же. Л. 130.

Приведем сведения о количестве разработанных дорог в течение 1860, 1861 гг.¹.

Дороги	версты	сажени
1. От Темир-Хан-Шуры до Хаджалмахи	75	260
2. От Хаджалмахи до Салтинского моста	24	290
3. От Салтинского моста:		
а) до Гунибского моста и вверх по подъему на Гуниб	13	
б) до Карадахского моста через сел. Мурада	22	110

Итого, как видно из этой таблицы, за 1860–1861 гг. было проложено 134 версты 660 саж. дорог.

Зимой 1861-1862 гг. предполагалось продолжить работу по заготовке строительных материалов для укреплений на Гунибе и у Карадахского поста и для мостов Салтинского, Гунибского и Карадахского. Летом 1862 г. предполагалось в Дагестане продолжить также разработки колесных дорог и постройку мостов от Темир-Хан-Шуры на Дженгутай, Оглы, Леваши, Кутиша до Хаджалмахи. Одновременно шли и военно-строительные работы – продолжалась постройка укрепления на Гунибе у Карадахского моста и укрепления Преображенского, а также шла заготовка материалов и для других укреплений².

Дорога Темир-Хан-Шура–Гуниб была проложена и разработана войсками в течение 1860-62 гг. и состояла в ведении Министерства путей сообщения. Общая ее протяженность составляла 112.322 верст, из них 36.058 верст – шоссе: от Темир-Хан-Шуры до вершины Кизил-Ярского перевала, подъем на Гуниб 3,664 верст. Маршрут Темир-Хан-Шурино-Гунибской дороги был следующий: Темир-Хан-Шура, сел. Муселим-аул (железный мост через р. Кара-Озень), сел. Буглень, за ним следует подъем на перевал Балык-Баш (2632 фунт. над уровнем моря); далее дорога идет до сел. и ст. Большой Дженгутай, сел. Малый Дженгутай, чрез 4 версты подъем (около 8 верст) на Кизил-ярский перевал мимо сел. Дуранги (Табачный аул), на 16 версте достигает перевала (3000 фунт. абсол. высоты), с которого спускается к ст. Ки-

¹ Там же.

² Там же. Оп. 3. Д. 4. Л. 4.

зил-ярской, у подножия горы Кизил-Яр (5.243 фунт. над уровнем моря), от станции отлогий спуск, затем двумя зигзагами около 4,5 верст чрез Ак-ярский перевал, спуск 4 версты, сел. и станция Урма (3906 фунт. над уровнем моря), сел. и станция Леваши, на 6-ой версте перевал (4000 фунт. над уровнем моря), в Хаджалмахинское ущелье, сел. и ст. Хаджалмахи (3704 фунт. над уровнем моря), каменный мост чрез р. Казикумухское Койсу, сел. Куппа (недоходя узкий проход в виде ворот, с отвесными скалистыми боками), около 40 саж. длины, подъем около 10 верст, на Куппинский перевал (4552 фунт. абсол. высоты), спуск с него более 5 верст, 23 зигзагами, высеченными в камне, к броду через Салтинскую речку, станция Салтинская (2544 фунт. абсол. высоты), Георгиевский железный мост (Салтинская щель), поворот влево вверх по течению р. Кара-Койсу в полугоре правого обрывистого его берега видны остатки так называемой «Шамилевской» тропы», на 10-ой версте железный мост на р. Кара-Койсу, обороняемый каменными башнями на обоих берегах, подъем 8 зигзагами к бывшему русскому населению на первой площадке, откуда еще двумя зигзагами – на среднюю площадь Гуниба¹.

Другая ветвь этой дороги – Темир-Хан-Шура – Кумух. Почтовый тракт проходит до сел. Хаджалмахи по Шуринско-Гунибской дороге; «от сей станции дорога идет по грунтовой, состоящей в ведении земства, разработанный еще в 40-х годах князем М.З. Аргутинским, возобновленный в 1871-81 гг. Почтовое сообщение [было] открыто в 1892 г. От сел. Хаджалмахи дорога спускается отлого 1 2/3 проходит между фруктовыми садами, далее переходит по каменному мосту р. Казикумухское Койсу и идет с пол. версты в скалистом кособорье левого берега реки, которая вторично переходит у сел. Ташкапур («каменный мост»). В этом месте скалы обоих берегов сближаются настолько, что образуют как бы несколько естественных мостов, во многих местах можно перешагнуть чрез глубокою щель, в которой протекает река. На дальнейшем протяжении дорога пролегает в полугорье правого берега, на высоте от 5 до 15 саж. над водою. Ущелье реки представляет из себя глубокою и узкою трещину с обнаженными от всякой растительности боками»².

¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 2. Д. 9. Л. 17.

² Там же. Л. 19.

У сел. Цудахар дорога переходит на левый берег реки, по которому и идет до Кумуха. Горы с обеих сторон подходят вплотную к реке, упираясь в нее почти отвесными скалами. В 5 верстах от Цудахара река прорывается сквозь узкий проход, не более 3 саж. ширины, образуемый сходящимися с обеих сторон скалами; длина этого прохода, известного под названием Цудахарских ворот, около 50 саж. Отсюда горы несколько отступают от правого берега, спускаясь к нему отлого, с левой же стороны по-прежнему подходят к самой реке¹.

Приведем «Сведения о колесных дорогах в Казикумухском округе, имеющих ныне и предполагаемых к разработке»². Казикумухский округ был соединен колесными путями с Кюринским, Гунибским и Даргинским округам; вполне удобными для проезда всякого рода экипажей

1) от сел. Кумух до границы Гунибского округа дорога проходила на протяжении 11 верст мимо сел. Вильтах, Убра, Ханар, Варай. Дорога эта была вновь разработана в 1878–81 гг.;

2) от сел. Кумух до сел. Цудахар дорога пролегла на протяжении 23 версты по левому берегу Казикумухское Койсу мимо сел. Унчукатль, Багеклю, Кума и Куркли. Дорога эта была разработана при князе Аргутинском-Долгоруком и возобновлена в 1878-1881 гг.;

3) от Кумуха до границ Кюринского округа дорога пролегла на протяжении 60 верст. Все названные дороги имеют ширину полотна в 3 сажени, исключая немного скалистых мест, где дорога суживается до 6-7 аршин³.

В 1864 г. были вновь возобновлены активные строительные работы на дороге Темир-Хан-Шура – Гуниб по расширению и доведению ее на всем протяжении до колесного проезда, начиная от:

1) Темир-Хан-Шуры через Нижний и Верхний Дженгутай, Кизил-ярский перевал, Урма, Леваши, Хаджалмахи, Куппа до Салтинского моста. Всего 100 верст 9 саж.;

¹ Козубский Е.И. Памятная книжка и адрес календарь Дагестанской области на 1901 г. Темир-Хан-Шура, 1901. С. 10.

² Там же.

³ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 1. Д. 1. Л. 133.

2) от Салтинского моста до Гунибского укрепления 13 верст;

3) от Салтинского моста через Мурадинский перевал до Карадахского моста 22 версты 110 саж.¹

После начала строительства Гунибского моста через р. Кара-Койсу (сент.1862 г.) у подножья горы Гуниб дорога от Салтинского моста в Гунибское укрепление проведена вверх по реке Кара-Койсу, по правому берегу у подножия Гуниба переходила на левый берег, откуда по склону горы зигзагами вела в укрепление, а потому для переправы через р. Кара-Койсу предполагалось построить мост из тесанного камня в одну арку в отверстии 2 сажень взамен временного деревянного, который сносился ежегодно потоком воды. Дорога от моста в Гуниб была узкой, размывалась, осенью была труднопроходимой из-за грязи, а зимой вообще опасной из-за гололеда². В том же году была начата разработка новой дороги в обход известного подъема и спуска по Кизилярскому перевалу. Изучив местность, комиссия пришла к выводу о необходимости сократить эту дорогу, проложив несколько новых зигзагов на этом перевале.

В сентябре 1864 г. командующий войсками потребовал завершить строительные работы ко времени приезда Е.И.В. и к концу сентября «непременно окончить Гунибский мост, исправить нижнюю площадку Гуниба и вообще позаботиться об исправности путей сообщений в горах»³. В ответном рапорте исправляющий должность начальника работ в Дагестанской области указывал, что «работы по устройству Гунибского постоянного моста будут окончены к 1 октября 1864 г.»⁴

В ноябре 1864 г. командующий войсками потребовал от исправляющего должность начальника дорожно-строительных работ в Дагестанской области срочно представить подробные сведения о том, какие дороги разработаны в 1864 г., особенно войсками и жителями за плату и по наряду, по какому направлению, в какую ширину и на каком протяжении они устроены, какие из

¹ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 98. Л. 5-6.

² Там же.

³ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 11. Д. 10. Л. 17.

⁴ Там же. Л. 20.

дорог совершенно удобны для колесной езды и какие – для вьючного снабжения, сколько верст имеется трассированной линии дорог, где и какие устроены мосты, в какую длину и ширину и т.д.¹ Многие ответы на эти вопросы мы находим, изучая ведомости о ходе работ по устройству Гунибского моста. Начатый в сентябре 1862 г. каменный мост через р. Кара-Койсу предполагалось построить с одной аркой в отверстии 2 саж. Однако в ходе работы были внесены изменения в проект моста: проем был доведен до 9 саж., 1 аршин и 10 вершков. Работы предполагалось завершить к 15 сентября 1864 г., но были они завершены в декабре². На 1 ноября 1864 г. первым батальоном 83 пехотного Самурского полка была окончена постройка Гунибского моста с въездами на него с обеих сторон из сухой кладки на длину 47 саж. Этим же батальоном была расширена до 10 аршин часть подъема от моста на Гуниб на расстоянии 300 саж. и заготовлено 200 штук сводного камня для двух водопроводных труб длиной по оси 8 аршин, в пролете 14 аршин, поставленных вольнонаемными рабочими в первой половине ноября. Еще оставалось: расширить весь подъем от Гунибского моста до Гуниба до 10 аршин, устроить 9 каменных водосточных труб с заготовкой для них 900 шт. грубо тесанного сводного камня, шоссировать часть дороги³.

В январе 1866 г. подрядчиком, турецким жителем греком Кузьмою Рехановым были произведены дополнительные работы по устройству верхнего зигзага Гунибского подъема: построена стена сухой кладки на протяжении 310 погон. саж., высотой в одну сажень, построена одна водосточная труба, которая по размерам и качеству удовлетворяла условия контракта и др.⁴ Были проведены все ремонтные работы.

Как свидетельствуют технические отчеты по работам, произведенным за 1862 г., было продолжено строительство дороги от Карадахского моста до соединения с дорогой сел. Кадар. Главное внимание было уделено строительству дороги от укреп-

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 35. Л. 1.

² Там же. Л. 5.

³ Там же. Д. 46. Л. 10.

⁴ Там же. Л. 11.

ления Гуниб до сланцевого рудника на протяжении 15 верст 350 саж., которое было завершено 1 ноября 1867 г. Для разработки этой дороги было выделено 45000 руб.¹

В наиболее важных участках дороги и перевалах были построены почтовые станции, каменные караулки для сторожей и ремонтных бригад (около Кизилярской станции, на Куппинском перевале) и др.

Строительство почтово-торговой дороги Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух, разработанной в период с 1859 г. и окончательно завершённой в 1871 г. войсками и отчасти вольнонаемными рабочими, обошлась казне в поверстной стоимости с разными на ней техническими сооружениями, кроме больших мостов, около 20000 руб.² Ветвь последней дороги от Салтинского моста (он же Георгиевский) через р. Кара-Койсу к укреплению Гуниб длиной всего 12 в., начиная от Георгиевского моста, ведет вверх по правому берегу р. Кара-Койсу до подножия Гуниба, где переходя по каменному мосту на левый берег р. Кара-Койсу, подымается зигзагами до средней площадки Гуниба (4,020 фут. над уровнем моря), где расположена штаб-квартира войск и управление начальника Среднего Дагестана. Путь этот в 70 г. XIX в., по словам очевидцев, находился в запущенном состоянии. Ветвь последней дороги от укрепления Гуниб до рудника каменно-угольного сланца, длиной 13 в., 358 саж., разработана в 1867–1868 гг. собственно для нужд гарнизона Гунибской крепости при содействии войск и обошлась казне в 45.000 руб., из которых 5000 было издержано на устройство на ней тоннели длиной в 45 саж., так что средняя поверстная стоимость ее составляла около 3300 руб.³

Для покрытия этих расходов и на необходимые ремонтные работы, улучшение устроенной дороги был учрежден шоссейный сбор. По ст. 848 и 850 XII Тома свода Гражданских законов шоссейному сбору подлежали: «1) дилижансы, сиделки, фургоны, повозки; 2) все проезжающие по собственной надобности на почтовых по частным подорожным, на долгих и всадники; 3) все грузы как казенные, так и частные, перевозимые на подводах и вью-

¹ Там же. Л. 6.

² Там же. Л. 10.

³ ЦГА РД. Ф. 291. Оп. 1. Д. 2. Л. 91.

ках, а равно и возвращающиеся из-под своза порожняком подводы и вьючный скот; 4) прогоняемый рогатый скот, лошади, бараны»¹.

От платежа шоссейного сбора освобождались: 1) фельдъегеря, курьеры, проезжающие на почтовых по казенной надобности; 2) отставные офицеры, чиновники, низшие чины, а также их семейства, отправляющиеся в Россию; 3) войска, военные обозы, следующие на казенных подъемных лошадях; 4) местные жители, выезжающие на шоссе на недалнее расстояние или между заставами; 5) почтовые ящики; 6) подводы с материалами для шоссе².

Прогонные деньги взимались с лиц, едущих в собственных экипажах или на перекладных, по числу лошадей: с едущих по казенной надобности по 3 коп. на версту за лошадь, по частной надобности по 4 коп.; для курьеров – по 7 коп. на версту. В экипажах учреждения почтовых лошадей плата взималась по числу лошадей, а именно за места: в каретах первого класса место внутри кареты, по 7 коп., второго класса (снаружи кареты)³. Для лиц, желающих следовать в почтовых экипажах, имелись кареты с местами внутри, два – снаружи и одно на козлах и различные другие экипажи. Для перевозки фельдъегерей, почты и приезжающих на перекладных, вместо обыкновенных телег, полагались легкие брички на железных осях. Почтовые экипажи выходили ежедневно в определенное расписанием время. Желавшие ехать в почтовых экипажах платили деньги по расчету, записывались и получали билеты на свои места. Едущий мог иметь бесплатно кладь: на первом месте – 1,5 пуда, на втором месте – на I пуд, не превышающую ценою 500 руб. сер.⁴

На протяжении почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух находились почтовые станции. В «Ведомостях о протяжении дорог, находящихся в ведении 5 Отделения Управления путей сообщения» указаны следующие почтовые станции: с указанием протяженности дорог: 1) от Темир-Хан-Шуры до

¹ Кавказский календарь на 1879 г. Тифлис, 1879. С. 449; ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 3. Л. 11.

² ЦГА РД. Ф. 126. Оп. 3. Д. 1. Л. 9.

³ Кавказский календарь на 1862 г. Тифлис, 1861. С. 114.

⁴ Кавказский календарь на 1865 г. Тифлис, 1864. С. 45.

почтовой станции в сел. Большой Дженгутай – 14 верст. 2) От Дженгутайской почтовой станции до перевала Кизил-ярской почтовой станции – 14 верст. 3) От Кизил-ярской почтовой станции до Урминской почтовой станции 15 $\frac{1}{4}$ верст. 4) От Урминской почтовой станции до Левашинской почтовой станции – 14 верст. 5) От Левашинской почтовой станции до Хаджалмахинской почтовой станции – 15 верст. 6) От Хаджалмахинской до Салтинской почтовой станции – 23 верста: а) от Хаджалмахинского каменного моста до сел. Кутиша – 7 верст; б) от Куппа до Куппинского перевала – 6,5 верст; в) от Куппинского перевала до Салтинского моста – 9 верст: От Салтинской почтовой станции до укрепления Гунибского – 13 верст; а) от Георгиевского моста до каменного моста Гунибского – 10 верст; б) шоссированная дорога по Гунибскому подъему до среднего Гуниба – 3 версты¹. Почтовые станции выполняли операции по приему и отправке почтовой корреспонденции. За отправку писем в простом конверте взималась плата – 10 коп., за отправку письма с гербовой бумагой или с малыми серебряными и золотыми вещами – 10 коп., за посылку 10 коп., за письмо страховое, с различными документами (векселя, обязательства), писанными на гербовой бумаге, а также с деньгами, документами в одном пакете – 25 коп.² Страховая плата взималась за посылки и деньги, отправляемые во внутренние и пограничные города России: с суммы до 300 руб. сер. – по 1 %, т.е. по 1 коп. с рубля; с суммы свыше 300. руб. сер. до 600 руб. сер. – 3 руб. сер.; с сумм свыше 1500 руб. до 3000 руб. сер. – взималось 7 руб. 50 коп. сер.³

По этой таксе взимались также страховые с гербовой и вексельной бумаги. Для всех вообще посылок и драгоценных вещей устанавливалась единообразная такса по 1 коп. с руб. объявленной цены. Такса существовала за отправление с эстафетами: 1) при подаче корреспонденции для отправления по эстафете взывались: а) прогонные деньги до места назначения эстафеты по числу верст, значащихся в почтовом дорожнике по 2 коп. за версту; 5) поверстные деньги по $\frac{1}{9}$ коп. сер. на каждую версту и от

¹ Там же. С. 140.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 205. Л. 144.

³ Кавказский календарь на 1863 г. С. 120.

воли посылателя зависело отправлять простую эстафету с простым письмом на одной лошади или на двух; но документы, посылки и деньги должны были быть отправлены не иначе, как на двух лошадях¹.

Кроме того, всякому лицу предоставлено было право пользоваться и телеграфом для подачи денег. Телеграммы могли быть адресованы не только в места, где имелись телеграфные станции, но и в местности с которыми не имеется телеграфное сообщение и куда доставление денег было возможно: 1) по почте, 2) с эстафетою; 3) с нарочным; 4) по телеграфу с железной дороги. Дешши принимались на телеграфных станциях ежедневно. В Темир-Хан-Шуре депеша в 20 слов стоила 1 руб.²

Плата за доставленную депешу в сел. Хаджалмахи составляла 1 руб. 80 коп.; в села Саган(х), Тебекмахи, Цуликан, Голадтымахи – 2 руб.20 коп.; Цудахар – 2,50 руб.; Акуша – 2,50; Усища – 2,80 руб.; Каданимахи – 3,80 руб.; Аметеркмахи – 2,80 руб., Муш – 2 руб.³

Почтово-торговый тракт Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух являлся одним из статей постоянных доходов в казну. Так, за 1898 г. Гунибским почтово-телеграфным отделением было получено 2678 корреспонденции на сумму 124366 руб.; отправлено – 1359, на сумму 69742 руб.; Левашинским почтово-телеграфным отделением получено 659 корреспонденции на сумму 42843 руб.; было отправлено 525 – на сумму 47329 руб. Казикумухское почтово-телеграфное отделение получило 3738 корреспонденции на сумму 190355 руб., было отправлено 807 на сумму 75142 руб.⁴ Гунибское почтово-телеграфное отделение в 1891 г. получило: денежные ценные иногородние пакеты – 1803; 3 международных отправления; было получено 9 писем, 6 простых бандерольных отправлений; местные ценные посылки – 770, телеграммы тарифные – 1250, бесплатные – 151; иногородние отправления: посылки бесценные – 112, наложным платежом посылки – 74, другие отправления – 39, телеграммы тарифные – 1140, бесплатные –

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 205. Л. 150.

² Там же. Кавказский календарь на 1863 г. С. 122.

³ Кавказский календарь на 1869 г. С. 216.

⁴ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 19. Л. 7.

200. Иногородние получены: письма платные – 2548, письма бесплатные – 3803, открытые – 354, бандерольные отправления – 362, посылки ценные – 624. Абонементные иногородние издания отправлены – 6542 шт., получены – 6469. Доход составил 2477 руб., канцелярские и др. хозяйственные расходы – 2160 руб.¹ Чистый доход составлял 317 руб. В последующие годы работа по усовершенствованию дороги, связывающей Гуниб с Темир-Хан-Шурой, не прекращалась. Кроме того, рассматривались всевозможные варианты сокращения этой дороги. В этом плане Араканская дорога имела довольно важное значение. С ее проведением обширный район населенных местностей, располагавших только вьючными тропами, был перерезан удобной колесной дорогой; жителям был облегчен сбыт сельскохозяйственных произведений; дорога сократила почти вдвое расстояние между Темир-Хан-Шурою и Хунзахом, одним из важных стратегических пунктов в Нагорном Дагестане. Изыскания для проведения дороги были сделаны в 1886 г. С осени 1889 г. приступили к работам, производившимся жителями Темир-Хан-Шуринского, Аварского и Гунибского округов, по которым она должна была проходить. Работы были окончены в 1892 г. в результате дорога стала проходить по следующему маршруту: Темир-Хан-Шура, Муселим-аул, Мал. (Верхн.) Казанищи, на 19-й версте, гребень Койсубулинского хребта, 2 версты спуска к сел. Аркас, подъем 4 версты, спуск в ущелье Шенпелик (Шавширак-кал), которое на 14-й версте своими скалистыми боками (до 30 саж. высоты) суживается, оставляя проход 6-7 саж. длины, не более 4 саж. ширины («Араканские ворота»), сел. Аракань, в 5 верст железный мост раскосной системы чрез р. Аварское Койсу, сел. Орта, Чалда, 2,5 версты подъема на плато Такус, сел. Хариксло, Ках, Геничутль, Хунзах. От сел. Аракани отделялась ветвь через сел. Кикунь к сел. Гергебиль, откуда до станции Салтинка и Гуниб. Ветвь эта всего около 80 верст, составляла кратчайший путь от Темир-Хан-Шуры до Гуниба².

Такова история строительства почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух.

¹ Там же. Д. 13. л. 7.

² ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 19. Л. 10.

Командующий войсками лично контролировал ход работы, стянул туда жителей из других районов и вообще содействовал скорейшему завершению строительству дорог.

Дорожные работы производились четырнадцатью батальонами и 1850 вольными рабочими из местных жителей. За качеством работы был установлен жесткий контроль.

Строительство почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура–Гуниб–Кумух, «разработанного в 1859 г. и окончательно законченного в 1871 г.», обошлось казне в поперстной стоимости с разными на ней техническими сооружениями, кроме больших мостов, около 20 000 руб.»¹.

На протяжении всего почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура–Гуниб–Кумух существовали почтово-телеграфные станции, которые выполняли операции по приему и отправке почтовой корреспонденции: во внутренние и пограничные города России. Так, например, в 1867 г. до Гуниба было открыто почтовое отделение, имевшее на этой дороге семь почтовых станций.

В 80-90 годах XIX в. на Кавказе закладывались основы так называемой «елочной» схемы размещения дорог, ствол которой являлась железнодорожная линия, а ветвями – крайне разнообразными по длине участками дорог.

После открытия железнодорожной магистрали в Дагестане произошло исключительно большое хозяйственное оживление. В 1893 г. железная дорога была доведена до Порт-Петровска, в 1897 г. – до Дербента, в 1899 открылась железная дорога Дербент–Баку, в 1915 г. закончилось строительство Темир-Хан-Шуриной ветки железной дороги². Было сооружено 10 станций, к которым были проведены дороги, 14 разъездов, десятки мостов. Железнодорожная магистраль имела не только транспортное значение, но и оказала большое влияние на социально-экономические процессы развития Дагестана. С проведением железной дороги началось освоение Прикаспийской низменности.

Развитие железнодорожного транспорта способствовало углублению вхождения Дагестана в общероссийский рынок, расширению рынка внутри области, развитию товарно-денежных отношений, повышению агротехнической культуры земледелия,

¹ Там же. Ф. 52. Оп. 1. Д. 28. Л. 45.

² Хашаев Х.-М.О. Указ. соч. С. 112.

развитию промышленных предприятий, положительно повлияло на изменение бытовых условий населения горного края.

Было совершенно очевидно, что без развитой сети шоссейных дорог, железные дороги не могли полноценно существовать. Чем дальше, тем больше станции, вокзалы и порты нуждались в развитии эффективной сети дорог и подъездных путей.

Дорожное строительство в Дагестане имело свои особенности.

Как отмечал П.А. Столыпин: «... 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»¹.

Военное командование в 40-50 гг. XIX в. приступило к усиленному строительству дорог в Дагестанской области и ко времени окончания военных действий, в эксплуатации находилось свыше 443 км шоссейных дорог².

§ 2. Строительство мостов в Дагестанской области.

Российские власти не только строили дороги, производили ремонтные работы, но строили и современные железобетонные мосты, являющиеся составляющей частью дорожной инфраструктуры. Строительству мостов администрация уделяла постоянное пристальное внимание.

В рассматриваемый период мостостроения продолжало совершенствоваться.

Большинство шоссейных дорог в горы было проложено во второй половине XIX в. В этот же период были построены железные, каменные и деревянные мосты через горные реки. Так, были построены Преображенский железный мост через р. Ан-

¹ Сорокин Ю. Петр Столыпин и две государственные думы – от зари до зари // Автомобильные дороги. 1996. № 12. С. 10.

² Кавказский календарь на 1879 г. С. 450; ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 11. Д. 60.

дийское Койсу около Ботлиха, Георгиевский – через р. Кара-Койсу в Салтинском ущелье, каменные мосты через Казикумухское Койсу у сел. Цудахар, в Гунибе через р. Кара-Койсу и др.

В фондах ЦГА РД содержится множество документов по исследуемой нами проблеме. В частности, имеется переписка отделения Управления путей сообщения на Кавказе с начальником Дагестанской области о постройке железного моста через р. Аварское Койсу близ сел. Гимры в 1876 г., где говорится о необходимости построить этот мост, так как «завершенный в 1872 г. деревянной постройки мост через р. Аварское Койсу между селениями Гимры и Унцукуль по случаю бывшим в настоящем году наводнением снесен»¹. Постройка в пролетной части железного моста обходилась государству на сумму 31.022 руб., а на постройку устоев для этого моста, составленные инженером Мегвиновым требовалось 2.932 руб.² Строительству железного моста через р. Аварское Койсу правительство уделило особое внимание: изготовление Гимринского железного моста было заказано в Петербурге.

Строительство этого объекта в апреле 1878 г. было поручено инженеру, действительному статскому советнику Бениславскому – специалисту по подобным совершенно новым в Дагестане сооружениям на коммерческом праве, что гарантировало этим успешное выполнение данного объекта³. На постройку Гимринского железного моста голландской системы отверстием 138 фунтов через р. Аварское Койсу у сел. Гимры Бакинской казенной палатой было сделано распоряжение об отпуске из Темир-Хан-Шурниского Расходного Отделения в 1878 г. 31.956 руб.⁴

В телеграмме от 23 апреля 1878 г. из Петербурга генерал-адъютант князь Л.И. Меликов сообщал, что заказанный там гимринский железный мост готов⁵. В сентябре 1878 г. в своем рапорте начальнику Дагестанской области инженер-подполковник Бениславский писал о просьбе назначить комиссию для проверки веса металлических частей моста, которые уже

¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 1. Д. 4. Л. 1.

² Там же. Л. 3.

³ Там же. Л. 19.

⁴ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 1. Д. 4. Л. 29.

⁵ Там же. Л. 19.

были доставлены в г. Петровск и должны быть нагружены на арбы для отправки в сел. Каранай.

В октябре 1878 г. начальник работ инженер Бениславский в рапорте начальнику Дагестанской области сообщал о том, что металлические части моста составляют: 3728 пудов железных частей; чугунных – 110 пудов, всего металлических частей 3838 пудов и они уже доставлены в Петровск¹ из Петербурга. Бениславский также просил дать распоряжение относительно разработки дороги от станции Верхний Каранай до места построения моста, для предстоящей перевозки по ней на арбах металлических частей моста². Военный начальник в октябре 1878 г. в канцелярию начальника Дагестанской области сделал распоряжение о немедленном исправлении дороги от перевала границы Темир-Хан-Шурина до места постройки гимринского железного моста, направив по наряду от жителей Аварского округа. В строительстве данной дороги по распоряжению Начальника Дагестанской области обязательно принимали участие жители Аварского округа. Все население Койсубулинского округа «Более 1,5 месяца разрабатывало дорогу от перевала в Гимры»³. Койсубулинскому наibu штабс-ротмистру Донного Магомеду было приказано «оказывать помощь строительству Гимринского моста, содействовать высылкою необходимого числа рабочих для сопровождения транспортов с металлическими частями между перевалом и Гимры»⁴. Для осмотра дороги от Каранаевского перевала до строящегося недалеко от сел. Гимры моста был командирован помощник начальника Аварского округа капитан Закутовский, который, осмотрев дорогу совместно с инженером Рымгайло, констатировал, что дорога эта «на всем протяжении совершенно недостаточна для прохода ароб, но дорога еще местами настолько крута, что арбы с грузом даже с небольшой тяжестью не могут проехать без помощи жителей»⁵. Жителям удалось разработать прежде существующую колесную дорогу от Каранаевского перевала до сел. Гимры насколько это было возможно, но

¹ Там же. Л. 41.

² Там же. Л. 43.

³ Там же. Л. 50.

⁴ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 1. Д. 4. Л. 50.

⁵ Там же. Л. 54.

«избежать крутизны перевала и спусков было нельзя»¹, то есть дорога до сел. Гимры не была достаточно приспособлена для движения по ней аруб. В связи с этим появились опасения, что к намеченному по Инструкции сроку сборка моста не может быть произведена и должна быть отложена до осени².

Весной инженер-подполковник Бениславский докладывал начальнику Дагестанской области: «Порученная мне на коммерческом праве постройка железного моста через р. Аварской Койсу у сел. Гимры 10 апреля 1880 г. окончена³. Прошу распоряжения об освидетельствовании и приемке этого сооружения»⁴. Оставшиеся от работ лесные материалы для будущего ремонта и постройки караульного дома на сумму 439 руб.⁵ были переданы Бениславским в казну.

В мае 1880 г. была назначена комиссия по освидетельствованию моста, которая констатировала, что постройка устоев и пролетной части железного Голландской двухраскосной системы моста пролетом 138 футов через р. Аварское Койсу у сел. Гимры во всех частях выполнено согласно проекту и сметам хорошо и прочно. Согласно § 14 Инструкции было произведено испытание прочности моста. При тщательном осмотре комиссии никаких изменений и повреждений не оказалось. Отмечалось, что необходимо у моста на левом берегу для караульных построить домик»⁶.

Большое внимание правительство уделяло строительству Усукского железного моста для безопасного сообщения через р. Самур. Начальнику Дагестанской области в 1865 г. было приказано распорядиться о составлении проекта и сметы на постройку моста через реку Самур. В мае 1867 г. начальник работ путей сообщения в Дагестанской области, инженер-подполковник Бениславский составил проект и смету на постройку этого моста. Мост через р. Самур был проектирован на каменных устоях и быках с пролетными деревянными частями по американской од-

¹ Там же. Л. 52.

² ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 1. Д. 4. Л. 52.

³ Там же.

⁴ Там же. Л. 64.

⁵ Там же. Л. 73.

⁶ Там же. Л. 72.

нораскосной системе ГАУ. Стоимость моста определялась в 15804 руб. Кроме того, предполагалось воспользоваться от земства бесплатно камнем, известью, песком, дровами, лесным материалом местной породы, а также подводами и рабочими из числа местного населения¹.

В декабре 1869 г. строительно-дорожный комитет при Главном Управлении констатировал, что «строить данный мост следует с железными пролетами, которые надо основать или на каменных быках или на железных сваях при величине пролета в 120 фут»². Далее в документе отмечалось: «В настоящее время сделаны изыскания для железной дороги от Владикавказа до Петровска и от Петровска до Баку, которая должна пресечь р. Самур, где предполагается строить мосты»³. Поэтому мост под железную дорогу через р. Самур должен быть железным и чтобы «им могли пользоваться обыкновенные экипажи, а этого можно [было] достигнуть, расположив железную дорогу и проезжую часть на одном уровне или расположив езду для железной дороги вверху ферм, как сделано в Серпуховском мосту через р. Оку»⁴.

В 90-е гг. XIX в. настала необходимость построить новый мост через р. Самур, так как за эти годы мост пришел в непригодность, был испорчен завалами, снежными заносами и находился без надлежащего регулярного ремонта.

В 1893 г. был составлен план и очерчена смета на постройку через р. Самур нового Усухского железного моста системы Шведлера, отверстием 120 футов. Действительный статский советник, начальник Дагестанского отделения Кавказского Округа Путей Сообщения инженер Султанов принял на себя постройку данного моста на коммерческом праве и обязался окончить его постройку к 1 апреля 1894 г. Для Усухского железного моста, который предполагалось строить по правилам фортификации – при каменных устоях, потребовалось только дубовых брусьев одна тысяча⁵, помимо всего остального материала.

¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 1. Д. 15. Л. 2.

² Там же. Л. 3 об.

³ Там же.

⁴ Там же. Л. 6.

⁵ Там же. Л. 2.

Инженер Султанов просил у Военного Губернатора Дагестанской области дозволения о сопровождении транспорта с мостовыми частями от Дербента к месту работ, а также назначения со дня открытия до окончания работ караула у моста для охраны материалов и инструментов¹.

В процессе строительства данного моста возникали определенные проблемы, для решения которых требовались большие усилия. Так, в телеграмме из Дербента в Темир-Хан-Шуру (1893 г.) сообщалось о том, что «по сие время нет даже пешеходных путей между постройки устоя Усухского железного моста, подводная дорога к строящемуся мосту не готова, поэтому начало работ постройки немислимо»².

В августе 1893 г. в телеграмме подполковнику Аствацатурову было приказано «немедленно сделать дорогу к месту постройки Усухского моста»³.

В начале декабря 1893 г. инженером Султановым в Петровске по акту были предъявлены 460 мест металлических частей моста; все эти части были изготовлены из железа, лишь подферменные подушки и уравнители вылиты из чугуна⁴.

Далее в источниках сообщается о том, что устроить дорогу к месту постройки Усухчайского моста⁵, чтобы, «по ней удобно было ездить в экипажах возможно будет не ранее будущей весны, при условии если построить, прежде всего, на местности, ведущей к Усухскому мосту до 15 мостов различных размеров, обозначенных в проекте. Без этих предварительных мостов никакое движение по новой дороге немислимо, так как вся эта местность пришла в полное разрушение»⁶.

Не доезжая двух-трех верст до Усухского моста находились горы, которые часто осаживались, засыпая полотно дороги. На очищение этой дороги требовалось немало затрат. В силу этих причин следовало «сделать исправления по этому пути или ниве-

¹ Там же. Л. 10.

² Там же. Л. 12.

³ Там же.

⁴ Там же. Л. 20.

⁵ В источниках встречаются названия то «Усухчайский», то «Усухский» мост.

⁶ Там же. Л. 23.

лировку придется сделать параллельно этой дороги. Впредь до полного исправления этого пути колесное сообщение будет от Чахчаха до Усухского железного моста по правому берегу р. Самур, куда будет направляться и почта»¹. Но, как выяснилось из рапорта Военному Губернатору, по левому берегу р. Самур дороги совсем не было, так как лет шесть тому назад ее смыло проливными дождями и находящиеся на ней все мосты были разрушены до основания². Стала очевидной необходимость строить 15 дополнительных мостов. Приведем перечень некоторых мостов, которые надо было построить от сел. Чахчах до Усухчайского моста.

- 1) деревянный мост на местности Ярхам-Кам
- 2) деревянный мост на местности Чувириин-Кам
- 3) каменный мост на местности Мартар-Кам
- 4) деревянный мост на местности Чуру Камдин-Кам
- 5) деревянный мост на местности Сурун-Кам
- 6) каменный мост на местности Бурашарди Кам
- 7) каменный мост на местности Кар Кар-Кам
- 8) каменный мост на местности Хугурди-Кам
- 9) каменный мост на местности Куртар-Кам
- 10) деревянный мост находится под сел. Усучун
- 11) каменный мост на местности Вирин Кам³

Общая протяженность этих мостов должно быть 106 аршин 124 вершин⁴.

В результате проведенных строительных работ постройка моста была завершена в срок. Инженер Султанов докладывал Военному Губернатору Дагестанской области: «Постройка Усухчайского железного моста через р. Самур окончена 1 апреля 1894 г.»⁵.

Строительство этого моста обошлась казне в 16399 руб. За работу инженер Султанов получил 4 309 руб.⁶

¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 8. Л. 23 об.

² Там же. Л. 25.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 8. Л. 24.

⁴ Там же.

⁵ Там же. Л. 31.

⁶ Там же. Л. 33.

В июне 1894 г. комиссия по наружному осмотру нового моста нашла мост вполне устойчивым, прочным и соответствующим современным требованиям строительного искусства, но, тем не менее, обнаружила «некоторые отступления от проекта»¹, поэтому комиссия не сочла вправе принять означенный мост в казну.

Какие нарушения были замечены комиссией? В акте от 12 июня 1894 г. было отмечено:

«Усухский железный мост системы Шведлера пролетом в свету 120 ф. имеет отступления от утвержденного проекта: 1) устой на левом берегу реки Самур своими размерами не соответствует чертежу; у основания устоя имеет в боковом измерении 1,10 саж. парапеты, указанные данные в § 6 плана не существуют; соединение стоков и раскосов с поясами не согласно с чертежом деталей узлов верхнего и нижнего поясов, в натуре стойки и раскосы укрепляются в узловых вставках без сплошных накладок, толщина горизонтального листа в верхнем поясе тоньше проектной на 1/32, окраска моста произведена небрежно»².

Инженер Султанов на нескольких страницах довольно убедительно привел свои доводы по каждому пункту замечаний комиссии. Он также был недоволен тем, что комиссия не сделала самого главного – не провела испытания моста на прочность, а ограничилась лишь несущественными замечаниями, которые ни в коей мере не могли повлиять на прочность моста, и просил назначить новую комиссию. Повторный осмотр Усухского железного моста был назначен на 25 июля 1894 г.³

Было приказано заготовить необходимые для испытания прочности моста материалы для нагрузки, с точным измерением прогиба после нагрузки каждой панели, осмотреть детально все части моста. Общий вес полной нагрузки составил 6.411 пудов

Производитель строительных и дорожных работ инженер Багинов, член комиссии, остался недоволен таким методом испытания моста и имел особое мнение, которое было изложено на шести страницах, где он писал о том, что не согласен с результа-

¹ Там же. Л. 42.

² ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 15. Л. 43.

³ Там же. Л. 51.

тами комиссии, приводя детальные ошибки. Но, несмотря на это, комиссия в целом одобрила строительство данного объекта.

Строительство мостов продолжалось и в начале XX в. В 1910 г. в Кази-Кумухском округе по инициативе жителей сел. Караша было положено начало строительства моста, «отвечающего всем требованиям современной строительной техники»¹, что позволило бы соединить целый ряд оторванных от экономической жизни края аулов Вицхинского магала. По почину Карашинского общества в постройке моста через р. Кази-Кумухское Койсу приняли участие почти все аулы этого района: сел. Хайхи, Шахува, Унчукатль и др.

Многие деревянные мосты в Дагестанской области были заменены железными, в частности, у сел. Аракани, Голотль, Тлох и др. В начале XX в. решающее влияние на развитие мостостроения оказали становление и развитие автомобильного транспорта и распространение нового строительного материала – железобетона. На первый план выдвигалось строительство железобетонных мостов. Для некоторых регионов Дагестана существовали затруднения в доставке лесного материала. Железобетон же давал хороший выход из положения: мосты не требовали постоянного надзора и редко ремонтировались. Кроме того, бетон обходился дешевле других материалов. Поэтому железобетон стал постепенно завоевывать себе место в строительстве мостов на дорогах Дагестанской области.

Архивные документы свидетельствуют, что по различным земским дорогам приходилось строить десятки мостов. Так, например, постройка «двадцати железобетонных мостиков отверстием по 0,50 саж. на Леваши – Каякентской земской 4-го разряда дороги обошлось казне на сумму 2951 руб. Срок окончания построек – ноябрь 1913 г.»². А по Цудахарской земской дороге постройка тридцати железобетонных мостиков отверстием 0,50 саженой обошлась казне на сумму 4598 руб.³ Был также построен каменный мост через р. Кази-Кумухское Койсу у сел. Цудахар.

В 1914 г. предполагалась постройка железобетонного моста через реку Усухчай близ станции Усухчай по почтовой дороге

¹ Дагестанские областные ведомости. 1910. 3 октября.

² ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 4. Л. 3.

³ Там же.

Белиджи–Ахты на сумму 6060 руб.¹, а постройка железобетонных мостов на вновь возводимом Маджалисском шоссе обходилось на сумму 6516 руб.²

В 1915 г. было закончено строительство железобетонного моста через Ахты-чай, соединяющий Лучекский участок Самурского округа со станций Белиджи. Строительство железобетонных мостов в Дагестанской области проводила Екатеринославская фирма. Ею, в частности, были построены мосты: через р. Самур с пролетом в 15 саженей, через р. Усухчай с пролетом более 12 саженей, Кумухский мост с пролетом в 13 саженей³.

При непосредственном участии русских инженеров и техников был построен еще ряд железобетонных мостов.

Таким образом, наряду с каменными мостами в начале XX века в Дагестане получило развитие строительство железобетонных мостов, в особенности в южных районах области, где сравнительно ровный рельеф. Свою роль сыграла и близость железнодорожной станции Дербент, куда доставлялся строительный материал. Самым большим железобетонным мостом, построенным инженером Зульпукаровым А.М. в 1913 г. являлся Цухульский мост через реку Самур, протяженностью 233 сажень, стоимостью 150 тыс. руб.⁴. Мост соединил все транспортные коммуникации со стратегически важным укреплением Ахты. Администрацией округа на строительство моста было мобилизовано практически все трудоспособное население близлежащих сел.

В этот же период в направлении Дербент-Ахты были построены еще два основательных железобетонных моста: один в с. Усухчай и другой в с. Ахты через реку Ахтычай.

На Северо-Кавказской железной дороге (перегон Дербент-Ялама) до сих пор эксплуатируется каменный арочный мост, построенный в 1910 г. из пиленого известняка прочностью 1 15 кг/см²», что чуть выше, чем у кирпича. Хотя техническими нор-

¹ Дагестанские областные ведомости. 1913 г. № 1. С. 3.

² Там же.

³ Хашаев Х.М. Общественный строй Дагестана в XIX в. М., 1961. С. 112.

⁴ Гаджиев А.С. Зульпукаров А.М. – известный инженер. Махачкала, 2005. С. 5.

мами допускается применение камня прочностью не ниже 600 кг/см².¹

Помимо отечественных строителей заметную помощь в наращивании дорожной сети и строительстве мостов оказали зарубежные специалисты. В частности, в сел. Ахты иностранцами Джоржем и Бернардом в 1915 г. был построен арочный мост монолитной конструкции с использованием железобетона².

Большой вклад в строительство дорог и мостов внес инженер Цурмилов³, которого можно считать одним из первых инженеров-дорожников из числа дагестанцев.

Таким образом, при непосредственном участии русских инженеров и техников был построен ряд железобетонных и каменных мостов.

Строительство дорог и мостов способствовало активизации экономических связей между народами Дагестана, вовлекая область в русло российского товарного производства.

Как свидетельствуют вышеприведенные архивные материалы, правительство Российской империи придавая большое значение, пристально следило за строительством дорог и мостов в Дагестанской области. Этот вклад в дорожное строительство области трудно переоценить: он ярко свидетельствует о прогрессивной роли России в истории народов Дагестана.

В рассматриваемый период управление шоссейных дорог империи находилось в составе Министерства путей сообщения, которое в канун Первой мировой войны было четко централизовано.

Большую роль в строительстве дорог сыграли и закавказские специалисты. Так, в 1885 г. производством строительства и дорожными работам в Дагестане занимался гражданский инженер Петр Оганесович Петросов⁴, который на этой должности проработал до 1887 г.⁵ В 1888 г. данная должность была вакантной. В 1889 г. ее занял Г.И. Вахрамов⁶. В 1892 г. он был назначен,

¹ Аскандаров О.М. Все начинается с дороги. М., 1995. С. 119-120.

² Там же.

³ ЦГА РД. Ф. 1341. Оп. 1. Д. 3. Л. 29.

⁴ Кавказский календарь на 1885 год. (Далее – КК) Тифлис, 1884. С. 72.

⁵ КК на 1887 год. Тифлис, 1886. С. 62.

⁶ КК на 1889 год. Тифлис, 1888. С. 156.

вместе с Н.О. Невинским и А.А. Сардаровым¹, инженером, заведующим строительством и дорожными работами. В этом составе они проработали до 1895 г.² Затем Г.И. Вахрамов занимал должность заведующего строительством и дорожными работами.

В конце XIX века в Дагестане началась разработка залежей нефти, серы, ртути и соли. Однако освоение месторождений полезных ископаемых, особенно в условиях крайнего бездорожья и горного рельефа требовало значительных инвестиций. Как известно, строительство дорог требует крупных затрат, поэтому имея возможность более выгодного использования своих финансовых средств, многие предприниматели воздерживались от вложений в добывающие отрасли Дагестана.

В «Обзоре Дагестанской области» за 1895 год, причины отсталости добывающей отрасли непосредственно увязывались с плохим состоянием дорог: «Быстрому и широкому развитию горной промышленности препятствует много причин: одна из них – отсутствие в области крупных капиталов и предпринимателей, удобных путей сообщения и невыясненное положение землевладения»³, – констатировал «Обзор Дагестанской области за 1895 г.».

Неразвитость дорожно-транспортной системы, слабое финансирование строительства дорог местного значения, фактически способствовало консервации социально-экономической отсталости Дагестана.

В начале XX века технические условия строительства шоссейных дорог не претерпели принципиальных изменений. Проектирование и строительство дорог предусматривалось в основном для гужевого транспорта.

Усиление торгово-экономических связей Дагестана с Россией и Закавказьем, расширение торговли в самом Дагестане, вовлечение населения области в товарно-денежные отношения все это обуславливало значение для народов региона строительства как железной, так и шоссейных дорог.

¹ КК на 1892 год. Тифлис, 1891. С. 133.

² КК на 1895 год. Тифлис, 1894. С. 153.

³ Обзор Дагестанской области за 1895 год. Темир-Хан-Шура. 1896. С. 21.

ГЛАВА III. ДОРОГИ, ВЕДУЩИЕ НА РАВНИНУ И ЗА ПРЕДЕЛЫ ДАГЕСТАНА.

В этой главе рассмотрим дороги, ведущие из горного Дагестана на плоскость и за пределы Дагестанской области.

В конце XIX в. правительство продолжало уделять дорожному строительству в Дагестане пристальное внимание.

Отзыв Начальника Главного Штаба за № 5238 о необходимых мерах по разработке и улучшению в Дагестанской области сети дорог¹, имеющих важное военно-стратегического значения был направлен главноначальствующему для решения вопроса в какой именно последовательности будут разработаны дороги, какими средствами и в какие сроки представлялось бы возможным провести улучшение и разработку этих дорог.

Военный Губернатор Дагестанской области в сентябре 1892 г. писал Директору Канцелярии Главнокомандующего гражданской частью на Кавказе о том, что «дороги по степени важности их для края стоят в следующем порядке: 1) дорога из Кумуха в Касумкент, у сел. Кабир в сел. Газры на Кусары и Кубу; 2) вьючная дорога из Ботлиха на Карату, далее в Тинды, Хварши – Богосский перевал и сел. Хупро, откуда идет через Кодорский перевал в Кахетию; 3) дорога из Ахты вверх по р. Ахты-чай по Салаватскому перевалу и к г. Нухе; 4) вьючная дорога из Гуниба в сел. Ириб, Ритла и в сел. Камилюх через Маалраский перевал в Белоканы Закатальского округа; 5) аробная дорога по р. Андийское Койсу от сел. Чирката мимо Согратлинской переправы через Кыркский перевал, сел. Буртунай и в сел. Аргуани².

Далее отмечалось о том, что работы по разработке дорог будут производиться согласно изложенному порядку, причем жители каждого округа будут работать лишь в пределах своего округа, так как с покорения Дагестана жители никогда не отбывали дорожных повинностей вне своего округа³.

Разработка многих дорог длиною до 100 верст и более, проходя по скалистым местам и узким ущельям рек, представля-

¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 10.

² Там же. Л. 11.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 11.

ли серьезные технические затруднения, так что работы эти требовали как солидных и опытных техников, так и специальных рабочих по взрыванию скал; к тому же некоторые дороги проходили по местам малонаселенным, так что была необходимость вызывать жителей из мест слишком отдаленных от мест работы¹.

Помимо этого «по окончании разработки всех дорог, поддержании их в должной исправности, требовались очень большие денежные затраты. Участие жителей Дагестанской области в разработке этих дорог могло выразиться лишь в личном труде, причем в течении года каждый дым должен был выставить по одному рабочему на 15 дней. Кроме того к разработке вышеуказанных дорог можно было приступить не ранее весны 1894 г.»²

Город Темир-Хан-Шура являлся судебным - административным центром Дагестанской области и служил единственным стратегическим и торговым базисом района, занимаемого шестью округами области. Город был расположен на узле шоссейных, грунтовых и вьючных дорог. Дороги эти вели через сел. Дженгутай в Даргинский, Казикумухский и Гунибский округа; через сел. Казанище, Аракани и Гергебиль – в Гунибский округ, через сел. Казанищи, Аракани и Чалды – в Аварский и Андийский округа, а через сел. Гимры вьючной дорогой – в те же округа; через Чиркей – в Салатавию и через Петровск по железной дороге Дагестанская область соединялась с Россией³.

Пограничная с трех сторон линия района, занимаемая этими шестью округами, с Чир-Юрта шла на Андийский водораздел, затем почти по гребню Главного хребта до вершины горы Сары-Даг, и далее, круто поворачивая шла горными кряжами до Прикаспийской равнины.

Для торгово-экономических отношений населения Дагестанской области с соседними регионами немаловажное значение имели существовавшие дороги: 1) вьючная через сел. Анди в Ведено Терской области; 2) колесная дорога через Керкетский перевал; 3) дорога через сел. Кумух в сел. Курах и неоконченная через Вантляшетский перевал и тропы через Бежта и Кодорскую баш-

¹ Там же.

² Там же. Л. 13.

³ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 17. Л. 6.

ню в Кахетию. Но эти дороги по топографическим условиям были недоступными для пользования в зимнее время вследствие снежных заносов¹.

По мнению военных специалистов, Кумух представлял важный в стратегическом отношении пункт, от которого расходились дороги во все стороны: в Хаджалмахи, Гуниб, Ахты, Касумкент, Маджалис, то есть Кумух являлся соединительным звеном между восточным, западным (Нагорным), Южным Дагестаном и центральным пунктом, «занимая который мы можем одновременно угрожать во все стороны»².

Напомним, что через Кумух проходил известный еще в древности торговый путь, позволявший проехать во внутренний Дагестан, не заходя в Дербент. Трасса эта шла по долине р. Самур через Курах с выходом на Хосрех, а оттуда спускалась к Кумуху, далее шла к Чоху, а оттуда на Гидатль и далее через села на Андийское Койсу вела в Чечню³. Как отмечает Умаханов М.-С.К. «Из Азербайджана и Дербента по ней везли в горы Дагестана караванами нефть и другие восточные товары»⁴.

В фондах ЦГА РД содержится документ «Соображение Окружного Штаба о необходимых мерах по разработке и улучшению в Дагестанской области сети дорог, имеющих военно-стратегическое значение», в котором указывается, что «в эпоху войн с Шамилем нашими (русским – Авт.) войсками было разработано в крае большое количество прекрасных колесных дорог, по которым ездила безо всякого затруднения полевая артиллерия»⁵. Следует отметить, что когда в первой половине XIX в. в ряде горных районов Дагестана происходили военные действия, «тропинки сознательно приводились в негодность, так как бездорожье усиливало обороноспособность горцев»⁶.

¹ Там же. Л. 6 об.

² ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 4.

³ Малачиханов Б. К вопросу о хазарском Семендере в Дагестане // УЗ ИИ-ЯЛ Даг. филиала АН СССР (серия историч.). Махачкала, 1965. Т. 14. С. 185.

⁴ Умаханов М.-С.К. Торговые пути Дагестана в XVI–XVIII вв. // Древние промыслы, ремесло и торговля в Дагестане. Сб. статей. Махачкала, 1984. С. 152.

⁵ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 4.

⁶ Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX в.М., 1961. С. 110.

Развитие и применение артиллерии в Имамате Шамиля, прежде всего успешное использование трофейных русских орудий, требовало строительства новых и расширения, укрепления существующих дорог и тропинок внутри территории Имамата. Прежде всего возникала необходимость улучшить пути передвижения войск внутри горных массивов в Дагестане, от Горной Чечни в Дагестан и на территорию плоскостной Чечни. Для этого, как правило, строились новые дороги, мосты внутри Имамата. Если Шамиль всячески старался разрушить дороги, идущие в сторону гор Дагестана и лесных массивов Чечни от равнины, занятой русскими войсками, возводить на их пути свои укрепления на границах нашествий, то внутри Дагестана и Чечни Шамиль проводил совсем противоположную политику. Он строил дороги по долинам Аварского, Андийского и Кара-Койсу, развивал сообщение между Малой и Большой Чечней, строя дороги от Гидатля, Тинди, Анди, Согратля, Карата в Нагорном Дагестане до Ведено, Шали, Маютрупа и Урус-Мартана, от Чирката, Агвали, Мехельты в Гумбете, от Алмака, Буртуная, Дылыма в Салатавии до Ведено, Симсира, Шатоя, Беноя, Белгатоя в Чечне. Дороги внутри государства обеспечивали быстрое перемещение на арбах, вьючным способом (на лошадях, мулах, волах) артиллерийских орудий и боеприпасов к ним¹. Об этом также свидетельствуют официальные документы, исходящие от военного министра России императору Николаю I.

Приведем здесь выдержку из отчета военного министра генерала от кавалерии А.И. Чернышева Николаю I об обстановке и боевых действиях на Северном Кавказе (1845 г.):

«Излагая замыслы Шамиля к распространению восстания, нельзя не упомянуть еще об одном удачно им исполненном предприятии, то есть о проложении им в Дагестане и Чечне удобных к движению артиллерии дорог (подч. – Ю.Д.). Огромные, по приказанию его произведенные, работы с 1842 по 1844 гг., и в особенности весною 1845 г., привели к тому, что были устроены повозочные сообщения от Анди, как центрального пункта, через Нагорный Дагестан вверх по Андийскому и Аварскому Койсу до

¹ Дадаев Ю.У. Артиллерия Шамиля. Рукопись. Махачкала, 2015. С. 128-129.

главного хребта, пограничного с Кахетиею, а с другой стороны через Гумбет, Койсубу в Аварию, через Дарго в Маюртуп и через земли чеберлоевцев в Аргунское ущелье. Все удобные входы в горы были сильно им укреплены или совершенно испорчены»¹. Это признание российского военного министра еще раз характеризует Шамиля как видного военного полководца в деле ускоренного создания впервые в истории народов Кавказа артиллерии и таком же быстром создании необходимых условий (т.е. необходимой дорожной сети) для ее использования в горных условиях.

Здесь необходимо сказать, что Шамиль особую заботу проявлял о дорогах, мостах внутри своего государства, старался держать их в хорошем состоянии, ремонтировать скрытно от царских войск, особенно перед началом крупных военных операций. К примеру, перед вторжением в Грузию летом 1854 года, как отмечает Мухаммед Тахир аль-Карахи, «свои намерения он скрывал от всех, даже от своего сына Гази Мухаммада, наиба Караяля. Когда Гази Мухаммад спросил его: «В каком направлении нам исправлять дорогу для похода?», то имам ответил: «Исправляй ее во все четыре стороны»².

Для военного командования наиболее целесообразный образ действий в Дагестанской области заключался в том, чтобы содержать в нескольких более важных пунктах достаточной силы подвижные резервы, которые, представляя внушительную силу, могли бы быть двинуты в любом направлении. Но военное командование также прекрасно понимало, что такой способ действий возможен только при существовании сети удобных путей сообщения, так как в войне главный залог успеха – быстрота. Кроме того, по мнению царских генералов, «для полного обеспечения успеха военных действий, чрезвычайно важно [было] устроить короткое и удобное сообщение Нагорного Дагестана на юг – через Кахетию, Закатальский округ и Нухинский еузд с Тифлисом, а на север – с Терской областью»³.

¹ Народно-освободительная борьба Дагестана и Чечни под руководством имама Шамиля. (Далее – НОБДЧ). М., 2005. С. 351.

² Мухаммад Тахир аль-Карахи. Блеск дагестанских сабель в некоторых шамилевских битвах. Махачкала, 1990. Ч. II. С. 61.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 4.

Еще в 1859 г. наместник Кавказа кн. А.И. Барятинский убедительно ходатайствовал о выделении средств для учреждения почтового тракта от Темир-Хан-Шуры до Хасавюрта, который впоследствии проходил бы по территории Засулакской Кумыкии и был доведен до Владикавказ¹.

В документе сообщалось о том, что дороги в Дагестанской области, имеющие более и менее важное военное значение, можно разделить на четыре группы:

I. Дороги, соединяющие Нагорный Дагестан с Терской областью. Дагестан отделяется от Терской области труднодоступной горной цепью, через которую проходила одна «колесная дорога – через Керкетский перевал, из Ведено в Ботлих (в западной части цепи) и несколько вьючных дорог и тропинок, из которых важнейшая – через Кыркский перевал (в восточной части цепи), из Буртуная в Аргуни².

Колесная дорога через Керкетский перевал из Ведено в Ботлих составляла часть одного длинного и важного пути, «который начинаясь от г. Темир-Хан-Шуры перерезывает весь Нагорный Дагестан с востока на запад. Но движение через этот перевал возможно зимой только при условии расчистки снега и затрудняется частыми метелями»³.

Как отмечается в источниках, земская дорога из сел. Буртуная через Кыркский перевал в сел. Аргвани местами была тяжелой для движения горной артиллерии и вьюков, особенно на чрезвычайно крутых и извилистых зигзагах, ведущих на самый перевал и «дорогу эту было желательно разработать в колесную»⁴.

В западной части цепи существовало еще несколько дорог, ведущих из Анди и Ботлиха в Чаберлой, а также вьючная дорога через Анди в Ведено Терской области⁵. «Дороги эти необходимо содержать так, – отмечалось в окружном штабе, – чтобы можно было бы беспрепятственно двигаться по ним с горной артиллерией и обозом»⁶.

¹ ЦГВИА. Ф. 38. Оп. 7. Д. 368. Л. 23-24.

² ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 4.

³ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 17. Л. 6.

⁴ Там же.

⁵ Там же. Л. 6 об.

⁶ Там же.

По Алхан-Чуртской долине с севера на запад проходила древняя, названная Черкесской, дорога, которая связывала Черное море с Каспийским, Крым – с Дагестаном и Персией. Пересекая Сунжу, дорога шла по Ханкальскому ущелью в горы, на Дагестан.

В исследуемое время крепость Грозная становится военно-стратегическим и административным центром левого фланга Кавказской линии. Здесь готовились и осуществлялись на практике планы военных походов. Отсюда поддерживались связи с Дагестаном, Осетией, Кабардой, Грузией, Россией.

Роль дорог неоценима для развития торгово - экономических связей Дагестана с соседними регионами.

Население Темир-Хан-Шурина и Даргинского округов для приобретения хлеба отправлялись через Темир-Хан-Шуру в Чир-Юрт в Хасавюртовский и Грозненский округа Терской области и привозили оттуда на арбах хлеб, которым снабжалось население Казикумухского и часть Гунибского округов. При этом путь в оба конца можно было «совершить в течении 10–15 дней»¹.

Население Гунибского, Аварского и Андийского округов отправлялось «в Грозненский округ Терской области через Керкетский перевал и сел. Анди и привозило хлеб на вьюках. На лошадь нагружали клади до 6 пудов, на осла – до трех пудов. Переход туда и обратно составлял примерно 250 верст, этот путь жители проходили за 15 дней»².

Таким образом, ценою огромных усилий происходили торгово-экономические контакты народов Дагестанской области с народами Терской области.

Со строительством дорог, удобных для езды в любое время года, большие изменения произошли в кустарной промышленности Дагестана. Постепенно кустари стали переходить от работы на заказ к работе на рынок. Росли основные промыслы и появились ряд новых отраслей, что в свою очередь ускорило процесс общественного разделения труда (отделение промышленности от земледелия), а также зарождения и развития более высоких форм промышленности.

¹ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 17. Л. 8.

² Там же.

Наличие хороших дорог, усиление экономических связей способствовало тому, что мелкие промыслы стихийно порождали посредников. Появление скупщиков, специально занятых торговыми операциями по сбыту продуктов и закупке сырья, приводило к подчинению ими себе мелких промыслов и превращению их в домашнюю систему крупного производства, что, в свою очередь, приводило к потере хозяйственной самостоятельности кустарей. Появление скупщика-посредника между мелким товаропроизводителем и потребителем является первичной формой капиталистических отношений.

В дальнейшем, отстранив производителя от рынка, посредник доставляет производителю сырье и тем самым превращает его в наемного рабочего. Известно, что в Дагестане производили в массовом количестве металл, верблюжью шерсть и др.¹

По мере усиления спроса на некоторые виды кустарных изделий и роста их производства, происходило разделение труда между производителями и выделение новых профессий. Отход мастера от частного заказа и начало массового выпуска кустарных изделий на рынок отрицательно сказалось на творческой деятельности мастера и художественной ценности. Одновременно со строительством хороших дорог в Нагорный Дагестан стали ввозить большими партиями продукцию крупной промышленности из центральных районов России. Привоз и вывоз разных товаров производился главным образом через Дербент и Петровск. Главными предметами ввоза были: мука, чай, бакалейные и кондитерские товары, сахар, гастрономические, мануфактурные, галантерейные товары, пиво и спиртные напитки, лес строительный, смола древесная, стеклянные и фарфоровые изделия, изделия из дерева, железо, чугун, железные и стальные изделия² и др. Кустарная промышленность Дагестана не выдерживала конкуренцию с товаром, производимым на российских фабриках и заводах, тем более что обходился он намного дешевле. В результате падало производство оружия, выделка железа, обработка меди, серебра, золота, глины, кожи и т.д. И если производство ковров и бурок, не встречавшее конкуренцию со стороны фабричной про-

¹ Османов Г.Г. Указ. соч. С. 62.

² Кавказский календарь на 1877 г. Тифлис, 1876. С. 15.

мышленности, а также художественная обработка металла и дерева, отличавшаяся оригинальностью, продолжали развиваться, то другие промыслы, в особенности хлопчатобумажный, шелкоткацкий, трикотажный, суконный, приходили в упадок¹ под влиянием конкуренции привозных товаров.

Усиление ввоза товаров фабрично-заводской промышленности из центральных районов страны и падение в связи с этим цен на многие виды изделий местной кустарной промышленности, а также снижение заработков кустарей привели к дальнейшему увеличению количества свободных рук, что, в свою очередь, способствовало усилению ухода мужской части населения на заработки за пределы Дагестанской области. Перекочевывания являются одним из факторов, мешающих крестьянам «обрасти мхом». Без создания подвижности населения не может быть и его развития, и наивно думать, что какая-нибудь сельская школа может дать то, что дает людям самостоятельное знакомство с различными отношениями и порядками и на юге, и на севере, и в земледелии, и в промышленности, и в столице, и в захолустье².

Прогрессивная роль отходничества выразилась в том, что оно вырывало население Дагестана, в том числе и народов Нагорного Дагестана, из глубоких ущелий гор и втягивало его в водоворот промышленности и общественной жизни, способствовало расширению его кругозора, росту классового самосознания. Однако, как отмечают современники, наряду с экономическим значением, отхожий промысел являлся почти единственным путем, по которому в патриархальную жизнь горцев проникали (очень медленно) зачатки европейской культуры. Но, к сожалению, горцы, возвращавшиеся в отхожих промыслов (особенно с городов), внесли в свои села, наряду с полезными новшествами, и негативные, нежелательные моменты (пьянство, расточительство, заразные болезни)³ и прочее. Как свидетельствуют статические данные, во второй половине XIX в. число отходников по Дагестану росло из года в год в среднем на 500 чел. Как отмечал А.В.

¹ Памятная книжка и адрес-календарь Дагестанской области на 1901 г. / Под ред. Е.И. Козубского. Темир-Хан-Шура, 1901. С. 90.

² Нахшунов И.Р. Экономические последствия ... С. 86.

³ Ленин В.И. ПСС. Т. 2. С. 212.

Комаров, в 1868 г. из Казикумухского округа почти все взрослые мужчины отправлялись искать себе работу в разные места. «Их можно встретить зимою везде – от Оренбурга до Тавриза»¹, – писал автор. Общее число жителей, отправлявшихся на отхожий промысел, составлял в 1892 г. по Темир-Хан-Шуринскому округу 7372 чел., по Аварскому – 1676 чел., Андийскому округу – 5285 чел., Гунибскому округу – 1746 чел., Даргинскому округу – 10068 чел., Казикумухскому округу – 6769 чел.² Если сравнить данные 1892 г. с такими же статистическими данными 1896 г., ясно видно, что происходит рост числа отходников, он значительно выше по Дагестану: в 1896 г. число отходников составляли: по Темир-Хан-Шуринскому округу – 3152 чел., Аварскому округу – 2986 чел., Андийскому – 7635 чел., Гунибскому округу – 3050 чел., Даргинскому округу – 7494 чел., Казикумухскому округу – 9913 чел.³ Стабильный рост числа жителей, отправляющихся на отхожий промысел из Нагорного Дагестана, объясняется тем, что наряду с основными причинами наличия отхожего промысла (густонаселенность, бедность края, отсутствие обрабатывающей и добывающей промышленности) следует указать и на наличие удобных дорог, по которым уже можно было передвигаться круглый год. Отхожий промысел был весьма распространен в Нагорном Дагестане и составлял главный источник благосостояния беднейшей части населения. Как свидетельствуют источники, «заработок отправляющегося на отхожий промысел составлял в среднем от 80 до 100 руб. в год»⁴.

В исследуемое время дальнейшее развитие получили торгово-экономические связи народов Дагестана с народами Северо-Восточного Кавказа. В этом плане главную роль играл торгово-экономический центр Кизляр. «С самого возникновения Кизляр стал местом оживленного внутреннего обмена. Этому способствовало то обстоятельство, что этот город оказался на транзитном пути из Персии, Закавказья и Северо-Восточного Кавказа во

¹ Комаров А.В. Адаты и судопроизводство по ним // ССКГ. Тифлис, 1868. Вып. I. С. 42.

² Обзоры Дагестанской области за 1892 г. С. 26.

³ Обзоры Дагестанской области за 1896 г. С. 32.

⁴ Обзор Дагестанской области за 1892 г. С. 26.

внутреннюю Россию»¹, – пишет Е.И. Иноземцева. Здесь торговали товарами русского, местного и восточного производства. Предметы торговли были самые разнообразные – соль, металлическая посуда, оружие, ювелирные и серебряные изделия, шерсть, продукты сельского хозяйства, овощи, фрукты и др.

Кизляр – крупный центр транзитной торговли России с народами Дагестана, Северного Кавказа, Закавказья. Сюда приезжали для торговли купцы из Ярославля, Тулы и др. районов России.

Армянские и грузинские торговцы, жившие в Кизляре, выезжали по торговым делам почти во все горные районы Дагестана.

В Кизляре дагестанцы покупали в основном российские товары, продавали продукты сельского хозяйства, ремесленные изделия из серебра, меди, ювелирные украшения, изделия кустарных промыслов. В источниках отмечается, что «среди едущих в города России для торговли были акушинцы и аварцы, особенно отмечались андалальцы, которые «служили проводниками русской торговли с горцами»².

Через плоскостные районы Дагестана торговые связи народов Дагестана с народами Северного Кавказа осуществлялись в Кизляре и Моздоке, где на рынках встречались и общались торговые люди из Дагестана, Чечни, Ингушетии, Осетии, Кабарды.

Заметную роль в торговле региона, особенно в горных его районах играли города Грозный, Пятигорск, Майкоп, Георгиевск, Лабинская и Моздок³. Главными предметами торговой деятельности были хлеб и другие продукты земледелия. В 80-е гг. XIX в. на эти продукты приходилось треть всех торговых оборотов – 55438 тыс. руб.⁴ Второе место в торговле занимала продажа изделий центральнорусских текстильных фабрик. На их долю при-

¹ Иноземцева Е.И. Дагестан и Россия в XVIII – первой половине XIX в. Проблемы торгово-экономических взаимоотношений. Махачкала, 2001. С. 157.

² Гаджиев В.Г. Роль России в истории Дагестана. М., 1965. С. 266.

³ История народов Северного Кавказа. Конец XVIII – 1917 г. М., 1988. С. 319.

⁴ Там же.

ходило 19,2 % торгового оборота¹, большой спрос имели также скот, шерсть, кожа.

Аварцы были связаны с народами Северного Кавказа и с Россией дорогой, ведущей из Анди в Чечню и Кабарду. По сведениям источников, одна дорога в Анди проходила через Эндирей, ауховские и ичкеринские деревни; по ней «верховой проезжает без особой трудности». Вторая дорога шла от крепости Грозной через чеченские деревни Гребенчук, Автур, Веден, Черми – в Андию. Этот путь был «весьма удобен»².

Из Чечни вела дорога в Нагорный Дагестан и далее в Грузию по маршруту: Чечня – Гумбет – Гидатль – через перевал у истоков Аварское Койсу – в Грузию.

Большую роль в торгово-экономических связях дагестанцев с народами Северного Кавказа и с Россией играли меновые дворы, которых в середине 50-х гг. XIX в. было 17. Меновые дворы способствовали расширению торговли и торговых связей. Для дагестанцев наибольшее значение имел Амир-Аджи-Юртовский меновой двор. Через Амир-Аджи-Юртовскую таможенную заставу в Кизляр прибывали горцы Дагестана со всевозможными товарами.

Для успешной торговли большую роль играли дороги, по которым осуществлялась доставка товаров как внутри Дагестана, так и за ее пределами, дороги также способствовали развитию сельского хозяйства. Так, например, выгодное географическое расположение и наличие дорог позволило успешному развитию земледелия, скотоводства, садоводства в Кайтаге, который превращается в один из наиболее развитых в экономическом отношении районов Дагестана. Равнинная ее часть являлась житницей, обеспечивавшей хлебом не только Дербент и его окрестности, но и горцев. В предгорной и горной частях находились пастбища и леса, – отличные условия для содержания крупного и мелкого рогатого скота³.

Поэтому, жители данного региона вели торговлю скотом, хлебом, фруктами, всевозможными изделиями ремесла, извест-

¹ Там же.

² Розен Р.Ф. Указ. соч. // ИГЭД. С. 291.

³ Алимova Б.М. Кайтаги. XIX – нач. XX в.: Историко-этнографическое исследование / Отв. ред. Г.Ш. Каймаразов. Махачкала, 1998. С. 70.

ными в России и на Кавказе, Персии и Турции, где эти ремесленные изделия пользовались славой и охотно покупались. Свои ремесленные изделия, марену, продукты сельского хозяйства и животноводства кайтагцы доставляли и до Кизляра.

Основной отраслью хозяйства для многих обществ предгорной и горно-долинной зон было садоводство и виноградарство. «Главный их доход составляют фруктовые сады», – отмечалось в одном из источников¹.

В горных и высокогорных обществах, где имелись богатые альпийские летние пастбища, развито было животноводство.

Общества, не имевшие зимние пастбища, вынуждены были перегонять скот на плоскость, на Терско-Сулакскую низменность, в Грузию, Азербайджан. В Кахетинской долине пасли свой скот жители союзов сельских общин Дидо, в Алазанской долине – жители Антль-Ратля, Гумбетовские и Салатавские союзы – в Терско-Сулакской низменности².

В союзах сельских общин Дагестана были известные ремесленные и кустарные центры, такие как Кубачи, Харбук, Амузги, Сулевкент, Балхар, Унцукуль, Анди, Карадах, Салта, Карата и др. Продукция этих центров была ориентирована на рынок. Преследуя эту цель, высокое развитие было достигнуто в оружейном, серебряном, гончарном деле, в производстве наплечных бурок, ковров и т.д.

Ремесленные центры были тесно связаны с торгово-ремесленными центрами не только Дагестана, но и Северного Кавказа, Закавказья, России, где на базарах продавали свои продукты сельского хозяйства, изделия ремесла, покупали те товары, которые были необходимы в своих хозяйствах, предметы домашнего быта. Особенным успехом пользовались изделия быта из стали, меди, железа и т.д.

За период с 1912 по 1915 гг. выработка кустарных промыслов по Дагестанской области составила 6392,5 тыс. руб.»³.

Почти во всех областях Северного Кавказа и Закавказья было известно дагестанское оружие, изделия из серебра, бурки, сукна, ковры и т.д.

¹ Хрисанф. Сведения об Аварском ханстве 1828 // ИГЭД. С. 267.

² Хашаев Х.-М.О. Занятие населения Дагестана в XIX в. С. 51.

³ Очерки истории Дагестана. Т. II. Махачкала, 1957. С. 344.

Торговые связи в основном осуществлялись по тропинкам, по которым хозяин мог перевозить свой товар, нагрузив лошадь или осла. На плоскость и далее в Кизляр вела дорога из Акуша через Каба-Дарго на плоскость; из Хунзаха через Гумбетовский союз и Салатавию в Эндирей, из Цудахара через Чоглы – Кака-Шура – Параул – на плоскость, и за ее пределами.

Приведем еще некоторые торговые дороги, связывавшие горный Дагестан с равниной:

- I. Тарки – Кафыр – Кумух – Кази-Кумух.
- II. Из Чечни шла дорога в Гумбет – Авария – Андалал – Гид и через перевал у истоков Аварского Койсу в Грузию¹.
- III. Из Эндирея – Хубар – Зубутли – Чирката – Цатаних – Хунзах.
- IV. С кумыками горцев Дагестана связывала дорога: из Аварии и Лакии в Хаджалмахи – Леваши и далее «довольно порядочная дорога» до Чоглы – Урма – Кака-Шура – Параул и далее на плоскость. Эта дорога считалась в «числе арбених»².

Рассмотрим дороги, соединяющие Нагорный Дагестан с Закавказьем.

Дагестанская область отделяется от Закавказья Главным Гребнем Кавказского хребта, через него пролегало несколько вьючных троп, которые были «весьма трудны для движения войск, а во многих местах непроходимы для горной артиллерии»³. Дороги эти проходили через Главный Гребень «по следующим перевалам: Саирмо, Кодорскому, Нини-кос-цих, Вентлиашетскому, Химрикскому, Маальрасскому, Гудурскому, Диндидагскому и Салаватскому»⁴.

Земледелие и животноводство было развито в Дагестане почти повсеместно, но в горах малоземелье являлось причиной того, что земледелие не могло развиваться вширь, поэтому в горах своего хлеба не хватало, его приходилось приобретать на

¹ Очерки истории Дагестана. Махачкала, 1957. Т. 1. С. 102.

² Алиев Б.Г., Умаханов М.-С.К. Историческая география ... Кн. I. С. 292.

³ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 4. Д. 3. Л. 6.

⁴ Там же.

стороне, для чего совершались торговые поездки в Грузию, Кизляр и т.д.

Связи с Грузией поддерживались по перевальным путям, проходившим через Главный Кавказский хребет и действовавшим с мая по октябрь¹.

Через Главный хребет пролегалo 14 перевалов, по которым имелись вьючные дороги или тропы. Кодорский перевал соединял аул Хупро с кахетинским селением Сабуи. Высота его 9186 ф. Как отмечал Е.И. Козубский, в эпоху Кавказской войны дорога по этому перевалу была «разработана нашими войсками в колесную». Но со временем она превратилась во вьючную тропу².

Другим перевалом, находившимся на Главном хребте, был Вантляшетский, перевал, который из сел. Бежита вел к сел. Саухенисы; это самый «низкий перевал, через который проводится Аваро-Кахетинская дорога. Маальрасский перевал ведет в Белоканы и Кахети. Через Гудурский перевал проходит вьючная тропа из сел. Башь-Кусурь в Джары; высота перевала 10118 ф. Как подъем на перевал, так и спуск с него круты, пролегают по каменистым осыпям и трудны для движения»³. Была еще неоконченная дорога через Бежта и Кодорскую башню в Кахетию⁴.

Самая важная их этих дорог – Аваро-Кахетинская, которая отделяется от большой дороги из Темир-Хан-Шуры в Гуниб и Хунзах, перерезывающая весь Нагорный Дагестан с востока на запад, поднимается вверх по течению реки Аварское Койсу, переваливает через Главный Гребень по Вантляшетскому перевалу и спускается к сел. Гавази в Кахетию⁵. В работе П.Ф. Свидерского об Аваро-Кахетинской дороге сообщается: «Дорога из Карадаха в Тилитль идет в ущелье, по берегу р. Аварское Койсу. Это так называемая Аваро-Кахетинская дорога, в дальнейшем продолжении, перевалив через главный Кавказский хребет, выходит в Кахетию»⁶.

¹ Гасанов М.Р. Дагестан в истории Кавказа и России. Махачкала, 2004. С. 253.

² Козубский Е.И. История Дагестанского конного полка. Петровск. 1909. С. 2.

³ Там же.

⁴ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 6.

⁵ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 17. Л. 6 об.

⁶ Свидерский П.Ф. В горах Дагестана. Путевые впечатления и антропологические заметки. Петровск, 1903. С. 33.

Строительство этой дороги было начато в 1860 г. Министерству путей сообщения лишь в 1886 г. были переданы все дела и документация по строительству Аваро-Кахетинской дороги. Работа в этом направлении проводилась переменнo: строительные работы то останавливались, затем через несколько лет – возобновлялись. С 1895 г. прерванные работы были вновь возобновлены, были объявлены очередные торги на подрядные работы. Государством на строительство Аваро-Кахетинской дороги было отпущено 120.000 руб.¹

Торги на подрядные работы Аваро-Кахетинской дороги в очередной раз были куплены И. Милославским и Даудовым. Среди прочих работали специалисты – инженеры-дагестанцы: М. Нахибашев из Чоха, М. Андигов, М. Амирханов, С. Магомедов из с. Гонода, М. Хисроев, К. Алиханов, О. Русинев из Хунзаха, Ч. Магомедов и А. Тамзатов из Голотля, а также представители из других сел Дагестана: из селений Уриб, Гоцатль, Телетль, Чарода, Гонох и т.д.

Впоследствии при строительстве этой дороги, подряд был продан турецкому подданному Марманди, который получил от Бакинской казенной палаты промышленное свидетельство на сумму 20 тыс. руб. Срок исполнения этих работ ему был продлен до 1904 г. Во время строительства Аваро-Кахетинской дороги житель сел. Хаджалмахи Даргинского округа Г. Магомедов купил в результате торгов подряд на монтаж мостовых сооружений, подпорных ступеней, мостков, парапетов и др.

Участок Аваро-Кахетинской дороги «от Карадахского укрепления до Гидатлинского моста на Аварском Койсу – аробная, далее – вьючная, местами трудная даже для движения горной артиллерии, особенно на спуске по поясному склону хребта в Кахетию. С разработкой этой дороги в колесную, что давно уже решено, мы будем иметь удобнейший короткий путь, связывающий два центра – Тифлис и Темир-Хан-Шуру, прорезывающий Нагорный Дагестан перпендикулярно к пути из Темир-Хан-

¹ Козубский Е.И. Дагестанский сборник. Темир-Хан-Шура, 1902. Вып. I. С. 141.

² ЦГА РД. Ф. 72. Оп. 3. Д. 2. Л. 3.

³ Там же.

Шуры – в Хунзах – Ботлих – Ведено», – сообщается в источниках¹.

Для народов, населяющих Горный Дагестан, строительство Аваро-Кахетинской дороги было знаковым событием. Как отмечал губернатор Дагестанской области, это был важный объект, который имел большое «военно-стратегическое значение»². Строительство Аваро-Кахетинской дороги, несомненно, имело важное значение и для развития всей экономики Дагестанской области. О значительности строительства этого объекта можно судить и по тому, что строительными работами руководило Военное ведомство.

С Грузией теснее всего были связаны жители Западного Дагестана. Особенно в этом плане были известны связи с ближайшими рынками – Кварели, Телави, Шалда, Гавази, Сигнахи и др. В одном из источников сообщается о том, что дидойцы «спускаются в Кахетию по торговым делам»³. Торговали с Грузией также жители сел. Андалал, Анди, Гумбет, Технуцал, Тиндал, Каралал и т.д. Но главным центром торговли народов Западного Дагестана и Грузии был Тифлис.

В Актах, собранных Кавказскою Археографическою комиссией (далее АКАК) имеется большое количество документов, свидетельствующих о широких торговых связях Западного Дагестана с Грузией. В одном из таких документов говорится о том, что в первой половине XIX в. в одном маршруте в Грузию участвовало 98 андийцев, которые продавали там бурки⁴.

Исследователи истории Западного Дагестана отмечают, что еще в первой половине XIX в. задержанный караван из Дагестана в Грузию состоял из 124 лошадей, а груз – из 2990 бурок, 8 ружей, 9 пистолетов, различных сукон. Двенадцать человек, сопровождавшие караван, также везли для продажи 505 бурок⁵.

Продавали сукна, шали, войлоки, паласы, овчины, продукты животноводства, покупали в «Кахетии бумажные материи», там же приобретали зерно. Хлеб оставался главной статьей тор-

¹ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 7.

² Козубский Е.И. Дагестанский сборник. Вып. 1. С. 141.

³ Магомедов Д.М. Занятия населения Дидо. в XVIII – начале XIX в. С. 238.

⁴ АКАК. Т. 4. Тифлис, 1870. С. 601.

⁵ Магомедов Д.М. Указ. соч. С. 240.

говли для жителей союзов сельских общин Западного Дагестана с Грузией.

Торговля с Грузией осуществлялась с весны по осень в основном по перевальным путям через Главный кавказский хребет. Основными торговыми трассами были: 1. Анди – Ботлих – Агвали – Цумада – Н. Хваршини – Цихалак – Дидко-Омало ...; 2. Ботлих – Хушет – уроч. Черо – Дикло-аул – Сабус – пер. Сабкинос-челе – Ахмета; 3. Бежта – Кидеро – Хупро – Кодорский пер. – долина р. Инцоба – Чиглатура – Сабуге – Энесели. 4. Бежта – Гинух – уроч. Барисламайдан – Ниникос-цихе – пер. Мечи-кала – Похалис¹.

Эти пути имели для народов Западного Дагестана важное значение в силу того, что для них добраться до ближайших дагестанских базаров, например, до базара в сел. Ботлих было гораздо труднее, чем до грузинских сел «через Кодорский и Ниникос-цихе перевалы»².

Царские военачальники в целях более легкого покорения горцев и выгодных торговых взаимоотношений предполагали проложить дорогу «от Тифлиса через Гидатль, Хунзах, Аймаки до берега Каспийского моря»³.

Торговые связи народов Дагестана осуществлялись с соседними областями, – с Грузией, Россией так же по маршрутам:

1. Из Хунзаха через снеговые горы и белоканских лезгин в Тифлис (пять дней езды)⁴; 2. В кр. Грозную через Андию и Чечню; 3. На плоскость вела дорога из Хунзаха в Андреево на д. Чиркей. А.П. Щербачев указывал, что это были вьючные дороги⁵. Из Чечни дорога вела в Гумбет – Аварию – Андалал – Гидатль через перевал у истоков Аварское Койсу – в Грузию.

Через Центральный Дагестан также проходила дорога в Кахетию. В письме начальника Дагестанской области Меликова к Милютину в августе 1860 г. сообщалось: «25 июля я выехал из

¹ Алиев Б.Г. Союзы сельских общин Дагестана в XVIII – первой половине XIX в. Махачкала, 1999. С. 108; Гасанов М.Р. Дагестан в истории Кавказа и России. С. 253.

² Магомедов Д.М. Указ. соч. С. 241.

³ МИДЧ. Т. 3. Ч. I. С. 191–192.

⁴ Хрисанф Указ. соч. // ИГЭД С. 270; МИДЧ. Т. III. Ч. I. С. 191–192.

⁵ Щербачев А.П. Описание Мехтулинского ханства, Койсубулинских владений и ханства Аварского. 1830. // ИГЭД. С. 298.

Шуры и через сел. Гуниб, Тилитль, Гидатль, Ратлух, Анцух, Бежта, Хупро и Кодор спустился в Кахетию 8 августа»¹, т.е. дорогу из Шуры в Кахетию можно преодолеть за 13 дней. Далее говорилось: «местность от Гидатля до Кахетии довольно удобна для разработки колесной дороги, за исключением перехода от Ратлуха до Томса; это расстояние в 25 верст требует больших усилий и штабс-капитан Винче составляет описание местности, по которой будет проходить эта дорога»².

Существовала вьючная дорога из Ботлиха «на Карату – Тинди – Хварши – Богосский перевал и сел. Хупро в Дидойском обществе, откуда дорога идет дальше через Кодорский перевал в кахетинское село Шильди и далее в Телави»³. Особенно в плохом состоянии находился «участок от сел. Хупро до перевала и спуск по южному склону хребта»⁴. Как отмечали военные специалисты, «необходимо дорогу разработать настолько, чтобы горная артиллерия и вьючный обоз могли следовать без всяких затруднений»⁵. В источниках отмечается, что «если проложить дорогу от Тифлиса чрез Гидат, Хумзах (Хунзах – А.Г.), Аймеки до берега Каспийского моря, то торговое сношение немало будет содействовать к совершенному усмирению и покорению сих народа, ибо по сей дороге мало препятствуют снеговые горы, обвалы и реки»⁶.

Таково было состояние дорог, ведущих в Грузию.

Во второй половине XIX в. Южный Дагестан оставался довольно крупным экономическим субъектом области. В силу выгодного географического и геополитического положения Южный Дагестан вел торговлю с соседним Азербайджаном и имел устойчивые торгово-экономические связи с Россией.

Во второй половине XIX – начале XX вв. помещики и торговые люди Южного Дагестана взяли курс на производство товарной продукции – зерна и животноводческой продукции. Существовали десятки ремесленных, кожевенных, гончарных, красильных, оружейных, пищевых (маслобойные, мукомольные,

¹ АКАК. Т. XII. С. 448. документ № 384.

² Там же.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 9.

⁴ Там же.

⁵ Там же.

⁶ Хрисанф Указ. соч. // ИГЭД. С. 270.

винно-водочные и др.), кирпичных и других предприятий, где применялся наемный труд, а также повсеместное производство ковров, паласов и т.д. Решающее значение при развитии тех или иных видов предприятий, играл спрос на товары народного потребления. Отметим, например, что развитие торгово-экономических связей с Россией привело к росту ковроткачества, увеличению роста производства кустарных и винокуренных заведений и т.д.

Как отмечает Н.А. Магомедов оживление в развитии сельского хозяйства, в отраслях ремесленного производства, промышленности и т.д., улучшение путей сообщения, «втягивание Южного Дагестана и Азербайджана в общероссийское и мировое товарное обращение оказывали свое влияние на внутреннюю и внешнюю торговлю страны»¹.

Ремесленное производство особенно было развито в городах Азербайджана, продукция которого имела большой спрос на внутренних и внешних рынках. Особенно большой успех имели шелкопрядильные и шелкоткацкие заведения в Нухи, Шемахи, Гянджи, Шуши, среди которых широкое развитие получил шелкоткацкий промысел в Шемахинской уезде – в Шемахи и селениях Баскале, Зайве и т.д., где выделялись шелковые ткани².

В Азербайджане среди еженедельных базаров следует отметить базары в городе «Лагич и населенных пунктах – Астара, Сальяны, Агдаш»³.

В 70–80 гг. XIX в. в Южном Дагестане были еженедельные базары (Дербент, Ахты, Касумкент, Хучни). Но самые крупные и наиболее оживленные базары в этот период были в Агдаше и Дербенте.

Из Южного Дагестана в Азербайджан можно было попасть через сел. Рутул – Ахты – Хнов и далее через азербайджанские села Гунюк и Нуха. Зимой вследствие снежных заносов этот путь несколько менялся и проходил через Шиназ – Рутул – Цахур и далее в азербайджанские села Сарбаги – Кахи, Нуха, Диндийский

¹ Магомедов Н.А. Южный Дагестан и Азербайджан во второй половине XIX – начале XX вв. (Вопросы торгово-экономических, политических и культурных связей). Дербент, 2010. С. 64.

² История Азербайджана. Т. 2. Баку, 1960. С. 236.

³ Магомедов Н.А. Указ. соч. С. 64.

перевал, Мунах, Закаталы. «По этой дороге поступал хлеб из Закаталы»¹.

Зимой, когда скот из Дагестана отгонялся на равнинные земли Азербайджана шла бойкая торговля сельхозпродуктами. Население Южного Дагестана ввозило в Азербайджан мясо, шкуры, живой скот, продукты животноводства, привозило в Южный Дагестан в основном зерно. Перегоняя скот обратно на свои горные пастбища, дагестанцы в Нухе и Закаталах покупали пшеницу, ячмень, рис, «фабричные сельскохозяйственные орудия русского производства»².

Ввиду того, что в высокогорных селах Южного Дагестана, населенных лезгинами, агульцами, табасаранами и др. крупных базаров или торговых центров не было, они имели наиболее тесные торгово-экономические связи с Азербайджаном. Связь этих населенных пунктов с Азербайджаном осуществлялась по торговой дороге: Ахты – Рутул – река Самур – Ширван³.

Из Ахтов, где функционировали ежедневные базары и реализовывался самый разнообразный перечень товаров, в Азербайджан, в обход Мискинджи, вела аробная дорога: Ахты – Кусары – Дивичи – Нуха – Гянджа.

Через Гудурский перевал проходила вьючная тропа из сел. Баш-Кусур в Джары. Высота этого перевала 10118 ф. Как подъем на перевал так и спуск с него круты, пролегали по каменистым осыпям и трудны для передвижения⁴.

Кроме того, существовало множество горных тропинок, по которым можно было попасть в Азербайджан. Перевалочным пунктом для торговли между Дагестаном и Азербайджаном было сел. Ахты. Пшеница из Азербайджана привозилась в Кюринский и Самурский округа⁵. Ремесленные изделия народов Южного Дагестана продавались в основном в Нухе и Баку⁶, где на них был большой спрос.

¹ Там же.

² Там же. С. 65.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Османов М.-З.О. Роль отгонного животноводства в хозяйственно - культурных взаимосвязях народов Дагестана и Закавказья // Историко - культурные и экономические связи народов Кавказа. Махачкала, 2004. С. 202.

⁶ Кавказский календарь на 1865 г. Тифлис, 1864. С. 142.

Из Тарков в Закаталы вела дорога: Тарки – Таркалы – Кафыр-Кумух – перевал Закаталы. Традиционными торговыми центрами, куда чаще всего выезжали жители Южного Дагестана, были Куба, Баку, Шемаха, Ленкорань, Сальяны¹. Причем каждый из этих центров имел свою специфику, например, Баку являлся центром по продаже нефтепродуктов; Ленкорань – по продаже рыбы и риса, Арешский базар был специализирован на продаже хлопка – единственным предметом торговли. Хлопок сюда для продажи привозили «из Дербента, Сабновы, Рукеля» и др. На этот рынок съезжались крупные промышленники и купцы даже из России»².

К концу XIX в. торговля с Азербайджаном развивалась намного интенсивнее. Если в 1862 г. объем торговли Елизаветполя составлял 8671 руб., то через 10 лет (1872 г.) – 36.429 руб.³, т.е. объем торговли вырос более чем в 4,1 раза.

Как уже говорилось выше, дороги и транспортная система имели большое значение для развития торговых связей. Наиболее важной дорогой, соединявший Азербайджан с Южным Дагестаном в 90-е XIX – нач. XX вв. была дорога Куба – Ахты, протяженностью более 80 верст, пролегавшая по маршруту: Куба – Кусары (протяженностью одна верста) – Хазры (более 20 верст) – Чахчах (12 верст) – Усух-чай (20,25 версты) – Ахты (17 верст)⁴.

Через реки Самур и Гюльгеры-чай также осуществлялись торговые связи с Азербайджаном. Эти две реки разделяли Куринский округ и Кубинский уезд; через Самур и Гюльгеры-чай имелись четыре переправы вброд и паромная переправа в двух верстах от села Чахчах⁵.

Торговые люди из Азербайджана скупали паласы, производимые в округах Южного Дагестана (Кюринский, Кайтаго-Табасаранский, Самурский и т.д.) и распространяли, т.е. продавали их по Закавказью.

Наиболее оживленной была дорога Ахты – Шеки через Салаватский перевал, которая называлась «шекинская» или «анапская» дорога, действовавшая круглый год⁶.

¹ Обзор Бакинской губернии. Баку, 1900. С. 34.

² Магомедов Н.А. Указ. соч. С. 68.

³ Агаян Ц.П. Крестьянская реформа в Азербайджане. Баку, 1970. С. 25.

⁴ ЦГА РД. Ф. 305. Оп. 3. Д. 6 а. Л. 12.

⁵ Магомедов Н.А. Указ. соч. С. 70.

⁶ История Дагестана. Т. 1. М., 1967. С. 278.

Еще в более ранний период существовала дорога, описанная С. Броневским, которая из Азербайджана вела на плоскость Дагестана: Шемахи – Куба – Дербент – Тарки – Кизилюрт – Кизляр¹ и по которой с товарами передвигались как азербайджанские, дагестанские, так и русские, армянские, иранские купцы.

Важную роль в исследуемый период в развитии торгово-экономических связей Дагестана и Азербайджана играли караван-сарай, построенные в более ранний период для защиты купцов и караванов. Караван-сарай являлись также своего рода гостиницами с конюшнями, амбарами за прочными воротами. Строили караван-сарай в крупных торговых центрах Южного Дагестана, Азербайджана и т.д. Более подробно материал о караван-сараях изложен в работе Н.А. Магомедова².

В отчете губернатора Елизаветполя указывалось о том, что имеющийся в избытке в 1892 г. «свободного хлеба 3079486 четвертей» обеспечивал полностью население губернии продовольствием более чем на два года, кроме того «имелась возможность выделить немалую часть для продажи на вывоз из губернии, а равно в соседний Дагестанский рынок»³.

Жители Кубинской провинции «довольствовались вином и водкой из Дербента и даже из Кизляра»⁴.

Медной посудой из Лагича (Ширванская провинция) снабжались «все мусульманские провинции, Тифлис, Баку, Куба, Дагестан, Персия»⁵.

Нефть из Баку доставлялась в Нагорный Дагестан. По свидетельству доктора медицины П.Ф. Свидерского, совершавшего путешествие по Дагестану, «... Впереди, около села Хаджал-Махи

¹ Броневский С. Новейшие географические и исторические известия о Кавказе. М., 1823. С. 198.

² Магомедов Н.А. Взаимоотношения народов Южного Дагестана и Азербайджана в XVII – I пол. XIX вв. (экономический, политический и культурный аспекты). Махачкала, 2004.

³ Сумбат-Заде А.С. Сельское хозяйство Азербайджана в XIX в. Баку, 1958. С. 177–178.

⁴ Магомедов Н.А. Указ. соч. С. 94.

⁵ Евецкий О. Статистическое описание Закавказского края. СПб., 1835. С. 206.

навстречу нам по дороге шел, колыхаясь, караван верблюдов, возивших нефть из Баку в горы Дагестана»¹.

Как указывалось выше, через Салаватский перевал проходила Военно-Ахтынская дорога, соединявшая Ахты с Нухой². Из укрепления Ахты в Южном Дагестане дорога шла «вверх по р. Ахты-чай, переваливала через Главный гребень по Салаватскому перевалу и спускалась Шинским ущельем к г. Нухе, который соединялся почтовым трактом с Закавказской железной дорогой³. В источниках сообщается, что Военно-Ахтынская дорога находилась в ведении земства и была «разработана нашими (русскими – А.М.) войсками в прекрасную колесную дорогу, но, оставаясь без всякого ремонта, превратилась во вьючную»⁴. В письме Военного губернатора Дагестанской области директору канцелярии Главноначальствующего гражданской частью на Кавказе (1892 г.) отмечалось о том, что дорога от Ахты до г. Нухи через Салаватский перевал представляет серьезное техническое затруднение⁵, и «необходимо вновь сделать ее колесной на всем протяжении, а все остальные вьючные дороги, ведущие через главный гребень, «желательно разработать и поддерживать настолько, чтобы они имели беспрепятственное движение горной артиллерии и вьючного обоза»⁶.

Через Ахты в города Азербайджана проезжали народы Дагестана: кубачинцы, вывозившие ружья, шашки, кинжалы, цудахарцы с сукнами, андийцы с бурками и т.д.⁷

Дербент, безусловно, имел большое значение в развитии торгово-экономических связей народов Дагестана с Азербайджаном, где они приобретали товары армянских, грузинских, русских и др. купцов⁸.

¹ Свидерский П.Ф. В горах Дагестана... С. 10.

² Козубский Е.И. История Дагестанского конного полка... С. 2.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 7.

⁴ Там же.

⁵ Там же. Л. 11.

⁶ Там же. Л. 7.

⁷ Рамазанов Х.Х., Шихсаидов А.Р. Очерки истории Южного Дагестана. С. 196.

⁸ История Дагестана. Т. 1. С. 315; Броневский С. Указ. соч. С. 103.

И в исследуемое время дальнейшее позитивное развитие имеет Дербент, который, как и прежде, являлся крупным центром азербайджано-дагестанской торговли. Из Шемахи в Дербент привозили всевозможные шелковые ткани и хлопчатобумажные изделия, из Баку, Кубы, Нухи – нефть, шафран, соль, пшеницу ячмень, сухофрукты, лесоматериалы. Дагестанцы доставляли в Нуху, Баку, Шемаху, Шеки, Шушу продукты сельского хозяйства, в т.ч. продукты скотоводства, ремесленные изделия, а жители Кубинского ханства покупали свинец в Куруше, селитру – в Табасаране.

Близкое расположение территории Южного Дагестана к соседнему Азербайджану играло решающую роль в развитии торговых отношений. Очень близкие и тесные торгово-экономические связи имело население Южного Дагестана с Ширваном, Кубой, Баку, Хачмазом и т.д. Этому способствовало наличие хороших дорог и караван-сараев для торговых людей. Торговая связь осуществлялась по горным тропам и перевалам, которые действовали не круглый год, так как зимой эти дороги заносило снегом и они становились очень опасны.

Приведем несколько дорог, связывавших народы Южного Дагестана и Азербайджана:

1) Шиназ – Рутул – Цайлаучан – Борч – Салаватский перевал – Гюнюк (азерб. село) – Нуха. Зимой этот маршрут несколько менялся: Шиназ – Рутул – Цахур – Ахты – Хнов – Салаватский перевал – Сарабаги – Кахи – Нуха – Диндийский перевал – Закаталы. «По этой дороге хлеб поступал из Закаталы»¹.

2) Шиназ – Амсар – Лучек – Кина – Гельмец – Курдул – Биладельский перевал – Сарабаш – Кахи (азерб. село).

3) Шиназ – Амсар – Лучек – Микик – Цахур – Мишлеш – Кильял – Диндинский перевал – Мухах – Закаталы².


Как отмечают проф. Х.Х. Рамазанов и А.Р. Шихсаидов, третья дорога «играла жизненно важную роль для цахуров, так как в Цахур именно по этой дороге поступал хлеб из Закатал», она функционировала издавна и имел караван-сарай³.

¹ Алиев Б.Г. Союзы сельских обществ Дагестана ... С. 108; Магомедов Н.А. Указ. соч. С. 64.

² Гасанов М.Р. Указ. соч. С. 120; Магомедов Н.А. Указ. соч. С. 24.

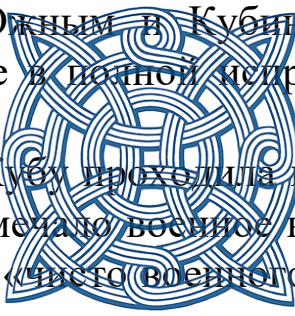
³ Магомедов Н.А. Указ соч. С. 83.

Торгово-экономические связи с Азербайджаном происходили с даргинцами и аварцами¹, а также с лакцами.

Из горного Дагестана в Азербайджан вела дорога по маршруту: Тлярата – Кутлаб, Лакзану – хр. Дюльтыдаг – Саладаг – Гудурдатский перевал.  **instituteofhistory.ru**

Купцы и торговцы из Согратля, Чоха, Акуша, Цудахара привозили из Кубы, Шемахи, Закаталы ткани, платки, предметы домашнего обихода и продавали на своих базарах, а вывозили туда продукты сельского хозяйства, сукна и др.

Аварцы поддерживали связь с азербайджанскими селениями по маршруту: Тлярата – Цумилух – Герель – Камилух – перевал через Кавказский хребет – Катех и далее на Закаталы. По этой трассе дагестанцы получали товары азербайджанского производства: хлеб, фрукты, пряности, вино, табак. Некоторые дагестанские общества, особенно общества Самурской долины и часть аварцев на зимовку перегоняли стада овец в Азербайджан.

Приведем еще несколько дорог, ведущих в Азербайджан и по которым совершались торгово-экономические связи. Из Кумуха следует колесная дорога через сел. Чирах и Курах в Касумкент. У Чираха от нее отделяется вьючная ветвь в Ахты, а у сел. Кабир – в сел. Газры на Кусары и Кубу. В источниках отмечается, что эта дорога «имеет важное значение, так как связывает Нагорный Дагестан с Южным и Кубинским уездом, поэтому необходимо содержать ее в полной исправности для колесного сообщения»³. 

Другая дорога на Кубу проходила из Петровска в Дербент – Кусары – Кубу. Как отмечало военное командование, находясь на равнине и имея кроме  «чисто военного и важное административное значение не представляет никаких затруднений для войск с обозами и на плоскости можно двигаться на колесах в любом направлении». **instituteofhistory.ru**

Дорога из Дербента в укрепление Ахты вначале совпадает с большой почтовой дорогой Темир-Хан-Шура – Дербент – Куба,

¹ АКАК. Т. 3. Тифлис, 1868. С. 281; АКАК. Т. 6. Ч. 2. Тифлис, 1875. С. 26.

² Гасанов М.Р. Дагестан в истории Кавказа и России. С. 253.

³ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 8.

⁴ Там же.

затем у сел. Кулар превращается в аробную. Эту дорогу также необходимо было разработать на всем протяжении в аробную¹. Далее в документе говорится о том, что «вьючную дорогу из Гуниба на сел. Игри, затем Ритляб, по р. Кара-Койсу, сел. Камилюк, от него продолжающуюся через Маалрасский перевал к сел. Белоканы Закатальского округа, желательнее также разработать в колесную².

В Закаталы вела также дорога по маршруту Казикумух – Арчи – Дулти-Даг – Динди-Даг, через Мухахское ущелье – Гуниб – Закаталы. В одном из документов сообщается об этой дороге следующее: «Дорога по Мухахскому ущелью и на самой горе Динди-Даг разрабатывается прочно и довольно успешно. Трассировка, сделанная кап. Богушевичем от Суагельского форта до Арчи, хорошая»³.

Почтовая дорога, которая соединяла Дагестан с Бакинской губернией играла большую роль. Часть почтовой дороги, соединяющая г. Темир-Хан-Шуру с Дербентом, а оттуда с округами – Самурским, а также Бакинской губернией от почтовой ст. Рубас к Дербенту и далее к Темир-Хан-Шуре на протяжении 30 верст проходила по низменности и глинистому грунту, поэтому весной и осенью дорога становится невозможной для доставки почты. Ввиду важности самой дороги для нужд населения трех округов, штаб-квартиры Дешлагар и для нужд местной администрации, по управлению краем было возбуждено ходатайство о шоссировании означенного участка почтового тракта⁴.

Большую роль в развитии торгово-экономических связей Дагестана с внешним миром играла Военно-Осетинская дорога, проходившая из Ахты до селения Шиль Нухинского уезда, протяженностью 80 верст⁵, и колесная дорога от Ахтов до границы Кубинского уезда, протяженностью 33 версты⁶. Ремонтные работы на Военно-Осетинской дороге проводились в 1887 г. 14824

¹ Там же.

² Там же. Л. 9.

³ АКАК. Т. XII. С. 450.

⁴ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 4. Д. 3. Л. 8.

⁵ Там же. Оп. 1. Д. 10. Л. 76 об.

⁶ Там же. С. 77.

рабочими; было задействовано 40 ароб¹. Стоимость ремонта обошлось государству в 5989 руб., ремонт одной версты стоил более 9,5 руб.² В смете о количестве рабочих, ароб и цен сообщается: на ремонт Военно-Осетинской дороги в 1888 г. было задействовано 1479 рабочих, и потребовалось 591 руб., из расчета 5 руб. 28 коп на ремонт одной версты³.

Правительство уделяло большое внимание ремонту и строительству дорог, и всему, что к этому относилось. Перед отъездом Военного губернатора Дагестанской области из Шуры в Тифлис было поручено Заведующему Строительным Отделением относительно подъездных путей составить представление в Тифлис о том, что Военный Губернатор «признает нужным сделать шоссе до р. Самур, сообщить какие еще для этого необходимо сделать изыскания, на что испросить у Главнокомандующего разрешение к отпуску техники, на производство изыскания по 20 руб. за версту как практикуется в Тифлисской губернии»⁴.

При многих селах содержались действующие почтовые станции. Так, например, на инженера Даидбекова – начальника 1-ой дистанции Дагестанского отдела Кавказского округа путей сообщения были выписаны подрядные работы на содержание почтовых станций. В 1909 г. им были куплены три промысловых свидетельств за № 461, 462, 463. Он обязан был отремонтировать и привести в порядок почтовые станции в селениях Дженгутай, Кизил-Яр, Леваша, Хаджалмахи, Куппа и др.⁵

В 1911 г. Бакинская казенная палата направила письмо о подрядных работах, которые были разрешены тому же Даидбекову Алмахсуду Абдулкадыровичу, который с весны 1910 г. выкупил подряд на содержание почтовых станций. Он содержал 25 лошадей, станцию Кизил-ярскую, а также станции в селах Урма, Леваша, Хаджалмахи и Цудахар. Спустя некоторое время от купил новых лошадей⁶.

¹ Там же.

² Там же.

³ Там же. С. 76 об.

⁴ ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 1. Д. 10. Л. 75.

⁵ ЦГА РД. Ф. 71. Оп. 1. Д. 38. Л. 9-10.

⁶ Там же. Оп. 3. Д. 2. Л. 96-97; Губаханова Р.А. Предпринимательство в Дагестане (1860–1917 гг.). Торговый капитал. Махачкала, 2006. С. 91.

Важным условием торгово-экономического развития Дагестана в начале XX столетия, стало осуществление регулярных почтово-пассажирских перевозок между различными населенными пунктами. Наличие грунтовых и шоссейных дорог позволило использовать на некоторых маршрутах как конные экипажи (омнибусы, дилижансы), так и автомобили. Например, в первые десятилетия XX в. ежедневно конные почтово-пассажирские экипажи курсировали между Порт-Петровском и Темир-Хан-Шурой; между Дженгутаем, Кумухом и Темир-Хан-Шурой¹. С 1911 г. стало осуществляться регулярное автомобильное сообщение между Темир-Хан-Шурой и Петровском.

Доктор медицины П.Ф. Свидерский в своей работе, сообщая о транспортных средствах, писал: «Из Темир-Хан-Шуры до Гуниба мне приходилось ехать в коляске или фаэтоне. Извозчиком был поляк по национальности, отставной офицер по имени Франц, который непрерывно ездит по Дагестану и имея постоянные сношения с туземцами, служит для них проводником европейских культурных идей в чисто русском духе»².

Между Темир-Хан-Шурой и Петровском (по шоссе 43 ½ в.) ходили срочные коляски, согласованные с поездами из Петровска³.

Первая мировая война показала возросшее значение дорог для обеспечения боевой деятельности войск и подвоза материальных средств. В ходе войны появились новые конструкции автожужевых дорог. Война выявила необходимость создания специальной дорожной службы и дорожных частей, значительного улучшения организации военных дороги и, как следствие, повышение качества дорог.

В годы Первой мировой и гражданской войн новое строительство на территории Дагестана не велось, а существующая дорожная сеть интенсивно разрушалась, хотя стратегическое значение дорог, особенно в военных условиях, продолжало расти.

И в эти годы русские, грузинские, азербайджанские, армянские, астраханские купцы продолжали принимать также ак-

¹ Кавказский календарь на 1913 г. Тифлис, 1912. С. 42.

² Свидерский П.Ф. В горах Дагестана... С. 1.

³ Там же. С. 102.

тивное участие в торгово-экономических связях. Такое тесное торгово-экономическое сотрудничество между народами Дагестана с Грузией, Азербайджаном, Россией, Терской областью не могло быть без хорошо налаженной системы дорожной сети и ее составляющей – транспортной системы.

**Электронная библиотека
Института истории,
археологии и этнографии
Дагестанского ФИЦ РАН**



instituteofhistory.ru

ГЛАВА IV. ВЛИЯНИЕ ДОРОГ НА ЭКОНОМИКУ И КУЛЬТУРУ НАРОДОВ ДАГЕСТАНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

Присоединение Дагестана к России способствовало втягиванию его в общероссийскую систему экономического развития, и ускоренного проникновения в Дагестанскую область капиталистических отношений. Проведенные в области реформы в 60-е гг. XIX в. коренным образом изменили условия социально-экономического, политического и культурного развития Дагестанской области.

Во второй половине XIX в. капитализм обосновался в экономике области, медленно разрушая натуральное хозяйство. Проникновение капитализма подрывало систему земледелия, превращало землю в предмет свободного товарного обращения. Росло бессословное землевладение и, наоборот, уменьшалось дворянское. Особенно четко этот процесс прослеживается в Хасавюртовском округе, где широкое развитие получило торговое земледелие. По данным Н.П. Тульчинского в 1865 г. в собственности дворян этого округа имелось 186313 дес. земли, в 1900 г. беки здесь имели всего 77173 дес., или 41,4 % земельной площади¹, а к 1917 г. 64,6 % дворянских земель перешло к новым владельцам².

Дворяне лишались своих земель в силу того, что продавали их, закладывали свои имения в земельные банки и т.д.

По сведениям А.С. Собриевского, постоянно увеличивалось число заложенных дворянами имений и площадь заложенной земли. Так, в Хасавюртовском округе об этом свидетельствуют следующий цифровой материал.

¹ Тульчинский Н.П. Поземельная собственность и общественное землепользование на Кумыкской плоскости // Терский сборник. Владикавказ, 1903. Вып. VI. С. 83; Мансурова А.Г. Работа Н.П. Тульчинского ... как источник по изучению истории Дагестана // Вопросы истории Дагестана. Т. V. Махачкала, 2009.

² ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 4. Д. 101. Л. 62.

Годы	Число за- ложенных имуществ	Земля под за- лог	Оценка заложен- ной земли	Остаток долга	Сумма выдан- ных ссуд	Средн. сумма на одну де- сят.
1894	31	78771	79088	403120	428607	10,04
1903	67	108650	2369290	1399062	1459840	21 ¹

Резко возросло городское население. По данным Г.Г. Османова, «с 1862 по 1913 гг. все население Дагестана возросло примерно на 80 %; а численность городского населения – в 7,8 раза»².

На экономическое развитие Дагестана во второй половине XIX – начале XX в. большое влияние оказало строительство дорог и мостов в Дагестанской области. «По дорогам движется торговля и промысел в обе стороны: армянский и русский торгаш откроют себе непочатый рынок для сбыта товаров в этих недоступных орлиных гнездах, откуда потечет широкой волной ... дорогое дерево, дорогая дичь, скот и прочее, а пожалуй – еще разные металлы и камни», – писал Е.Л. Марков³.

Все население области, быстро растущий класс буржуазии, а также царское правительство России, были заинтересованы в строительстве прочных дорог, которые способствовали расширению и укреплению торгово-экономических взаимосвязей России с Дагестаном. Заметно улучшилось состояние в сельском хозяйстве, в том числе и в животноводстве.

По данным 60-х годов XIX в. в Гидатле было около 10000 голов крупного рогатого скота, т.е. по 5 голов на каждый двор в среднем⁴. Более богатыми были телетлинцы, которые в среднем на один двор имели в 60-е годы XIX в. по 10 голов крупного рогатого скота⁵.

¹ Собриевский А.С. Задолженность частного землевладения городских недвижимых имуществ на Северном Кавказе. Ставрополь, 1906. С. 25.

² Османов Г.Г. Генезис капитализма в сельском хозяйстве Дагестана. М., 1984. С. 67.

³ Марков Е.Л. Очерки Кавказа. С. 412.

⁴ Воронов Н. Из путешествия по Дагестану // ССКГ. Вып. I. С. 29.

⁵ Там же. С. 6.

По данным 90-х годов XIX в. в сел. Киша, которое входило в союз сельских общин Ганк, насчитывалось более 1590 голов крупного рогатого скота, что составляет примерно 3,5 головы на одно хозяйство а овец было всего 622 шт.¹

В 537 хозяйствах куядинцев имелось более 5001 головы крупного рогатого скота, примерно по 11 голов на одно хозяйство². Эти цифровые данные свидетельствуют о том, что во многих высокогорных обществах Дагестана во II половине XIX в. преобладал крупный рогатый скот при обилии пастбищ.

Если сравнить эту зону с Агулом, то вырисовывается аналогичная картина. По сведениям данных второй половины XIX в., в сел. Буршаг 40 хозяйств имело 202 головы крупного рогатого скота³, в среднем пять голов на одно хозяйство. В сел. Кураг 42 хозяйства имели 237 голов крупного рогатого скота⁴, в среднем более 5 голов на одно хозяйство, в сел. Рича 129 хозяйств имели 525 голов крупного рогатого скота⁵, в среднем 4 головы на одно хозяйство. В целом животноводство во второй половине XIX в. играло важную роль в экономике и в условиях развития товарности и товарного характера приносило большие доходы и являясь одной из основных статей торговли.

К концу XIX в. значительно увеличивается рост торговли в Южном Дагестане. Если за 1863–1869 гг. через Дербентский порт было привезено товара на 4.691636 руб., а вывезено на 8.861917 руб., то только в 1891 г. из Дагестана через Дербент было вывезено 666.100 пудов, а ввезено 1.336412 пудов товара из Азербайджана – мануфактурные и бакалейные товары, лес, изделия из железа, стекла⁶ и многое другое.

В 1898 г. из Дербента было вывезено 1643 пуд. пшеницы и ввезено 64305 пудов, муки ржаной вывезено 428, а ввезено 10214 пудов, муки другого сорта – 417 пудов, вывезено вина 4175 ве-

¹ Дагестанская область. Свод статистических данных, извлеченных из семейных списков населения Закавказья. Издание Закавказского статистического комитета. Тифлис, 1890. С. 164.

² Там же. С. 146-147.

³ ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 5. Д. 87. Л. 399; Агулы. Махачкала, 1975. С. 56.

⁴ Там же. Л. 245.

⁵ Алиев Б.Г. Указ. соч. С. 88.

⁶ Кавказский календарь на 1893 г. Тифлис, 1892. Ч. II. С. 161.

дер, а ввезено 8.424 ведра, рыбы вывезено 25675 пудов, а ввезено 1747, железа вывезено 344 пуда, а ввезено 19484¹, т.е. из этого небольшого перечня ввозимых и вывозимых товаров видно, что ввоз в среднем превышал вывоз в два с лишним раза, а ввоз железа – примерно в пять раз.

Из Баку морем через Астрахань в Дагестан было ввезено 108.081 пудов муки, в 1898 г. в Дербент из Баку было завезено 7.452 пуда² фруктов, т.к. фрукты в Баку поспевали раньше чем в Южном Дагестане.

О торговых связях Дагестана и Азербайджана сообщалось в газете «Кавказ»: «... подвоз хлеба в зерне и мукою из Кубинского уезда и из окрестных деревень в Дербент»³ имела немаловажное значение.

Приведем данные за 1885–1900 гг. о вывозе вина со станции Араблинка (находится между Дербентом и Азербайджаном) Если в 1885 г. из ст. Араблинка было вывезено 174 тыс. ведра вина, то в 1890 г. – было вывезено 238 тыс. ведер. Через 5 лет (1895 г.) вывезено было уже 420 тыс. ведер, в 1900 году – 437 тыс.⁴ ведер вина, т.е. за период с 1885 по 1900 гг. вывоз вина с территории Южного Дагестана увеличился в три раза. Этому способствовало наличие хороших дорог в Дагестане во второй половине XIX – начале XX в., а также функционирование Дербентского порта. В 1893 г. из той же станции Араблинка было вывезено 473 200 тыс. ведер вина, в том числе в Закавказье было вывезено 386000 ведер, а в Россию 87000 тыс.⁵

Строительство шоссейных дорог способствовало вхождению Дагестана в общероссийский рынок, развитию рынка внутри Области, повышению в земледелии агротехнической культуры, улучшению сельского хозяйства, развитию промышленности.

С началом строительства дорог в Нагорном Дагестане добывающая промышленность получила новую ступень своего развития. До второй половины XIX в., можно сказать, что как тако-

¹ ЦГА РД. Ф. 305. Оп. 1. Д. 6а. Л. 12-13.

² Магомедов Н.А. Указ. соч. С. 94.

³ Газета «Кавказ». 1848 г.

⁴ Экономическое положение русского виноградарства на Кавказе. Тифлис, 1896. № 12. С. 202-203.

⁵ Там же. С. 205.

вой добывающей промышленности, поставленной на промышленный лад в Нагорном Дагестане не было. Многие месторождения разрабатывались для собственных нужд.

В 60-е годы XIX в. определенный прогресс был достигнут в добыче каменного угля, торфа, серы, руды, горючего сланца и т.д., чему способствовало открытие колесных дорог, соединявших Нагорный Дагестан с Темир-Хан-Шурою и далее с Петровском.

В районе Кумуха и Хунзаха приступили к разработке торфа. В целом добыча торфа не имела промышленного значения. С 1868 по 1870 гг. было добыто 4104 кв. сажень¹. После завершения строительства дорог в Нагорном Дагестане началось освоение многих месторождений. Например, Карадахский прииск горючего сланца, находящийся в Гунибском округе Среднего Дагестана², разрабатывался войсками. В 1864 г. здесь было добыто 22.978 пудов горючего сланца, в 1877 г. – 80.000 пуд.³, а в 1875 г. – 40.000 пудов.⁴

Все это количество сланца было употреблено на 1) выварку пищи в печах, устроенных в воздухе, печении хлеба и сушку сухарей для войск, расположенных на Гунибе и Карадаге; 2) на выжиг извести в 9 шахтных непрерывно действующих печах для строящихся на Гунибе и Карадаге укреплений⁵.

Среднегодовое производство горючего сланца у Карадахского моста за 1864–1870 гг. составило 71595 пуд.⁶ В промышленных целях разрабатывалось Кхиутское месторождение серы (1860 г.). В месяц завод давал от 8 до 10 тыс. пудов чистой серы. На заводе работало 343 рабочих и служащих.

В середине XIX в. известный геолог, исследователь Кавказа Абих писал, «что минеральные богатства Дагестана не оценены еще по достоинству, но со временем ему суждено процветание. Но и теперь еще развитию горной промышленности препятству-

¹ ЦГА РД. Ф. 126. Оп. 2. Д. 51. Л. 22.

² Нахшунов Экономические последствия ... С. 15.

³ АКАК. Т. 12. С. 450.

⁴ Кавказский календарь на 1876 г. Тифлис, 1875. С. 156; ЦГА РД. Ф. 291. Оп. 1. Д. 1. Л. 20.

⁵ Кавказский календарь на 1878 г. С. 98-99.

⁶ Там же. Ф. 95. Оп. 1. Д. 3. Л. 29.

ют много причин, из коих наиболее серьезным является отсутствие удобных и дешевых путей сообщения»¹. Во второй половине XIX в. представители властей описали и изучили минеральные богатства Области, известные и неизвестные, а также те, которые начали разрабатывать. В изучаемом направлении со строительством Шурино-Гунибской дороги были исследованы богатые залежи серы в Андийском округе близ сел. Артлух и Чирката, в Темир-Хан-Шурином округе – около сел. Нижнее Казанище и Аймаки, в Даргинском округе – около сел. Хадажалмахи, в Аварском – близ сел. Гоцатль, Могох, Гимры, Гоцо, Унцукуль, Зирани²; железная руда – в Темир-Хан-Шурином округе, около сел Атлы-буюн, Казанище, Капчугай; в Гунибском – по реке Кара-Койсу, близ укрепления Гуниб, в Аварском – близ сел. Шахада; никелевая руда – в Темир-Хан-Шурином округе³; глауберовая соль – возле сел. Параул и Гели Темир-Хан-Шурином округа; залежи ископаемого угля близ почтовой станции Тышикли и Эрпели; в Андийском – близ сел Мирката, Артлух; в Аварском – близ сел. Батлух; в Гунибском по р. Аварское Койсу и Кара-Койсу; в Даргинском округе, в Казикумухском округе – у сел Кумы и Кулда; залежи горячего сланца в Темир-Хан-Шурином округе у сел. Муслим-аул; в Гунибском – возле сел. Карадах; в Аварском округе – близ укр. Бурундук-кала⁴. Торф в Аварском округе у сел Ахалчи, Сивух, Хунха, Метерух; в Казикумухском округе – у сел Хосрек, Цовкра, Куркли, Хорхи; в Даргинском – у сел Уллу-ая, Цаукралю⁵.

Кроме вышеназванных, стали известны месторождения сербросвинцовой руды, сурьмяной и висмутовой, мышьяковой руды, серного колчедана, бледной руды, залежи каменной соли, нефти, квасцов, гипса, огнеупорной глины, строительного камня, сурика, литографского камня и др.⁶ Освоение месторождений рудных полезных ископаемых, в условиях крайнего бездорожья и

¹ ЦГА РД. Ф. 291. Оп. 1. Д. 1. Л. 17.

² ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 3. Л. 37.

³ Там же.

⁴ Там же. Л. 41.

⁵ Кавказский календарь на 1893 г. Тифлис, 1892. С. 142.

⁶ Там же.

горного рельефа, требовало крупных первоначальных капитальных затрат. В связи с этим, предприниматели воздерживались от вложения средств в месторождения, имея возможность более выгодного применения своих капиталов, И все же, Кхиутское месторождение серы, расположенное в 56 км. от Темир-Хан-Шуры и давно известное местному населению, было разведано в 1859 г. известным геологом Абихом, а с началом строительства дорог, эксплуатировалось правительством¹. В 1867 г. рудник был передан кн. Эристову. С 1882 по 1891 гг. здесь производилась добыча руды французской компанией, а в 1890 г. при руднике был построен завод для выплавки серы².

На Кхиутском серном заводе работало около 350 рабочих. За 16 лет (с 1877 по 1893 гг.) на этом руднике было добыто 670 тыс. пудов серы³. До Петровска серу доставляли на арбах, а оттуда – на судах до Баку.

Особенно заметное влияние дорожная инфраструктура оказала на развитие Прикаспийской низменности, где стали возникать промышленные и перерабатывающие предприятия. В источниках сообщается: «до этого совершенно пустынного характера равнина, на которой можно было встретить лишь одних пастухов со стадами овец и табунами крупного рогатого скота, стало постепенно оживать»⁴. Фабрично-заводская промышленность Дагестана получила начало своего развития в этой низменной части Дагестана, сосредотачиваясь по преимуществу в городах – Порт-Петровске, Дербенте, Темир-Хан-Шуре»⁵.

Фабрично-заводская промышленность в Дагестане могла успешно развиваться только за счет капитала, вкладываемого в промышленность русскими и иностранными предпринимателями, так как местный капитал был еще маленьким, и вкладывался в

¹ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 3. Д. 5. Л. 2.

² Там же. Ф. 52. Оп. 3. Д. 16. Л. 15.

³ Рамазанов Х.Х. Сельское хозяйство и промышленность Дагестана в пореформенный период. С. 140.

⁴ Гаджиев А.С. Роль русского народа в исторических судьбах народов Дагестана. Махачкала, 1964. С. 63.

⁵ Мансурова А.Г. Промышленность Дагестана во второй половине XIX – начале XX в. Махачкала, 2006. С. 40-43.

основном в те отрасли промышленности, где не требовалось больших капиталовложений¹.

Не вызывает сомнения, что большое влияние на развитие фабрично-заводской промышленности оказало проведение через Дагестан железной дороги, так как отсутствие надежных путей сообщения Дагестана с промышленными районами России тормозило развитие Дагестана, особенно промышленности. Привлеченный из-за границы огромный капитал был направлен правительством прежде всего на строительство железнодорожной сети; с 1893 по 1903 гг. в железнодорожное строительство и промышленность было вложено до 5,5 млрд. руб. После завершения строительства Владикавказской железной дороги (1893) и сооружения Петровско-Дербентской линии в 1897 г. начинается строительство на территории Дагестана 10 железнодорожных станций, более десяти разъездов, десятков мостов, зданий. На «железнодорожных станциях, в мастерских, депо работало в начале XX века около 1000 рабочих»². Длина железной дороги на территории Дагестана составила ~ 194 версты. Уже в 1899 г. с железнодорожных станций Дагестана было отправлено 121591 пассажира и 11419 пудов груза. Железная дорога явилась важным фактором для экономики Дагестана, в росте его товарооборота с российскими регионами.

Крупным промышленным предприятием Дагестана была текстильная фабрика «Каспийская мануфактура».

Возникновению прядильно-ткацкой фабрики в Дагестане способствовала благоприятная экономическая конъюнктура, т.е. близость сырьевых хлопковых рынков и жидкого топлива, удобные рельсовые и водные пути сообщения, большая емкость персидских рынков, требующая тяжелых и грубых сортов хлопчатобумажных тканей, которых русские центральные фабрики не выпускали.

Учитывая эти факторы, группа московских коммерсантов во главе с Решетниковым решила основать в Порт-Петровске хлопчатобумажное производство. Владея 3000000 руб. постройка фабрики была начата в 1897 г. на участке земли в 70 десятин,

¹ Там же. С. 42.

² Гаджиев В.Г. Роль России в истории Дагестана. М., 1965. С. 301.

купленный С.И. Решетниковым. Соучредителем был стат. сов. Ф.И. Петрокино.

В «Обзорах» за 1899 г. отмечалось, что в ноябре 1899 г. приступили к производству различной пряжи. В 1900 г. фабрика работала под фирмой «Общество Кавказской Мануфактуры» и была оснащена новейшими машинами английского производства.

В помещении ткацкого отделения было 528 ткацких станков и 18156 веретен¹. Работало более 100 рабочих. На фабрике работал паровой двигатель в 800 лошадиных сил².

При фабрике имелось 8 казарм для рабочих, лавка, хлебопекарня, библиотека, баня и первая в Дагестане оборудованная больница на 25 коек³. Имелись при фабрике складские помещения, чугунно-литейные мастерские и др.

В 1901 г. на фабрике насчитывалось более 700 рабочих.

В 1902 г. из 795 рабочих фабрики русских было 524, а дагестанцев 266 человек⁴. Ежегодно перерабатывали 40–45 тыс. пудов хлопка⁵.

Из года в год увеличивалась производительность фабрики. Так, если в 1901 г. объем производства составлял 602 тыс. руб., то в 1903 г. – он составил более 818312 руб.; в 1902 г. на фабрике было соткано бязи 7325448 аршин, в 1903 г. было переработано 44247 пудов хлопка⁶.

Экономический расчет организации в области бумагопрядильной и ткацкой фабрики обоснован был правильно, но квалифицированных рабочих на месте не было, горское население к такому труду было еще не приспособлено. Поэтому рабочую силу пришлось привлекать из центральных текстильных районов России. Но русские рабочие обычно здесь болели малярией, поэтому приходилось постоянно менять рабочих, и заинтересовывать их увеличением платы, оплачивая дорогу в два конца,

¹ ЦГА РД. Ф. 20-р. Оп. 1. Д. 6. Л. 1.

² Козубский Е.И. Памятная книжка и адрес-календарь Дагестанской области на 1901 г. Темир-Хан-Шура, 1901. С. 250; ЦГА РД Ф. 21. Оп. 3. Д. 27. Л. 30; Рамазанов Х.Х. Указ. соч. С. 159.

³ Там же.

⁴ ЦГА РД. Ф. 20-р. Оп. 1. Д. 6. Л. 7.

⁵ Там же. Ф. 21. Оп. 3. Д. 28. Л. 53.

⁶ Рамазанов Х.Х. Указ. соч. С. 160.

что в свою очередь отразилось на бюджете фабрики и была главной причиной того, что фабрика в начале 1907 г., вследствие больших дефицитов была на некоторое время приостановлена.

Фабрику «Каспийская мануфактура» в 1913 г. приобретает Бакинский промышленник Тагиев, у которого фабрика работала непрерывно до 1920г. под той же фирмой¹.

Наиболее характерным по продуктивности был 1913 г. В этом году фабрика работала 7 месяцев в две смены по 9 часов каждая и 5 месяцев в одну смену по 10,5 часов в день. В работе было задействовано 11,505 веретен и 413 станков².

Производительность в одну смену равнялась на 100 веретен – 166,8 пудо-номеров пряжи и на 1 станок 48,8 аршин бязи плотностью 50 ниток.

Рабочей силы было занято в производстве в 1913 г.:

при 2-х сменной работе	при одной смене
Прядильщики 307	187
ткачи 419	275
Подсоб. рабочие 69	60
Всего: 795 чел.	522 чел. ³

Всего в 1913 г. выработано бязи: 7294 255,5 аршин. Хлопок употреблялся бухарский, ферганский и муганский (1 сорт), разное персидское сырье (2 сорт). Общий расход хлопка равнялся 51.006 пудам, смеска была: 39,3% первого сорта и 60,7% 2 сорта. Цены на бязь были следующие: каспийская – 13.24 коп.; английская – 14,33 коп.; тегеранская – 16.03 коп.; тифлисская – 14.99 коп. за аршин⁴.

В период Первой мировой войны условия работы изменились: вся выработка пошла на нужды армии. Продукция стала более разнообразной. Изменилось и качество.

Бязь производилась каспийская, английская, персидская, тегеранская, тифлисская, парусная и др. сортов. Разница была

¹ ЦГА РД. Ф. 20-р. Оп. 1. Д. 6. Л. 12.

² ЦГА РД. Ф. 20-р. Оп. 1. Д. 6. Л. 7.

³ Там же.

⁴ ЦГА РД. Ф. 20-Р. Оп. 1. Д. 9. Л. 12.

только в плотности. Продано в 1914 г. 213545 кусков бязи, в аршинах 7245356 на сумму 965006 руб. В этом же году произведено ваты четырех сортов 5285 пудов на сумму 37735 руб., продано 5266 пудов ваты на сумму 48312 руб. Выделано шнурков и веревок 58 пудов на сумму 1396 руб. В 1915 г. в работе было задействовано 8810 веретен и 306 ткацких станков¹. Фабрика работала в одну смену; прядильщиков на фабрике было 140, ткачей 192, подсобных рабочих 53 чел., всего 385 чел. Годовая выработка – 4754296 аршин, расход хлопка 44629 пудов. Цены в военные годы тоже изменились: бязь армейская – 13.02 коп, каспийская – 13.25 коп., парусина – 17 коп за аршин².

Следует отметить, что владельцами фабрики неоднократно были предприняты безуспешные попытки вырастить хлопок в Дагестане.

В апреле 1920 г. фабрика была национализирована и перешла в ведение Дагестанского Областного Совета народного хозяйства.

Таким образом, фабрика «Каспийская мануфактура» играла большую роль в развитии капиталистических отношений. Будучи самой крупной на Северном Кавказе, фабрика создавала рабочие места не только для рабочих из областей Центральной России, но и способствовала притоку на постоянную работу горцев, что было очень важно в условиях Дагестана, где десятки тысяч дагестанцев были безработными. Следует также отметить, что текстильная фабрика сыграла основную роль в подготовке квалифицированных рабочих из коренного населения.

В начале XX в. под влиянием развития промышленности и растущих потребностей рынка в Порт-Петровске на средства представителя англо-бельгийской компании Перси-Кларка была открыта проволочно-канатная фабрика с количеством рабочих 50–60 человек.

В 1908 г. в Порт-Петровске был построен гвоздильный завод, ориентированный на рынки Закавказья и Закаспийского края. В 1912 г. завод был куплен Петуховым, Лекинцевым и др., при которых число гвоздильных станков увеличилось до 18 и тянущих барабанов до 14. И с 1912 г. завод работает под названи-

¹ Там же. Ф. 20-Р. Оп. 1. Д. 6. Л. 27.

² Там же.

ем «Арарат» и принадлежит теперь предпринимателю Петросову. Выпускаемая продукция – гвозди, жженая проволока – увеличилась до 819 тонн в год. Количество рабочих на заводе доходило до 50 человек¹. Поставщиком сырья для гвоздильного завода являлись Брянский рельсопрокатный железодельный завод, Александровский завод в Екатеринославле, Русско-бельгийское металлическое общество².

В 1913 г. завод достиг своей предельной мощности. Иногда в месяц вырабатывалось свыше 600 ящиков и продавалось более 400 ящиков гвоздей различных размеров. В начале XX в. завод изготовлял более 20 видов гвоздей³.

В промышленном производстве Дагестана можно сказать, что гвоздильный завод был одним из предприятий, который развивался и работал стабильно и спрос на его продукцию все возрастал, ввиду экономической и политической нестабильности.

Высокое развитие получила рыбная и консервная промышленности. По сообщениям источников, в 1900 г. добыча сельди в петровских и дербентских водах увеличилась по сравнению с 1893 г. в 26 раз⁴. Весь Юг России в 1904 г. снабжался дагестанской сельдью⁵. Рыбные товары Дагестанской области находили спрос не только в России, но и за границей⁶. Икра и балык отправлялись в Вену, Берлин⁷.

К 1903 г. число рыбных промыслов увеличилось до 79 против восьми в 1892 г.⁸ Новые промыслы были технически лучше оснащены, имели рыбосольные цеха, бондарные предприятия и т.д.

¹ Гаджиев А.С. Роль русского народа в исторических судьбах народов Дагестана. Махачкала, 1964; Ольмесов А.Ш. Органы власти в Дагестане и развитие промышленности в начале XX в. Махачкала, 2001. С. 39.

² ЦГА РД. Ф. 22. Оп. 1. Д. 11. Л. 5.

³ Там же. Д. 1. Л. 10.

⁴ Обзоры Дагестанской области за 1901 г. С. 41-42; Мансурова А.Г. Промышленность ... С. 118.

⁵ Бородин Н.А. Очерк сельдяного промысла по западному побережью Каспия. СПб., 1904. С. 35.

⁶ Мансурова А.Г. Промышленность ... С. 117.

⁷ Козубский Е.И. Дагестанский сборник. Вып. II. Темир-Хан-Шура, 1904.

⁸ Обзоры Дагестанской области за 1904 г. С. 21.

Улов сельди и количество отправки ее в Россию постепенно росли. В 1895 г. было отправлено 21,3 тыс. центн., в 1902 г. – 407,0 тыс. центнеров сельди, 2 млн. пудов различной рыбной продукции¹.

В конце 90-х годов XIX в. была полностью сформирована рыбная промышленность на базе крупных капиталовложений. Весной на рыбных промыслах работало до 16 тыс. рабочих².

В 1894 г. только с одного рыбного промысла в Засулакской Кумыки было вывезено для продажи в Астрахань рыбопродукции на сумму 56365 руб.³

В 1912 г. руководитель научной экспедиции В.И. Мейснер писал, что «кавказский селедочный промысел завоевал себе вполне определенный и прочный рынок сбыта, охватывающий собой, главным образом, южную часть Европейской России, причем «самым главным рынком потребления являлись Донецкий фабричный район и Малороссия (губернии Черниговская, Харьковская и Полтавская), затем идут Северный Кавказ (Терская и Кубанская области) и Новороссия (губернии Херсонская и Екатеринославская); довольно значительное количество сельди (главным образом, крупные сорта и килечный товар) идут в губернии Тульскую и Рязанскую»⁴. Чистая прибыль от кавказского сельдяного промысла в 1912 г. по подсчетам В.И. Мейснера, выразилась в сумме 1610000 рублей⁵.

Доходность от развивающегося сельдяного промысла привлекала все большее внимание. Например, купец Г. Абдуллаев из Дербента предложил своему родственнику со стороны жены, бакинскому миллионеру Г. Тагиеву арендовать рыбные промыслы Воробьева.

Вполне закономерным было то, что экономический закон капитализма привел в начале XX в. к созданию в рыбной промышленности крупных монополистических объединений. В

¹ Обзоры Дагестанской области за 1896, 1903 гг.

² Промышленность Дагестана за 5 лет. Махачкала, 1925. С. 153; Мансурова А.Г. Промышленность ... С. 119.

³ Мансуров М.Х. Указ. соч. С. 63.

⁴ Мейснер В.И. Селедочный промысел на Кавказском побережье Каспийского моря (работы экспедиции в 1912 г.). Петроград, 1914. С. 130-131.

⁵ Там же. С. 134.

Порт-Петровске было создано монополистическое рыбопромышленное объединение «Г.З. Тагиев и К^о», директором которой стал сам Гамдулла Абдуллаев¹.

Все петровские промыслы, ранее находившиеся в ведении фирмы «Наследники К.П. Воробьева», были сосредоточены в руках фирмы «Г.З. Тагиев и К^о»².

Фирма «Г.З. Тагиев и К^о» очень многое сделала для развития рыбной промышленности Дагестана. Г. Тагиев вложил крупный капитал в рыбное дело (64000 руб.)³. Были построены новые промыслы на железобетонной основе, капитально отремонтированы и переоборудованы старые. В Петровске был построен бондарный завод для производства собственной тары для рыбопродуктов, холодильник емкостью более 200.000 пудов, а к холодильнику была подведена железнодорожная подъездная ветка⁴.

В начале 1913 г. было образовано другое крупное монополистическое рыбопромышленное объединение – Акционерное общество «Рыбак», фактически принадлежавшее торговому дому «Е.И. Лобов и сыновья». Оно сосредоточило в своих руках более 25 тысяч лучших южных промыслов⁵, которые были отремонтированы, переоборудованы, многие заново построены из железобетона. В Белиджи акционерным обществом «Рыбак» был построен современный бондарный завод.

Архивный материал свидетельствует о большом размахе деятельности акционерного общества «Рыбак». В 1914 г. у рыбопромышленного и торгового акционерного общества «Рыбак» состояло построек и сооружений на промыслах на сумму 897.171 руб.; затраты на сооружение новых построек составили 776.692 руб. Были построены жилые помещения для администрации и рабочих на сумму 40.226 руб. В 1915 г. на эти цели были произведены расходы в размере 2611.060 руб.⁶ Достаточно сказать, что

¹ Новое дело. № 8 от 18 февраля 1999 г.

² Мансурова А.Г. Промышленность ... С. 126.

³ Дагестанская промышленность за 5 лет. (1920–1925). Буйнакск, 1925. С. 161–162.

⁴ Там же. С. 162.

⁵ ЦГА РД. Ф. 112. Оп. 1. Д. 1. Л. 10.

⁶ Там же. Л. 12.

за аренду сельдяных промыслов акционерное общество «Рыбак» платило в год 211.540 руб.¹

Таким образом, в конце XIX века была заложена основа развивающейся рыбной промышленности Дагестана. В итоге рыбная промышленность Дагестана почти полностью оказалась в руках крупных монополистических объединений – астраханского рыбопромышленника К.П. Воробьева, фирмы «Г.З. Тагиев К^о» и акционерного общества «Рыбак»².

Следовательно, рыбный промысел Дагестана все активнее приобретал крупнокапиталистический характер.

С открытием новых рынков сбыта и с ликвидацией проблем с перевозкой, в рыбную промышленность активно проникает крупный капитал, который впоследствии вытеснил и разорил мелких рыбопромышленников. Как писал А.Ф. Невраев, общий капитал, вложенный в рыбное хозяйство Дагестана, можно считать равным приблизительно 11.000.000 руб.³

С проведением железной дороги в Дагестане капиталисты стали строить промышленные предприятия. В Дагестан стали прибывать переселенцы из различных центральных губерний России, квалифицированные рабочие и инженеры для работы на железной дороге, в Порт-Петровском порту, на вновь созданных фабриках, заводах и других промышленных предприятиях.

Все это способствовало усилению экономических связей, оживлению торговли, вовлечению в нее местного населения.

Новые пути сообщения и мосты играли важную роль в развитии экономики Дагестана, улучшали внутренние связи отдельных округов, связывали населенные пункты Дагестана с другими районами России. В свою очередь, совершенствование дорожной сети стимулировало в начале XX в. вывоз из Дагестана фруктов, овощей, винограда, фруктовых консервов⁴.

После завершения строительства дорог в Нагорном Дагестане значительного развития достигла консервная промышленность. Этому способствовало наличие здесь сырьевой базы для

¹ Там же.

² Мансурова А.Г. Указ. соч. С. 127.

³ Невраев А.Ф. Дагестанский район. Труды научного института рыбного хозяйства. М., 1929. Т. IV. С. 240.

⁴ ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 39. Д. 28. Л.52.

производства фруктовых консервов, а также наличие дешевой рабочей силы. Для ряда районов Нагорного Дагестана (Хаджалмахи, Цудахар, Гергебиль, Ирганай и др.) продукты садоводства были одним из основных источников, главным ресурсом дохода.

После строительства дорог и мостов, а также функционирования железной дороги вывоз из Дагестанской области фруктов, овощей, фруктовых и овощных консервов увеличился.

Во второй половине XIX в. с открытием движения на Петровской ветви Владикавказской железной дороги, облегчившей и ускорившей транспортировку грузов во внутренние губернии России, для дагестанских фруктов и винограда открылись новые рынки с обширным спросом. Количество отправляемых из Дагестана в Россию свежих фруктов увеличивалось с каждым годом¹.

В начале XX в. значительных размеров достигает консервная промышленность в Темир-Хан-Шуре. В 1903 г. в городе насчитывалось восемь предприятий, где применялся труд 80 рабочих. В 1909 г. число предприятий доходит до 18, число рабочих достигает 133 человека. В 1911 г. в Темир-Хан-Шуре насчитывается уже двадцать два консервных предприятий. На этих предприятиях трудилось 200 человек. Все количество овощных и фруктовых консервов и пюре, ежегодно вывозимое из Шуры, достигает до 707 000 пудов².

С этого времени роль дороги, соединявшей Нагорный Дагестан с Темир-Хан-Шурой, возрос; количество отправляемых из Нагорного Дагестана свежих и соевых фруктов и других товаров с каждым годом все более и более возрастало, а в Темир-Хан-Шуре возникла новая промышленность – приготовление сахарных консервов из персиков, абрикосов, слив и других фруктов и овощей, а также пюре или теста из разных фруктов.

Производительность заводов была разной: 1) – до 500 банок в год, два завода до 3 тыс. банок, следующие два завода до 4 тыс. банок, три завода выпускали до 15 тыс.; один завод выпускал до 10 тыс. б., три – до 90 тыс. и два – до 20 тыс. банок в год. Но большинство из этих заводов были устроены временно – на

¹ Там же.

² ЦГА РД. Ф. 2. оп. 2. Д. 69 е. Л. 24; Обзоры Дагестанской области за 1904, 1910, 1911 гг.

период варки консервов; настоящих же заводов было два – завод Хизри Гаджиева приготовил в 1902 г. консервов из персиков и белой черешни 1200 банок на сумму 9 тыс. руб. и 8 тыс. пуд пюре из абрикосов, кизила и др. на сумму 35 тыс. руб.¹ Для укупоривания консервов на заводе изготавливались жестяные банки, для производства которых было 8 ручных станков, на которых за один год было приготовлено 12500 жестяных банок на сумму 4375 руб. Производство продолжалось с июня по сентябрь; рабочих в это время на заводе было 15 чел.; оплата – 20 коп. в день за 10-11 час. работы.

У Гаджиева имелись еще два завода: 1) в сел. Араканы Койсубулинского участка Аварского округа и 2) в сел. Хаджалмахи. Оба завода в 1902 г. изготовили консервов 800 пудов на сумму 60 тыс. руб., пюре 9 тыс. пудов на сумму 43 тыс. и жестяных банок 8 тыс. штук на сумму 2800 руб. Рабочих было по 12 чел. Второй завод Алибекова, изготавливал 1000 пуд. консервов на сумму 7 тыс. руб. и пюре 5.600 пуд. на сумму 2240 руб. и 10 тыс. жестянок на сумму 3500 руб. Сбыт различных пюре производился исключительно в Москву, консервов – повсеместно в Россию².

Для приготовления пюре и консервов употреблялись: вишня, слива, абрикосы. Абрикосы и персики скупались в Аварском и Даргинском округах. В дальнейшем промышленники стали выпускать продукцию более широкого ассортимента: консервы и пюре из различных видов овощей. В «Обзоре Дагестанской области за 1902 г.» указывается о том, что в Темир-Хан-Шуре на консервных заводах выпускали «пюре из помидоров, икру, солянку, фаршированный перец, икру из баклажанов, всего 2000 пуд. ежегодно. Благодаря прекрасным вкусовым качествам компотов, они имели большой спрос не только в городах Кавказа и Закаспийской области, но также в Москве, Одессе, Томске, Риге, даже в Варшаве. Количество консервов и пюре, вывозимое из области ежегодно, колебалось в пределах 40 тыс. пуд.³

Промышленники покупали фрукты на деревьях до созревания их у жителей Нагорного Дагестана, так что все выгоды от но-

¹ Памятная книжка ... С. 57; Кавказский календарь на 1893 г. С. 149.

² Обзор Дагестанской области за 1902 г. С. 40.

³ Там же.

вой промышленности почти целиком получали горожане, не имеющие ничего общего с садоводством¹.

Из Нагорного Дагестана (Аварского и Даргинского округов) вывозили также колотые косточки (как сладкие, так и горькие) абрикосов; их использовали суррогатом для горького и сладкого миндаля в кондитерских изделиях и для начинки конфет.

Только по железной дороге было вывезено овощей и фруктов в 1900 г. в 4,3 раза больше, чем в 1894 г. В 1899 г. было вывезено 26 тыс. пудов, а в 1900 г. 112,6 тыс. пудов овощей и фруктов. А если взять данные чуть позднего периода, то очевидно, что вывоз из Дагестана овощей и фруктов, а также консервов, значительно возрос. К примеру, вывоз консервов в 1913 г. составил 13 тыс. центн., а в 1903 г. – 50 тыс. центнеров².

В источниках встречается множество сведений относительно вывоза из Области различных товаров. Так, по сведениям Дербентской таможни, через Дербентский пост было вывезено более 45000 пуд. фруктов на общую сумму 52980 р.³ Из Темир-Хан-Шуры было отправлено свежих фруктов 10.425 пуд. только через общество «Кавказ и Меркурий», не считая отправленных фруктов мелкими партиями на подводах, а через Петровский порт по сведениям Статистического отдела департамента таможенных сборов было вывезено 68.000 пуд.⁴

В 1916 г. консервные заводы Дагестанской области на рынках реализовали более 300000 пудов консервов⁵.

Специализированные транспортные канторы, такие как общества «Надежда», «Кавказ и Меркурий» и др. занимались вывозом консервов из Дагестана. За период с 1899 по 1900 г. ежегодно эти канторы вывозили примерно 40 тыс. пудов консервов в Финляндию, Прибалтику, Польшу и т.д.⁶

¹ Там же.

² Обзоры Дагестанской области за 1900 г. С. 36.

³ Там же. С. 42.

⁴ ЦГА РД. Ф. 226. Оп. 1. Д. 16. Л. 92.

⁵ ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 3. Д. 28. Л. 52-53.

⁶ ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 174. Л. 3.

Перед войной (1914 г.) консервная промышленность Дагестана производила свыше 11 млн. условных банок фруктовых и овощных консервов и пюре¹.

В Дагестане к началу XX в. функционировали десятки фруктово-консервных и вспомогательных предприятий, специализировавшихся на изготовлении плодовых и овощных консервов, что привело к появлению прослойки предпринимателей. Из числа дагестанцев появились фабриканты и заводчики.

Следует отметить, что, благодаря развитию консервной промышленности в начале XX в., местный национальный капитал заметно рос и вкладывался в основном в производство консервной промышленности, то есть в отрасли, не требовавшие больших капиталовложений². Тем не менее, строительство новых дорог, проведение железной дороги по территории Дагестана, обилие качественного и дешевого сырья, снижение тарифов, наличие дешевой рабочей силы, небольшие капиталовложения вызвали быстрый рост консервной промышленности в Дагестане³.

В сельском хозяйстве так же произошли большие изменения, а самое главное – появилась возможность реализации продукции сельского хозяйства, продуктов скотоводства и животноводства.

Расширились посевы зерновых культур, увеличилось поголовье скота. За 1899 г. из Дагестанской области было вывезено более 280 пудов мяса, более 385 пудов овечьей шерсти, 51 пуд свинины, 11150 кож крупного рогатого скота, 25123 невыделанных кож мелкого рогатого скота⁴.

Главной статьей торговли были продукты земледелия, особенно хлеб, который в основном вывозился на продажу в Центральные губернии России. За 1895–1900 гг. по железнодорожным станциям Дагестана было вывезено 1504 тыс. пудов хлеба⁵.

Вывоз товарной продукции животноводства все более возрастал. Так, если из Казикумухского округа в 1902 г. на внешний

¹ Там же. Ф. 21. Оп. 3. Д. 28. Л. 52.

² Мансурова А.Г. Указ. соч. С. 108.

³ Там же.

⁴ Обзоры Дагестанской области за 1900 г. С. 87.

⁵ Гаджиев В.Г. Роль России в истории Дагестана. М., 1965. С. 282.

рынок было вывезено 6 тыс. овец, 880 пудов шерсти, то в 1914 г. было вывезено 17575 овец и 9105 пудов шерсти. Из Гунибского округа в 1899 г. было вывезено за пределы Области более 9030 овец и 5765 пудов шерсти, а в 1914 г. было вывезено 51 тыс. овец и 14584 пудов шерсти¹.

Интересное описание базара в сел. Анди мы встречаем у Н. Дубровина: «В Анди производился значительный торг лошадьми и оружием, привозимым из общества Кубачи, из Персии и Турции. Ежегодно туда съезжаются торговцы, которые, закупая гуртом андийские бурки, отправляют их за линию и в Тифлис, взамен андийцам продают красный товар, железо, соль, кукурузу»². Эндирей вел оживленную торговлю с Черкессией, Крымом и Персией³.

Такое заметное улучшение в процессе развития товарного земледелия и товарного животноводства способствовало втягиванию экономики Дагестана в орбиту общероссийского рынка и развитию легкой и пищевой промышленности.

Наличие надежных и прочных дорог явилось благодатной почвой для проникновения в сельское хозяйство усовершенствованных сельскохозяйственных машин, различных орудий труда. Это позволяло улучшить качество и урожайность различных земледельческих культур. В Дагестанской области усовершенствованных, современных орудий производства в 1910 г. насчитывалось более 48390 единиц или 46,3 % от общего числа всех сельскохозяйственных орудий⁴. «Железные плуги окончательно вытеснили соху и деревянный плуг из обихода населения» даже в горных и предгорных районах Дагестана⁵.

Развитию городов, промышленности, транспорта, улучшению производительности сельского хозяйства способствовало открытие кредитных учреждений в городах Дагестана: агентство Донского земельного банка, отделение банка Милютина, отделе-

¹ ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 3. Д. 23,24; 90, 100.

² Дубровин Н. История войны и владычества русских на Кавказе. СПб., 1871. Т. I. С. 500.

³ Нахшунов И.Р. Указ. соч. С. 24.

⁴ Сельскохозяйственные машины и орудия в Европейской и Азиатской России. СПб., 1913. С. 42.

⁵ Дагестанские областные ведомости 1913 г. № 51.

ние Северного банка. В 1907 г. обороты Петровского отделения Северного банка и Дербентского банка Милютина составило свыше 26700 тыс. руб.¹

Наряду с развитием торговли, с ростом числа торговых предприятий, происходило увеличение численности купцов и торговцев. Если в 1887 г. в с. Аксай было 39 торговых лавок и 99 торговцев², то в 1897 г. количество торговых лавок достигло 53, а в слободе Хасавюрт – 60. По данным 1879 г. в Засулакской Кумыкии купцов 2 и 3 гильдий достигло 400, в 1896 г. их насчитывалось уже 511³.

Заметно растет число купеческого сословия в Дагестане. По данным И.Р. Нахшунова в 1892 г. было выдано 1680 торговых свидетельств, в 1911 г. – уже 3466 таких свидетельств. Поступления от выданных торговых свидетельств ежегодно возрастали в среднем на 2,5 %⁴. По данным «Кавказского календаря» в 1893 г. «на отлучку из Дагестана по торговым» делам было выдано 386 свидетельств⁵.

Профессор Х.-М.О. Хашаев, говоря о развитии торговли в Дагестане в пореформенный период, писал о том, что «если в 1886 г., в Дагестане купцов было только 267 человек, то в 1913 г. их стало 740. В 1892 г. по Дагестану было выдано 2680 торговых свидетельств, в 1911 г. – уже 3465⁶.

Важную роль в развитии экономики Дагестана наряду с проведением шоссейных дорог, строительством железнодорожной сети играл и морской порт, который был открыт в 1870 г. в Порт-Петровске. Общества «Кавказ и Меркурий» и «Восточное общество» установили регулярное морское сообщение с целью торговых грузооборотов с городами Баку и Астрахань.

Через Порт-Петровск и по нефтепроводу, проложенному из порта, в г. Грозный отправлялось значительное количество

¹ Губаханова Р.А. Из истории становления буржуазии в Дагестане во II половине XIX – начале XX вв. (Торгово-промышленный капитал). Махачкала, 2003. С. 67.

² Гаджиев В.Г. Роль России в истории Дагестана. С. 304.

³ Мансуров М. Указ. соч. С. 59.

⁴ Нахшунов И.Р. Указ. соч. С. 129.

⁵ КК на 1893. Тифлис, 1892. С. 161.

⁶ Хашаев Х.-М.О. Указ. соч. С. 122.

нефтепродуктов, доставлявшихся в Область из Баку танкерами по морю.

Проведение колесных дорог в Нагорный Дагестан коренным образом изменили условия социально-экономического развития Области. Товарно-денежные отношения стали усиленно проникать в Нагорный Дагестан, втягивать его в общероссийское русло экономического развития. Этот процесс еще сильнее усилился после преобразования Петровского морского порта и строительства Владикавказской железной дороги. Бурно развиваются торговые связи с центральными районами России.

Строительство шоссейных и грунтовых дорог, сооружение крепостей-слободок, развитие городов, ликвидация всякого рода пошлин способствовали развитию и усилению торгово-экономических связей Нагорного Дагестана с Центральной Россией, Северным Кавказом и Закавказьем.

О стабильном росте товарооборота свидетельствует баланс привозной и ввозной торговли через Петровский порт. Учитывая, что в основном этот товар проходил в Нагорный Дагестан через Темир-Хан-Шуру, приведем данные, являющиеся убедительным доказательством стабильности и роста товарооборота после строительства тракта Темир-Хан-Шура–Гуниб–Кумух в Нагорный Дагестан:

В Петровский порт привезено товаров:

В 1888 г. 745511 пуд.

1889 г. 978895 пуд.

1890 г. 1.092828 пуд.

1891 г. 1.077176 пуд.

1892 г. 2.291834 пуд.¹

В 1864 г. в Порт-Петровск было привезено товаров на сумму 1.348544 руб., а вывезено на 1.22108 руб.; а в 1899 г. привезено товаров на сумму 29.417000 руб. и вывезено на сумму 14.397.000².

К 1914 г. «грузооборот Петровского порта достиг 11,0 млн. центнеров, против 7,3 млн. центнеров в 1898 г. По сведениям И.Р.

¹ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 11. Д. 2. Л. 16.

² Гаджиев В.Г. Указ. соч. С. 303.

Нахшунова в 1914 г. в Петровский порт вошло 1757 различных судов вместо 442 в 1884 г.¹

В 1896 г. в Темир-Хан-Шурином округе торговый оборот равнялся 115050 руб.; в Гунибском округе в укреплении Гуниб, Карадах и в сел. Чох и Согратль годовой оборот базаров доходил от 42000 до 55000 руб. Торговых свидетельств было в 1896 г. выдано 2566 чел., это больше, чем в 1895 г. на 239 документов. В Темир-Хан-Шуре в 1896 г. от продажи гербовой бумаги и марок было получено 7310 руб., от торговых свидетельств и документов – 27311 руб., паспортов – 13846 руб., всего в 1896 г. поступило 48467 руб., в 1895 г. – 46974 руб., в 1892 г. – 3.0986 руб.² Эти данные свидетельствуют о том, что за четыре года (с 1892 по 1896 г.) на 18 тыс. увеличилась прибыль, а за один год (с 1895 г. по 1896 г. разница составила уже 2.000 руб.). Росла товарность традиционных отраслей сельского хозяйства Дагестана: из года в год увеличивалась поставка из гор на общероссийский рынок животноводческой продукции. В подтверждение этого приведем данные: по Аварскому, Гунибскому, Казикумухскому, Темир-Хан-Шуриному округам товарная продукция животноводства увеличивалась с 602549 руб., в 1902 г. до 2143979 руб., в 1914 г. т.е. больше, чем в три с половиной раза. Особенно быстро товарность животноводства росла в горных районах. За те же годы, например, в Гунибском округе она увеличилась с 849 тыс. руб.³ более, чем в двенадцать раз. Для сравнения – в Темир-Хан-Шуре, расположенной на равнине, товарность животноводства выросла с 227 тыс. руб. до 600 тыс. руб., т.е. только в 2,6 раза.

Следует отметить, что этот рост происходил, главным образом, за счет продукции овцеводства, По тем же данным и за тот же период удельный вес продукции овцеводства в товарной продукции животноводства вырос на 15-20%, а по некоторым округам и того более. Например, из Гунибского округа 1899 г. было вывезено за пределы области 9031 овца и 5765 пуд. шерсти, в 1906 г. – 9668 овец и 6949 пудов шерсти, а в 1914 г. – 51 тыс. овец и 14584 пуда шерсти. Казикумухский округ в 1902 г. поста-

¹ Нахшунов И.Р. Указ. соч. С. 131.

² Обзоры Дагестанской области за 1902, 1914 гг.

³ ЦГА РД. Ф. 291. Оп. 2. Д. 1. Л. 17; Обзоры Даг. Области за 1902, 1914 гг.

вил на внешний рынок около 6 тыс. овец и 880 пуд. шерсти, а в 1914 г. – 17575 овец и 9105 пуд шерсти¹. По единодушному заключению «Обзоров» и отчетов начальников округов, мясо вывозилось преимущественно в промышленные районы Закавказья и Северного Кавказа, а шерсть – в Москву и Иваново-Вознесенск (текстильные центры), при этом в обоих случаях животноводы имели дело со скупщиками или его агентами².

Одновременно дагестанские скупщики завозили в Дагестан промышленные товары и мануфактурные изделия из Москвы, Лодзи, Белостока; бакалейные товары – из Ростова, Армавира, Одессы, Москвы, Баку, Астрахани; скобяные изделия из Ростова, Одессы, Тулы с Нижегородской ярмарки; галантерейные товары из Москвы и Варшавы; обувь и кожу – из Москвы, Варшавы, Петербурга, Нижегородской губернии, Таганрога, Одессы; строительные материалы – из Новороссийска, Донбасса, Астрахани, Царицына. Купца из Дагестана можно было встретить даже в Ярославле. Все это свидетельствует о том, насколько широкими и разветвленными были торговые связи Дагестана с другими районами России. Доставлялись эти товары до Петровска железнодорожным или морским путями, оттуда на арбах в Темир-Хан-Шуру и далее в Нагорный Дагестан и реализовывались на еженедельных базарах в сел. Нижний Дженгутай, Губден, Кулецма, Леваша, Кутиша, Уллу-ая, Акуша, Мекеги, Цудахар, Хаджалмахи, Куппа, Гуниб, Чох, Согратль, Кумух, Кули, Кая, Куркли³ и многих др., куда прибывали и торговые представители из Кизляра, Астрахани, Ростова и Закавказья так как после строительства тракта Темир-Хан-Шура–Гуниб–Кумух, соединяющего Темир-Хан-Шуру с Нагорным Дагестаном, роль местных базаров увеличилась⁴.

После строительства тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух значительное развитие получил извозный промысел. Это был весьма выгодный источник дохода и доставлял жителям сел,

¹ Османов Г.Г. Социально-экономическое развитие дагестанского доколхозного аула. С. 45.

² Там же. С. 60.

³ Обзоры Дагестанской области за 1914 г. С. 40.

⁴ Обзоры Дагестанской области за 1902 г. С. 26.

тяготевших к тракту, значительные заработки. Перевозом грузов на арбах занималось значительное число жителей Кутишинского, Акушинского, Цудахарского наибств, Аварского и Гунибского округов.

Наиболее активно извозом занимались по окончании посевов и до уборки хлеба, а с осени по снятии хлеба¹.

Постепенно некоторые села стали специализироваться на извозном промысле. Как отмечается в источниках, извозом занимались преимущественно жители Темир-Хан-Шурина и Даргинского округа². Перевозка тяжестей производилась на маленьких арбах, поднимающих не более 300 пуд. Главными трактами извоза служили дороги от Петровска на Темир-Хан-Шуру, Гуниб. Перевозили товары из Нагорного Дагестана в Темир-Хан-Шуру, Петровск и дальше. В Нагорный Дагестан аробщики доставляли в основном товары, получаемые морем из Астрахани и Баку, а также провиант, доставляемый в части войск.

Аробщики Темир-Хан-Шурина и Даргинского округов³ отправлялись артелями в пределы Терской области на заработки.

Вывоз свежих фруктов (черешня, яблоки, груш, персики, виноград) осуществлялся на частных подводах маленькими партиями круглый год: с мая до апреля следующего года.

Перевозкой серы через Темир-Хан-Шуру до Петровска были заняты до 1500 подвод крестьян, которые возили готовую серу на своих маленьких арбах до Петровска, а оттуда обратно везли фабричную продукцию для жителей Нагорного Дагестана⁴.

Большой интерес представляют протоколы и постановления по извозному промыслу. В «Обязательном постановлении об извозном промысле» говорится: «Желающим заняться извозным промыслом необходимо получить свидетельство о благонадежности, заплатить сбор за право извоза, взять металлические ярлыки в 3-х экземплярах, таксу. Ярлык дает право заниматься извозным промыслом только одному лицу, на имя которого он выдан. Извозчики должны быть трезвы и не позволять себе грубостей. За

¹ Обзоры Дагестанской области. С. 41.

² ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 61. Л. 4.

³ ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 215. Л. 38.

⁴ Там же. Д. 61. Л. 8.

плату по таксе одноконные извозчики не имели права вести более двух, а пароконные – более четырех человек. За возврат хозяину забытых вещей или в полицию извозчики получали с хозяина вещи, как плату за поездку в оба конца. Ручной багаж весом до 2 пудов провозился бесплатно, а при крупном багаже плата за конец полагается двойная. Извозчики обязаны вести безвозмездно заболевшего на улице человека или умершего, или сильно пьяного. Такса за 1 час. – 1 руб., после 12 час ночи плата удваивается. Плата ломовым извозчикам и их обязанности: бревна, доски, полосы железа укладывать так, чтобы концы их не волочились на земле, сыпучие предметы – землю, глину, песок, гравий наполнять так, чтобы при движении перевозимое не рассыпалось. Как в дни базара, так и вне базара вести клань обывателей по таксе до 30 пуд. – 15 коп. свыше – 20 коп. за конец. При перевозке провианта и других казенных тяжестей до частей войск – по 1 коп. с пуда»¹.

В начале XX в. бурно развиваются рыночные отношения. Растет товарность различных отраслей сельского хозяйства. Происходит постоянное ежегодное увеличение поставок животноводческой продукции на общероссийский рынок. Это обеспечивалось наличием и функционированием прочных, надежных дорог, связывавших горный Дагестан с равниной. Товарная продукция животноводства, например, в пяти округах Дагестана – Аварском, Гунибском, Казикумухском, Темир-Хан-Шуринском и Даргинском – увеличилась в 1914 г. (2143,979 руб.) в три с половиной раза по сравнению с 1902 г. (602,549 руб.)².

Из Гунибского округа было вывезено в 1899 г. за пределы области более 9030 овец и 5765 пудов шерсти, а к 1914 г. эти цифры были намного выше – вывезено было 51000 овец и 14584 пудов шерсти³, т.е. вывоз овец увеличился более чем в пять с половиной раз, а вывоз шерсти – более чем в две с половиной раза.

Такое же положение наблюдается и в других округах Дагестана. Так, например, в 1902 г. из Казикумухского округа на внешний рынок было вывезено 6 тыс. овец и 880 пудов шерсти, а

¹ Там же. Д. 16. Л. 13.

² ЦГА РД. Ф. 21. Оп. 3. Д. 23, 55-56, 61-68, 84-90.

³ Там же.

в 1914 г. – было вывезено за пределы области 17575 овец и 9105 пудов шерсти¹, т.е. вывоз овец увеличился почти в три раза, а вывоз шерсти возрос более чем в девять раз.

В 1898 г. через Петровск из Дагестана было вывезено различных товаров более 83 млн. пудов, ввезено 14 млн. пудов.

По данным Г.Г. Османова, наиболее «высокоразвитым» в отношении товарной продукции зернового хозяйства «был Хасавюртовский округ, входивший тогда в Терскую область». В 1913 г. округ «поставил на рынок сельскохозяйственной продукции на 4506800 руб., в том числе 1 млн. пудов муки, 2,5 млн. пудов сена, 40 тыс. пудов шерсти»².

После прекращения военных действий, в связи с дорожным строительством в торговлю стало втягиваться население всех сел Дагестана. Ремесленники и кустари стали производить все больше товара для реализации на внутренних рынках, а также для вывоза за пределы Дагестана.

Меновая торговля постепенно уступает место денежной. Во многих населенных пунктах появляются еженедельные базары, в окружных центрах и в пунктах сосредоточения офицеров – открывались магазины.

Видное место в торговле привозными промышленными и продовольственными товарами начинают занимать также окружные центры, в особенности Ахты, Касумкент, Казикумух, Маджалис, Ботлих и другие. Еженедельные базары играли большую роль в хозяйственной жизни сельского населения, которые устраивались во многих крупных селах Дагестанской области, находившихся у пунктов скрещивания дорог. Накануне Первой мировой войны в Дагестане было 35 аулов, славившихся своими базарами, на которых кроме продуктов сельского хозяйства и изделий кустарных промыслов, продавались товары, привозимые из центральных губерний России: хлеб, мануфактура, бакалея, железоскобяные товары и т.д.³ Д.Н. Анучин следующим образом описывает базар в селении Кубачи: «Еженедельно по пятницам, в ауле бывают базары, на которых продаются разные товары, привозимые из России, преимущественно из Астрахани, откуда выво-

¹ Там же.

² Османов Г.Г. Указ. раб. с. 73.

³ Нахшунов И.Р. Указ соч. С. 128.

зят: верблюжью шерсть, посуду, краски, галантерейные товары и немного мебели»¹.

Сравнительно широко была развита развозная и разносная торговля мелкой галантереей и частично мануфактурой. В 1903 г. по Дагестану было взято 136 свидетельств на право ведения развозной торговли и 525 -разносной². Коробейники со своими товарами проникали в самые высокогорные районы Дагестана. Все это стимулировало процесс строительства шоссейных дорог.

По сведениям источников, обороты базаров к концу XIX в. заметно увеличивались. Так, например, в 90-х гг. XIX в. среднегодовой оборот хунзахского базара по приблизительным данным, составил 50 тыс., руб.³ В Гунибе было три магазина, один из которых имел оборот в 10 тыс. руб.⁴ В сел. Кумух находился торговый дом Нурадиновых – дагестанских миллионеров⁵.

В 1900 г. в городах Дагестане «было 7 складов вина и спирта, трактиров – 35, духанов – 85, фруктово-вино-водочных заводов – 36, из коих действовало 25⁶; пивоваренных заводов было три, где было выварено пива на 8115 руб. акциза⁷. В Порт-Петровске насчитывалось 238 предприятий⁸. Предприятия с годовым оборотом от 2 тыс. до 10 тыс. руб. каждое были в Темир-Хан-Шуре⁹.

В 1913 г. в Дагестанской области насчитывалось, 300 предприятий и торговых заведений¹⁰. Почти все фабрики и заводы находились в руках русских и иностранных капиталистов, на которых работало большинство русских рабочих¹¹.

¹ Анучин Д.Н. Отчет о поездке в Дагестан летом 1882 г. // Известия ИРГО. Т. 20. С. 432.

² Нахшунов И.Р. Указ. соч. С. 131.

³ Кавказский календарь на 1893 г. Тифлис, 1892. С. 161.

⁴ ЦГА РД. Ф. 72. Оп. 1. Д. 12. Л. 8.

⁵ Там же. Д. 4. Л. 3-5.

⁶ Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX в. М., 1961. С. 121.

⁷ Мансурова А.Г. Указ. соч. С. 91.

⁸ Хашаев Х.-М.О. Указ. соч. С. 122.

⁹ ЦГА РД. Ф. 71. Оп. 2. Д. 6. Л. 58-59.

¹⁰ Вагабов М.В. Железнодорожный и водный транспорт Дагестана: история становления и развития (конец – 90-е годы 20 в.). Махачкала, 1997.

¹¹ Мансурова А.Г. Указ. соч. С. 60.

К концу XIX в. большую роль в процессе втягивания Дагестанской области в товарно-денежные отношения, в развитии капиталистических отношений сыграли города – административные и торговые центры.

С 1862 по 1913 г. все население Дагестана возросло примерно на 80 %, а численность городского населения - в 7,8 раза. Удельный вес городского населения с 2,1 % в 1862 г. увеличился до 5,5 % в 1899 г. и до 11 % в 1913 г.¹ За 13 предвоенных лет число городского населения возросло во столько же раз, во сколько раз оно возросло за 37 лет конца XIX в.² Увеличение числа жителей городов происходило как из-за естественного прироста населения, так и за счет притока извне (особенно из губерний России, аулов Дагестана).

В 1914 г. по сравнению с 1867 г. население г. Петровска увеличилось почти в 10 раз³. В начале XX в. Петровск был крупным транзитным городом.

Рост товарооборота с Центральной Россией способствовал расширению рынков и торговли в Дагестане. Очевидцы отмечали, что «число торговцев растет с каждым днем, постройки новых лавок и, переделка старых на новый лад идет безостановочно. Капиталисты проснулись от спячки и стараются захватить, во что бы то ни стало торговые места и застроить их лавками. Немало крупными торговцами роздано товаров в кредит»⁴. Показателем роста торговли в городах служат данные о выдаче торговых свидетельств. Если в 1887 г. торгово-промышленными учреждениями в Петровске, Темир-Хан-Шуре и Дербенте было выдано 1028 свидетельств, то в 1899 г. по городам выдано – 1590 свидетельств, стоимостью 38.584 руб.⁵

Население городов по сословиям выглядело так: на 1894 г. купцов в Темир-Хан-Шуре было 208 чел.; в Дербенте – 274 чел., в Петровске – 81 чел.⁶ Всего 662 человека. В 1903 г. картина сосло-

¹ Османов Г.Г. Генезис капитализма в сельском хозяйстве Дагестана. М., 1984. С. 27.

² Там же.

³ Обзор Дагестанской области за 1913 г. С. 39-40.

⁴ Гаджиев В.Г. Роль России в истории Дагестана. М., 1965. С. 305.

⁵ Там же.

⁶ Обзор о состоянии Дагестанской области за 1894 г. табл.

вий по городам была следующей: купцов в Шуре 431, Дербенте - 116, в Петровске – 220 человек.¹ Всего 767 человек.

Порт-Петровск, благодаря своему географическому положению и природным условиям, стал одним из самых значительных центров торговли в юго-восточном районе Каспийского моря. Особенно важное значение Петровск приобрел с проведением железнодорожных линий на Владикавказ и Баку, соединивших его со всей сетью железных дорог Империи, был открыт выход к Черному морю.

В докладе министра путей сообщения отмечалось: «При существующих путях сообщения Петровский порт является одним из самых значительных центров внешней торговли с юго-восточным районом Каспийского моря»². В этом докладе указывалось на необычайно быстрый рост торговой деятельности Петровска с момента открытия железной дороги. С ноября 1893 г. по 1 июня 1895 г. Петровский порт посетило 1749 пароходов и грузовой оборот его достиг 19 млн. пуд. в год. Причем главнейшие грузы составили нефть, хлопок, зерновые хлеба, рис, мука, рожь и др.³

С открытием Владикавказско-Петровской железной дороги, Петровск вступил в новый фазис своего существования. Это уже не захолустный городок Дагестанской области, а пункт, в котором оканчивается железнодорожный путь из Европы в Азию. В прежнее время сообщение Петровска происходило раз в месяц, теперь пароходы приходят и отходят почти каждый день, а нередко два раза в день.

Порт-Петровск стал крупным центром транзитной торговли. В 1902 г. в Петровский порт, например, поступили цистерны с керосином 7895499 пуд., на сумму 5.749.700 руб., мазута 995.273 пуд., хлопка 4572 тыс. пуд., рис, семя хлопчатниковое 10242 пуд., швейные машины – 30 шт., нефти – 10711 тыс. пуд., соли – 831 тыс. пуд., хлеба – 407 тыс. пуд., лесного товара-820 тыс. пуд., бочарные столярные изделия-135 тыс. пуд., шкур и кож – 127

¹ ЦГА РД. Ф. 23. Оп. 1. Д. 2. Л. 63; Обзор о состоянии Дагестанской области за 1903 г.

² Куприянова Л.В. Указ. соч. С. 113; ЦГА РД. Ф. 154. Оп. 1. Д. 6. Л. 32-33.

³ ЦГА РД. Ф. 154. Оп. 1. Д. 6. Л. 32.

тыс. пуд.¹ Общий товарооборот к 1900 г. Петровска в торговле между Северным Кавказом и Закавказьем (ввоз и вывоз) достиг 25,7 млн. пуд.²

Таким образом, Петровский порт как и железнодорожная ветвь стали своего рода неотъемлемой частью городского рынка и центром оптовой торговли.

Аналогично обстояло дело и с г. Дербентом, который с проведением железной дороги и развитием рыболовного дела по побережью Каспийского моря, являлся самым оживленным пунктом в Области. В 1902 г. на Дербентском таможенном посту привезено 1022379 пуд. товара на 1080564 руб., а именно: соль, лес, мука ржаная, пшеничная, пряжа, нитки, изделия из дерева, пиво, железо, чугун, смола, деготь, медные изделия, олово, латунь, корзины, сети рыболовные, кондитерские, бакалейные, галантерейные, гастрономические товары, мыло, стекло и изделия из стекла, краски, посуда фарфоровая, стеклянная, глиняная, овощи сушеные и маринованные, табак, бумага, сахарный песок, рафинад, масло коровье, растительное, водка, кофе, кожевенный товар, домашние вещи, резиновые и шерстяные изделия, чай, рыба, консервы, шелк, виноградное вино³.

В конце XIX – начале XX в. города Дагестанской области становились не только транспортными узлами и рыночными центрами, но и центрами производства промышленности, где сконцентрировалось большое количество рабочих, пришедших сюда в поисках работы. Изменение социального состава городов, рост городского населения и сосредоточение рабочих в городах способствовало также расширению контингента покупателей на рынках, постепенному отвлечению населения от земледелия к торгово-промышленным занятиям.

В городской торговле появились новые элементы: при железнодорожных станциях происходили станционные торги, появились посредники и станционные торговцы. Эти своеобразные небольшие рынки при железнодорожных станциях были непо-

¹ Обзор о состоянии Даг. области за 1902 г. С. 42.

² ЦГА РД. Ф. 23. Оп. 1. Д. 2. Л. 17.

³ Обзор о состоянии Даг. области за 1902 г. С. 42.

средственно связаны с городскими рынками и занимались в основном оптовой торговлей¹.

Таким образом, железнодорожные станции Дербента, Темир-Хан-Шуры, и особенно Петровска, стали играть ведущую роль не только как центры перевозок грузов, но и как центры оптовой торговли.

Из всего вышесказанного можно сделать заключение, что присоединение Дагестана к России способствовало росту и расширению торговли, и изменило ее характер. В Дагестане возникло купечество, сосредоточившее в своих руках большой капитал. Оно стало скупать земли, перепродавать или сдавать их в аренду.

Строительство дорог, связавших горные округа между собой и с плоскостью, а также проведение железнодорожной магистрали по территории Дагестана, сооружение морских пристаней, привело к улучшению состояния экономики, развитию промышленности, сельского хозяйства, животноводства в Дагестанской области, а также сыграло огромную прогрессивную роль в развитии экономических связей народов региона и культурного прогресса.

Во второй половине XIX в. наряду с изменениями в социально-экономической и политической жизни народов Дагестана произошли изменения и в культурном развитии. Большую роль в воспитании передовой прогрессивной интеллигенции Дагестана сыграло открытие светских школ.

Открытое в Дербенте «специальное мусульманское училище в январе 1855 г. было переведено в Темир-Хан-Шуру»². В 1859 г. при дагестанском конном полке по инициативе врача-просветителя И.С. Костемеровского была открыта школа, где обучались горцы Дагестана. В школе ученики «учили русский язык, арифметику, получали знания по географии»³. В 1861 г. эта

¹ Мансурова А.Г. Городские рынки Дагестанской области во II пол. XIX – начале XX в. // Исследования по истории Дагестана (дооктябрьский период). Махачкала, 2004. С. 50.

² Зульпукарова Э.-М.Г. Влияние русской культуры на культуру народов Дагестана в конце XIX – начале XX в. / Проблемы истории Дагестана во второй половине XIX – начала XX в. Махачкала, 1998. С. 98.

³ Каймаразов Г.Ш. Прогрессивное влияние России на развитие просвещения и культуры в Дагестане. Махачкала, 1954. С. 100.

школа вошла в состав Темир-Хан-Шуринской окружной четырехклассной школы. Реальное училище в этом же городе функционировало по решению Кавказской администрации с 1880 г.¹. В 1864 г. в Ахтах была «учреждена при Окружном управлении школа на 44 ученика»².

В 90-е годы XIX в. в Дагестанской области функционировало 26 русских учебных заведений, а к началу 1901 г. – имелось 28 училищ, из них в городах функционировало 15 учебных заведений, в округах – 13, в которых обучалось 2093 учащихся³.

В 1913–1914 гг. были открыты начальные училища в сел. Гоцатль; в четырех селах Гунибского округа (Чох, Тлярата, Ириб, Мали); в двух селах Казикумухского округа (Курали, Кули); одно училище в Кайтаго-Табасаранском округе, в Кюринском округе (сел. Хив, Уллу-Гатач), в Темир-Хан-Шурином округе (сел. Тарки, Эрпели, Николаевка).

С 1866 г. для дагестанцев открываются вакансии в Ставропольской, а с 1868 г. – в Бакинской гимназиях. За период с 1866 – по 1890 гг. в Ставропольской гимназии обучалось 124 чел. из Дагестана, а в Бакинской гимназии с 1868 по 1888 гг. – 47 чел.⁴ Как отмечал Е.И. Козубский, в области просвещения обучение горцев в светских школах «совершенно необходимо по военным и политическим обстоятельствам края в видах упрочения нашего владычества на Кавказе»⁵.

Через русский язык происходило приобщение горцев к передовой русской культуре. И в этом неоценимую помощь горцам оказали представители передовой русской культуры. С благодарностью вспомним деятельность академика Абиха, Д.Н. Анучина, Н.И. Кузнецова, Н.И. Пирогова, историка и этнографа Ковалевского, лингвиста П.К. Услар, Е.И. Козубского, И.С. Костемеровского.

¹ Козубский Е.И. К истории народного образования в Дагестанской области // Дагестанский сборник. Вып. I. С. 205.

² ЦГА РД. Ф. 126. Оп. 2. Д. 71. Л. 50.

³ Зульпукарова Э.-М.Г. Формирование и деятельность дагестанской интеллигенции. Конец XIX – середина XX в. Махачкала, 2003. С. 90.

⁴ Козубский Е.И. Указ. соч. С. 194.

⁵ Там же. С. 191.

В 1913 г. был открыт Дагестанский кустарный музей имени Костемеровского, для организации которого он завещал 27779 руб.¹

В пореформенный период в Дагестане была основана типографии А.М. Михайлова; лито типография, организованная Мавраевым, где издавались книги на различных языках народов Дагестана².

Впервые в Дагестане появляются библиотеки. Самой крупной (10.000 томов) была библиотека при Темир-Хан-Шурином реальном училище. В мае 1900 г. была открыта библиотека им. А.С. Пушкина в Порт-Петровске.

Большую позитивную роль в развитии культуры горцев сыграло открытие медицинских учреждений: амбулаторий, аптек, ветеринарных пунктов. К началу XX в. в округах Области работало девять врачей, фельдшера. Открывались приемные отделения на 5-6 кроватей (Касумкент, Каякент, Акуша и др.). Функционировала больница военного ведомства при Темир-Хан-Шурином реальном училище.

Русская культура оказала большое влияние на культурное развитие дагестанцев, из числа которых выдвинулись ученые – историки, этнографы, внесшие определенный вклад в изучении истории Дагестана. Нужно назвать их имена – Д.М. Шихалиев, А. Омаров, Б. Далгат, А. Чиркеевский, Г. Амиров и др.

Под влиянием культурного прогресса в пореформенный период сформировались просветительские взгляды Г.-Э. Алкадари, ученых-арабистов А. Каяева, Х. Геничутлинского, Г. Гузунова.

Литература народов Дагестана получила свое дальнейшее развитие. Благодаря прогрессивному влиянию русской культуры формировалось мировоззрение классиков дагестанской поэзии И. Казака, С. Стальского, Махмуда из Кахаб-росо, О. Батырая, Г. Цадаса.

Русская культура оказала также влияние на мировоззрение видных общественно-политических деятелей – У. Буйнакского, М. Дахадаева, Д. Коркмасова, С. Габиева, З. Батырмурзаева, Г. Саидова, А. Тахо-Годи и др.

¹ Зульпукарова Э.-М.Г. Указ. соч. С. 102.

² Мансурова А.Г. Указ. соч. С. 53-54.

Под влиянием русской прогрессивной прессы сформировались демократические органы печати – газеты «Заря Дагестана», «Мусульманская газета», журнал «Танг-Чолпан», на страницах которых пропагандировалась русская классическая литература. Велика роль русской культуры в формировании периодической печати Дагестана, которая сыграла большую роль в развитии культуры народов края.

В начале XX в. в Дагестане под влиянием популярной сценической культуры создаются национальные театральные кружки.

Резюмируя все вышесказанное, отметим, что под влиянием русской культуры, культура народов Дагестана получила свое дальнейшее развитие, шел процесс формирования дагестанской интеллигенции. В Дагестане появляются первые светские школы, открываются реальные училища, гимназии, где формируется интеллигенция. Появилась возможность для горцев учиться в высших учебных заведениях России. Русские специалисты – врачи, ученые, учителя, инженеры, биологи, строители и др. работали в городах и районах Дагестана, оказывая тем самым неоценимую помощь дагестанцам.

Опираясь на вышеприведенный нами фактический материал, считаем необходимым подчеркнуть, что огромное влияние на этот позитивно развивающийся процесс оказывало интенсивное дорожное строительство в Области, в результате чего к концу 1915 года во всем Дагестане было 795 км грунтовых дорог; имелось 29 мостов с пролетом более 5 сажень; менее 5 сажень – 33 моста; железобетонных – 6; рельсовых – 19; каменных – 8; деревянных – 59 мостов¹. Строительство мостов и дорог способствовало активизации экономических связей между народами Дагестана, способствовало внедрению колесного транспорта, втягивало Область в русло российского и мирового товарного производства.

К концу гражданской войны общая протяженность дорог Дагестана составляла 10158 км, из которых 243 км составляли шоссе стратегического характера и 586 км грунтовых дорог.

¹ Обзор Дагестанской области за 1915 г. Темир-Хан-Шура, 1915. С. 53.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ всех использованных нами источников и литературы красноречиво свидетельствует о том, что дорожное строительство усилиями России привело к вовлечению Дагестана в сферу экономики России, ускорило развитие всех отраслей его хозяйства.

Ликвидация экономической отсталости, развитие промышленности, преобладание машинного производства во всех отраслях народного хозяйства, улучшение благосостояния, культурного уровня народов Дагестана возможно было только при условии наличия дорог и транспорта, которые являлись главным звеном, основой для экономических связей не только между различными округами Дагестанской области, но и за ее пределами.

Общеизвестно, что прогресс в развитии общества в достаточной мере определяется степенью развития дорожной сети и транспортных средств.

Под руководством русских инженеров Дьбгайло, Винче, Богуславского и др. были построены следующие дороги Порт-Петровск – Темир-Хан-Шура – Леваша – Хаджал-Махи – Салтинский мост – Гуниб, протяженностью 144 версты; из Гуниба через Георгиевский мост в Карадах, затем вдоль р. Аварское Койсу до сел. Сабуэ в Грузии – более 200 верст; Карадах – Хунзах – Ботлих до г. Грозного; Темир-Хан-Шура – Хунзах через Аркаские горы – Аракань – Красный мост – Чалду – Гоцатль. От Петровска до Гуниба (144 версты), от Салтинского моста – до Карадаха, далее – Голотль до границы Грузии; от Карадхского моста – Хунзах – Тлох – Ботлих, протяженностью 309 верст; от грузинского сел. Сабуэ по направлению к аваро-осетинской дороге до Кодорского перевала и т.д. В тот же период были построены силами населения 432 версты колесных дорог – от Дешлагара через Башлы до Маджалиса и от Маджалиса до Великента; от Дербента до Хучни, от Кураха до Ричи. В 70-80-е гг. только в Аварии была построена 431 верста шоссейных и грунтовых дорог и на 50 верстах тропинки переделаны в колесные дороги.

К концу 1915 г. в Дагестанской области было 795 км грунтовых дорог, имелось 29 мостов с пролетом более 5 саженей, 33

моста менее 5 сажений, железобетонных – 6 мостов, рельсовых 19, каменных – 8 и деревянных 59 мостов.

Развитие дорожной сети Дагестана, транспортных средств, строительство новых железобетонных мостов, оказывали большое влияние на сближение культуры и быта народов, населяющих Дагестан, обеспечивал ускорение процесса сближения города и деревни.

Таким образом, строительство шоссейных дорог, мостов явились факторам, способствовавшим втягиванию Дагестана в сферу российского хозяйства, привнесению капиталов извне и росту экономики Области.

Развитие городов Дагестанской области, сооружение порта в Петровске, строительство шоссейных дорог, строительство железной дороги предопределило на рубеже двух веков более высокий уровень экономического развития Дагестанской области.

Как известно, во второй половине XIX в. и особенно в начале XX в., в силу укрепления позиций России на Кавказе, Дагестан был втянут в орбиту её промышленного развития. Большое воздействие на развитие Дагестанской области оказали более развитые районы России. В результате росли производительные силы, возникли новые промышленные центры, усилились экономические связи между районами Дагестана, происходил рост товарности сельского хозяйства. Следует особо отметить, что большую роль в развитии дагестанской капиталистической промышленности сыграли русский и иностранный капиталы, а также такие факторы как строительство дорог, проведение железной дороги по территории Дагестана, сооружение пристани в Дербенте, реконструкция порта в Петровске. В результате этого установились прочные связи горных округов с плоскостью, усилился процесс разложения натурального хозяйства и складывания рыночных отношений.

В конце XIX – начале XX в. формировались новые социальные прослойки, росли города и увеличивалось городское население. Из года в год увеличивалась товарность сельского хозяйства. Железная дорога стимулировала перерастание местного купеческого капитала в промышленный, что очень заметно ускорило экономическое развитие Дагестанской области.

В исследуемый период в Области были созданы винодельческие, рыбные, консервные, металлообрабатывающие, текстильные, нефтяные, бондарные и другие промышленные предприятия, которые базировались, в основном, на дешевом местном сырье и дешевой рабочей силе.

В начале XX в. русский капитал в промышленности Дагестана занимал, как и прежде, господствующее положение. Промышленные заведения принадлежали Решетникову, Воробьеву, Михайлову и многим другим. Кроме того, в Дагестан все больше проникал и иностранный капитал: в нефтяной промышленности шведский, в добыче киновари американский капитал, нефтеперегонный и проволочно-канатный заводы принадлежали англобельгийскому капиталу и др.

Горнодобывающая промышленность в Дагестане в исследуемое время развивалась достаточно стабильно. Были обследованы, открыты и эксплуатировались несколько серных и ртутных месторождений, промышленный характер носила разработка Кхиутского месторождения серы. Однако освоение месторождений рудных богатств в условиях бездорожья и плохой геологической изученности требовало крупных капиталовложений, поэтому горнодобывающая промышленность Дагестана не получила достаточного развития.

В исследуемое время в Дагестане большое развитие получила рыбная промышленность, которая заняла ведущее место в экономике Дагестана. В предвоенные годы на ее долю приходилось более 50% всей промышленной продукции. Порт-Петровск и Дербент превратились в крупные центры рыбной торговли.

В конце XIX – начале XX в. широкое развитие получило виноделие и винокурение. Большой спрос на дагестанскую винопродукцию после завершения строительства железной дороги и открытия российского рынка способствовал появлению крупных виноградарских хозяйств и строительству заводов по производству винно-водочных изделий. Это стало возможным при наличии шоссейных и грунтовых дорог.

Завершение строительства петровской линии Владикавказской железной дороги дало толчок развитию консервной промышленности в Дагестане.

К 1917 г. в Области функционировало более сорока консервных заводов. Несмотря на примитивность оборудования, консервная промышленность Дагестана давала около 15 % производства консервной промышленности всей России.

Успешное функционирование консервной промышленности имело важное значение для социально-экономического развития дагестанского села, способствовало развитию садоводства, виноградарства, огородничества и других отраслей сельского хозяйства, укреплению товарно-денежных отношений.

Исключением являлась текстильная фабрика «Каспийская мануфактура», самая крупная на Северном Кавказе, где использовалось современное оборудование и работало более 700 человек.

Важную роль в становлении и развитии промышленности сыграло открытие в Дагестане различных кредитных учреждений. В 1875 г. начальник Дагестанской области в числе прочих нужд края указывал на необходимость «учреждения в Дербенте кредитного установления»¹. Следует отметить, что большую роль в дальнейшем развитии промышленности имело открытие сберегательных касс и кредитных учреждений: в 1899 г. – агентство Донского земельного банка в Петровске и Дербенте; в 1903 г. открылось отделение банка Малютина в Дербенте; в 1907 г. отделение Северного банка в Петровске².

В 1910 г. Бакинское отделение Русско-Азиатского банка открыло отделение банков в Хасавюрте и Дербенте. При открытии торговой биржи в Дербенте в 1916 г., наместник Кавказа отмечал, что «учреждение биржи в Дербенте является вполне своевременным и настоятельно необходимым»³.

Торгово-промышленная политика царизма, направленная на поддержку отечественной промышленности с открытием кредитных учреждений, привлечением инвестиций из-за рубежа, способствовали экономическому прогрессу Дагестана.

¹ Мансуров М.Х. Вовлечение Засулакской Кумыкии в общероссийскую экономическую систему // Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане. Сб. статей. Махачкала, 1984. С. 144.

² Гаджиев В.Г. Указ. соч. С. 305.

³ Мансуров М.Х. Указ. соч. С. 144; История Дагестана в 4-х томах. Т. 2. С. 209.

Наиболее крупные промышленные предприятия в Дагестане открывались российскими и зарубежными предпринимателями с привлечением как иностранного, так и российского капитала.

В исследуемое время сложилась прослойка предпринимателей из числа дагестанцев, имевших свои собственные заводы, мастерские и т.д. Так, Хизри Гаджиев, купец первой гильдии, имел консервные заводы, баночную мастерскую, мыловаренный завод; В. Атаев, купец первой гильдии – владелец гостиницы, магазина и ряда заводов; М. Ахундов, помимо нефтебазы, владел консервным и кожевенным заводами; А. Алискеров, М. Магомедов, И. Гаджибеков, купцы первой гильдии, владели консервными заводами и магазинами; М. Мавраев владел консервным и кожевенным заводами, магазинами, типографией, где издавались книги на дагестанских языках. Известностью пользовались также предприниматели М. Курахмаев, братья Сафаровы, Израилов, Изгияев и многие другие.

Таким образом, строительство дорог во второй половине XIX – начале XX века стимулировал процесс становления и развития местной промышленности.

Промышленные предприятия в основном были сосредоточены в городах: Порт-Петровске, Темир-Хан-Шуре и Дербенте.

В начале XX в. Порт-Петровск превратился в самый крупный промышленный центр Дагестана, где были сосредоточены промышленные и торговые предприятия: текстильная фабрика, гвоздильный завод Петросова, канатная фабрика Перси Кларка, бондарный завод и холодильник Тагиева, пивоваренный завод Вейнера, электростанция, управление рыбными промыслами, табачная фабрика и типография Михайлова, соляной склад, винный склад Смирнова, керосиновый завод Ахвердова. Функционировали транспортные компании такие как «Кавказ и Меркурий», «Русь», «Самолет», и целый ряд других предприятий.

Увеличивалось число промышленных предприятий в Темир-Хан-Шуре и Дербенте.

С появлением промышленных центров в Дагестане меняется и социальный состав его населения. По мере развития капиталистических отношений в Дагестане шел процесс формирова-

ния рабочего класса, имевший свои особенности. Для строительства и дальнейшего обслуживания промышленных предприятий хозяева-предприниматели привлекали квалифицированных рабочих из центральных регионов России. Рабочих из местного населения в основном использовали на тех участках, где требовался физический труд, а также как сезонных рабочих.

Вложение иностранного и русского капитала в основные отрасли промышленности ускорило промышленное развитие и формирование новых слоев общества.

Рост городов и городского населения, появление промышленных предприятий, развитие торгового земледелия и торгового животноводства – результат наличия в Дагестанской области в исследуемый период сети дорог и транспорта, что привело в развитии буржуазных отношений в Области, связанные развитием российского рынка.



instituteofhistory.ru

БИБЛИОГРАФИЯ

І. ИСТОЧНИКИ

А. Документы центральных и местных архивов РГВИА (г. Москва) – Российский гос. Военно-исторический архив

Ф. 400 (Военно-народное управление). Оп. Азиатская часть. Д. 3, 6, 7, 8, 10, 25, 37.

Ф. 400. Главный штаб 1868–1918 гг. Д. 1., 326.

Ф. 400. Оп. 256/988. Д. 14.

Ф. 400. Оп. 258/908. Д. 45.

Ф. 400. Оп. 260/910. Д. 11.

Ф. 400. Оп. 261/91. Д. 81, 82.

Ф. 400. Оп. 282/911. Д. 81.

Ф. ВУА. Д. 18474. Ч. 1-4.

Ф. ВУА. Д. 6528. Ч. II.

ЦГИА РГ (г. Тбилиси) – Центральный государственный архив Республики Грузия.

Ф. 2. Канцелярия Главного управления Закавказским краем – 1861–1848. Оп. 1. Д. 15.

Ф. 2. Оп. 2. Д. 5923.

Ф. 2. Оп. 1. Д. 471.

Ф. 416. Кавказская археографическая комиссия 1864–1917. Оп. 1. Д. 15.

Ф. 416. Оп. 1. Д. 471; Оп. 3. Д. 1224

Ф. 416. Оп. 2. Д. 81,5923.

Ф.416. Оп. 3. Д. 113.

ЦГА РД (г. Махачкала) – Центральный государственный архив Республики Дагестан.

Ф. 2. Канцелярия военного губернатора Дагестанской области. гор. Темир-Хан-Шура. 1883–1917 гг.

Ф. 7. Почтово-телеграфные конторы и отделения.

Ф. 18. Дербентский комендант. 1812–1849 гг. гор. Дербент

Ф. 20. Дербентский карантинно-таможенный пост Дагестанской области.

Ф. 20. Темир-Хан-Шуринская контора Владикавказского почтово-телеграфного округа.

- Ф. 21. Дагестанский областной статистический комитет.
- Ф. 22. Гвоздильно-проволочный завод гор. Петровск. гор. Темир-Хан-Шура. 1864–1918 гг.
- Ф. 26. Текстильная фабрика «Каспийская мануфактура». гор. Петровск.
- Ф. 27. Пивоваренный завод А.П. Вейнера.
- Ф. 30. Строительное отделение Дагестанской области. гор. Темир-Хан-Шура.
- Ф. 38. Кумухское почтово-телеграфное отделение.
- Ф.42. Левашинское почтово-телеграфное отделение Владикавказского почтово-телеграфного округа.
- Ф.52. Дагестанское отделение Кавказского округа путей сообщения.
- Ф. 58. Горное управление.
- Ф. 80. Податный инспектор Даргино-Табасаранского участка Дагестанской области. гор. Дербент.
- Ф. 95. Управление Казикумухского округа Дагестанской области с. Кумух.
- Ф. 121. Управление военного начальника Северного Дагестана.
- Ф. 126. Канцелярия начальника Дагестанской области.
- Ф. 139. Управление Петровского порта Дагестанской области. гор. Петровск.
- Ф. 291. Управление Гунибского округа Дагестанской области.
- Ф. 347. Дагестанский консервный трест гор. Петровск.
- Ф. 524. Рыбные промыслы.
- Ф. 1184. Рыбоконсервный комбинат.
- Ф.р-1184. Рыбоконсервный комбинат.

Б. Материалы рукописного фонда Института истории, археологии и этнографии

- Гасанов А. Древняя и новая история Дагестана. Ф. 3. Оп. 3. Д. 18.
- Гасанов М.Р. История аулов Табасарана. Ф. 3. Оп. 1. Д. 138.
- Материалы по истории Дагестана XIX в. Ф. 6. Оп. 1. Д. 51.

Материалы по истории Дагестана. XVII–XIX вв. Ф. 1. Оп. 1. Д. 291.

Мелешко А.Г. Развитие капиталистических отношений в сельском хозяйстве Дагестана в конце XIX – начале XX вв. Рукопись канд. дисс. Махачкала, 1957. Ф.3. Оп. 1. Д. 65.

Микрофильмы архивных документов, извлеченных В.Г. Гаджиевым из АВПР Министерства иностранных дел СССР. Ф. 6. Оп. 1. Д. 59.

Юшков С.В. Рукопись по истории Дагестана. Ф. 1. Оп. 1. Д. 42.

В. Опубликованные документы и материалы

Акты, собранные Кавказскою Археографическою комиссиею. Тифлис: Тип. глав. упр. намест. Кавказа, 1866–1904. Т. 1–12.

Бутков П.Г. Материалы для новой истории Кавказа с 1722 по 1803 год. СПб.: Тип. императорской АН, 1869. Ч. 1–3.

Вестник виноделия. 1895 г. № 12.

Дагестанские областные ведомости. Темир-Хан-Шура, 1909–1917.

Дагестанская область: Свод статистических данных, извлеченных из посемейных списков населения Закавказья // Издание Закавказского статистического комитета. Тифлис, 1890.

Движение горцев Северо-Восточного Кавказа в 20–50-х гг. XIX века: Сб. документов / Сост. В.Г. Гаджиев, Х.Х. Рамазанов. Махачкала: Дагкнигоиздат, 1959.

Документы о ханстве Кюринском //АКАК. Тифлис, 1873. Т. V.

Из истории права народов Дагестана: Матер. и докум. / Сост. А.С. Омаров. Махачкала, 1968.

Кавказский календарь на 1813. Тифлис. 1814.

Кавказский календарь на 1852. Тифлис. 1853.

Кавказский календарь на 1876. Тифлис. 1877.

Кавказский календарь на 1878. Тифлис. 1879.

Кавказский календарь на 1879. Тифлис. 1880.

Кавказский календарь на 1881. Тифлис. 1882.

Кавказский календарь на 1893. Тифлис. 1894.

Кавказский сборник. Тифлис, 1876–1912.

Материалы по истории Дагестана и Чечни (первая половина XIX века) / Под ред. С. Бушуева и Р. Магомедова. Махачкала: Даггосиздат, 1940. Т. III. Ч. 1. 1801–1839.

Обзоры Дагестанской области за 1892–1914 гг. Темир-Хан-Шура. 1893–1915 гг.

Памятники обычного права Дагестана XVII–XIX вв.: Архив. матер. / Сост., предисл. и примеч. Х.-М.О. Хашаева. М.: Наука, 1965.

Русско-дагестанские отношения в XVIII – начале XIX в.: Сб. док. / Сост. В.Г. Гаджиев, Д.-М.С. Габиев, Н.А. Магомедов, Ф.З. Феодаева, Р.С. Шихсаидова. М.: Наука, 1988.

Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа. Тифлис. 1891–1915 гг.

Сборник сведений о Кавказских горцах. Тифлис, 1868–1881 гг. 1881.

Сборник статистических сведений о Кавказе // Сост. под ред. Н. И. Воронова. Тифлис. 1869-1870.

Феодальные отношения в Дагестане. XIX – начало XX в.: Архив, матер./ Сост., предисл. и примеч. Х.-М.О. Хашаева. М.: Глав. ред. вост. лит-ры. 1969.

II. ЛИТЕРАТУРА

А. Книги

Агаширинова С.С. Материальная культура лезгин. XIX – начало XX в. М.: Наука, 1978.

Агаян Ц.П. Крестьянская реформа в Азербайджане. Баку, 1970.

Агларов М.А. Сельская община в Нагорном Дагестане в XVII—начале XIX в. (Исследование взаимоотношения форм хозяйства, социальных структур и этноса). М.: Наука, 1988.

Алиев Б.Г. Союзы сельских общин Дагестана в XVIII – первой половине XIX в. (Экономика, земельные и социальные отношения, структура власти). Махачкала, 1999.

Алиев Б.Г., Умаханов М.-С.К. Историческая география Дагестана XVII – нач. XIX в. Махачкала, 1999. Т. I.

Алиев Б.Г., Умаханов М.-С.К. Историческая география Дагестана XVII – нач. XIX в. Махачкала, 2001. Т. II.

Алиев Б.Г., Муртазаев А.О. Федерация даргинских союзов сельских общин Акуша Дарго в XVII – первой половине XIX в. /Вопросы социально-экономической и политической истории/ Махачкала, 2008.

Алиева В.Ф. Русское население Дагестана. Махачкала: Тип. Даг. научного центра РАН, 2001.

Алимова Б.М. Табасаранцы. XIX – нач. XX вв.; Историко-этнографическое исследование. Махачкала, 1992.

Асваров Н.А., Ибрагимов А.И., Мирзиев Ш.М. Общественно-экономическое развитие и этнография сельских общин в конце XVIII – первой половине XIX в. Махачкала, 2008.

Асиятилов С.Х. Историко-географические очерки хозяйства аварцев (XIV – первая половина XX в.). Махачкала, 1967.

Аскандаров О.М. Все начинается с дороги. М., 1995.

Березин И.Н. Путешествие по Дагестану и Закавказью. 2-е изд. Казань: Университетская тип. 1850. Ч. 1-3.

Бородин Н.А. Очерк сельского промысла по западному побережью Каспия. СПб., 1904.

Броневский С.М. Новейшие географические и исторические известия о Кавказе. М.: Тип. С. Селивановского, 1823. Ч. I-II.

Булатов Б.Б. Дагестан на рубеже XIX – начала XX в. Махачкала: ТОО «Радуга», 1996.

Вагабов М.В. Железно-дорожный и водный транспорт Дагестана: история становления и развития (конец XIX – 90-е годы XX в.). Махачкала, 1997.

Васильев Д.С. Очерки истории низовья Терека. Махачкала, 1968.

Вейденбаум Е.Г. Путеводитель по Кавказу. Тифлис: Тип. канц. Главноначальствующего гражд. частью на Кавказе, 1888.

Вейденбаум Е.Г. Путеводитель по Кавказу. Тифлис, 1888.

Вейденбаум Е.Г. Кавказские этюды: Исследования и заметки. Тифлис, 1901.

Гаджиев А.С. Роль русского народа в исторических судьбах народов Дагестана. Махачкала, 1964.

Гаджиев А.С. Миллионер Тагиев Гаджи Зайналабдин. Махачкала: Дагпресс, 2000.

Гаджиев А.С. Зульпукаров А.М. – известный инженер. Махачкала, 2005.

Гаджиев В. Г. Роль России в истории Дагестана. М.: Наука, 1965.

Гаджиев В.Г., Шигабудинов М.Ш. История Дагестана. Махачкала, 1997.

Гаджиева С.Ш. Кумыки. Историко-этнографическое исследование. М., 1961.

Гасанов М.Г. Дагестан в составе России (II пол. XIX в.). Махачкала, 1999.

Гасанов М.Р. Очерки истории Табасарана. Махачкала, 1994.

Голубятников Д.В. Геология и полезные ископаемые третичных отложений Дагестана. М; Л.: Госгео-лиздат, 1940.

Голубятников Д.В. К вопросу о восстановлении Берикейских нефтяных промыслов. «Промышленность Дагестана за пять лет». Махачкала, 1925.

Гриценко А.П. Экономическое развитие Чечено-Ингушетии в пореформенный период (1886–1900). Грозный, 1963.

Губаханова Р.А. Из истории становления буржуазии в Дагестане во II половине XIX – XX века. (Торгово-промышленный капитал). Махачкала, 2003.

Губаханова Р.А. Предпринимательство в Дагестане. (1860–1917 гг.). Торговый капитал. Махачкала, 2006.

Дагестанская область. Свод статистических данных, извлеченных из посемейных списков населения Закавказья. Тифлис, 1890.

Далгат Э.М. Помещичье хозяйство Дагестана. Махачкала, 2006.

Далгат Э.М., Мансурова А.Г., Зульпукарова Э.М.-Г. Вопросы истории Дагестана второй половины XIX – начале XX вв. Махачкала, 1998.

Данилевский Н. Кавказ и его горские жители. М.: Университетская тип., 1846.

Даниялов Г. Д. История Дагестана. Махачкала, 1998.

Даниялова Н.В. Пути развития консервной промышленности Дагестана. Махачкала, 1968.

Дубровин Н.Ф. История войны и владычества русских на Кавказе. СПб.: Тип. Департамента уделов. 1871. Т. I. Кн. I.

Евецкий О. Статистическое описание Закавказского края, с присовокуплением статьи: Политическое состояние Закавказского края в исходе XVIII века и сравнение оного с нынешним. СПб.: Тип. Штаба корпуса внутренней стражи, 1835.

Заикин Г. М. Населенные места Дагестана. Темир-Хан-Шура, 1917.

Зубов П. Картина Кавказского края, принадлежащего России и сопредельных оному земель в историческом, статистическом и этнографическом отношении. СПб.: Тип. К. Винтера, 1835. Ч. 3.ъ

Зульпукарова Э.-М.Г. Влияние русской культуры на культуру народов Дагестана в конце XIX – начале XX в. Проблемы истории Дагестана во второй половине XIX – начале XX в. Махачкала, 1998.

Зульпукарова Э.-М.Г. Формирование и деятельность дагестанской интеллигенции. Конец XIX – середина XX века. Махачкала, 2003.

Из истории взаимоотношений Дагестана с Россией и с народами Кавказа: Сб. ст. Махачкала: Тип. Даг. филиала АН СССР, 1982.

Из истории дореволюционного Дагестана. Сб. ст. Махачкала: Тип. Даг. филиала АН СССР, 1976.

Иноземцева Е.И. Дагестан и Россия в XVIII – первой половине XIX века. Махачкала: Тип. Даг. научного центра РАН, 2001.

Исследования по истории Дагестана (дооктябрьский период): Махачкала: Тип. Даг. научного центра РАН, 2004.

Историко-культурные и экономические связи народов Кавказа: прошлое, настоящее, будущее: Сб. ст. Махачкала: Тип. Даг. научного центра РАН, 2004.

История Азербайджана / Под ред. акад. АН Азерб. ССР. И.А. Гусейнова, А.С. Сумбатзаде и др. Баку: Изд. АН Азерб. ССР, 1958. Т. I.

- История Азербайджана. Баку, 1968. Т. II.
- История Дагестана. М.: Наука, 1967. Т. I.
- История Дагестана. М.: Наука, 1968. Т. 2.
- История народов Северного Кавказа с древнейших времен до конца XVIII в. М.: Наука, 1988. Т. I.
- История народов Северного Кавказа (конец XVIII в. – 1917 г.). М.: Наука, 1988. Т. II.
- История многовековых взаимоотношений и единение народов Дагестана с Россией. Махачкала, 2009.
- История Дагестана с древнейших времен до наших дней. Махачкала, 2012.
- Каймаразов Г.Ш. Россия и прогресс культуры народов Дагестана (конец 19–30-е годы 20 в.). Махачкала, 2008.
- Каймаразов Г.Ш. Очерки истории культуры народов Дагестана нового и новейшего времени. Махачкала, 2013.
- Кислинский Н.Л. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. СПб., 1902. Т.2.
- Ковалевский М.М. Закон и обычай на Кавказе. М.: Тип. Мамонтова и К°, 1890. Т. 1-2.
- Козубский Е.И. Памятная книжка Дагестанской области. Темир-Хан-Шура, 1895.
- Козубский Е.И. Памятная книжка и адрес-календарь Дагестанской области на 1901. Темир-Хан-Шура, 1901.
- Козубский Е.И. Дагестанский сборник. Темир-Хан-Шура: «Русская тип.» В.М. Сорокина, 1902. Вып. 1.
- Козубский Е.И. Дагестанский сборник. Темир-Хан-Шура, 1904. Вып. II.
- Козубский Е. И. История города Дербента. Темир-Хан-Шура, 1906.
- Козубский Е.И. История Дагестанского конного полка. Петровск, 1909.
- Кривенко В.С. Очерки Кавказа. СПб., 1896.
- Кривенко В.С. По Дагестану. Путевые заметки. СПб., 1896.
- Кумыков Т.Х. Вовлечение Северного Кавказа во всероссийский рынок. Нальчик, 1962.
- Куприянова Л. В. Города Северного Кавказа во второй половине XIX века. М., 1981.

Ленин В.И. Развитие капитализма в России // Полн. собр. соч. Т. 3.

Магомедов М.Г. История Дагестана. Махачкала, 1997.

Магомедов Н.А. Дербент и Дербентское владение в XVIII – первой половине XIX вв. Политическое положение и экономическое развитие. Махачкала. 1998.

Магомедов Н.А. Взаимоотношения народов Южного Дагестана и Азербайджана в XVII – первой пол. XIX в. (Экономический, политический и культурный аспекты). Махачкала, 2004.

Магомедов Н.А. Южный Дагестан и Азербайджан во второй половине XIX – начале XX вв. (Вопросы торгово-экономических, политических и культурных связей). Дербент, 2010.

Магомедов Р.М. Общественно-экономический и политический строй Дагестана в XVIII – начале XIX веков. Махачкала: Дагучпедгиз, 1957. г.

Магомедов Р.М. История Дагестана с древнейших времен до начала XIX века. Махачкала: Дагучпедгиз, 1961.

Магомедов Р.М. По аулам Дагестана: выписки из полевых дневников. Махачкала: Дагучпедгиз, 1977. Вып. 1.

Магомедов Р.М. По аулам Дагестана. Махачкала: Дагучпедгиз, 1979. Вып. II.

Магомедов Р.М., Магомедов А. Р. История Дагестана. Махачкала: Дагкнигоиздат, 1994.

Мансуров М.Х. Русские переселенцы в Дагестане (вторая половина XIX – начало XX в.). Махачкала: Юпитер, 1994.

Мансуров М.Х. Засулакская Кумыкия. Махачкала, 1994.

Мансуров Ш.М. Салатавия (Социально-экономическая и политическая история в конце XVIII – первой половине XIX в.). Махачкала, 1995.

Мансурова А.Г. Цудахария (Социально-экономическая и политическая история в конце XVIII – первой половине XX в.). Махачкала, 1995.

Мансурова А.Г. Промышленность Дагестана во второй половине XIX – начале XX в. Махачкала, 2006.

Марков Е.Л. Очерки Кавказа. Картины кавказской жизни, природы и истории. Кавказ: музей мировой истории. Нальчик, 2011. Вып. IX.

Материалы по истории Дагестани Чечни (МИДЧ). Махачкала, 1940. Т. III. Ч. I.

Махмудбеков А.А., Дорошков П.К. Сельди Каспия. Баку, 1956.

Мейснер В.И. Сельдяной промысел на Кавказском побережье Каспийского моря. «Каспийская экспедиция» 1912–1913 гг.». Т. III. Вып.4. Петроград, 1914.

Милованов Г. И. Очерк формирования и развития рабочего класса в Дагестане. Махачкала: Тип. Даг. филиала АН СССР. 1963.

Милованов Г.И. Очерк формирования и развития рабочего класса в Дагестане. Махачкала, 1963. ,

Милованов Г.И. Рабочий класс Дагестана. Махачкала. 1991.

Мусаев Г.М. Рутулы (XIX – начало XX вв.): Историко-этнографическое исследование. Махачкала: АОЗТ «Юпитер», 1997.

Мухаммад Тахир аль-Карахи. Блеск дагестанских сабель в некоторых шамилевских битвах. Махачкала, 1990. Ч. II.

Надирадзе А.А. Развитие и размещение рыбной промышленности Дагестана в дореволюционный период. Махачкала, 1969.

Народно-освободительная борьба Дагестана и Чечни под руководством имама Шамиля. М., 2005.

Народы Дагестана. М.: Изд. АН СССР, 1955.

Народы Кавказа. М.: Изд. АН СССР, 1960.

Нахшунов И.Р. Экономические последствия присоединения Дагестана к России. Махачкала, 1956.

Неверовский А.А. Краткий взгляд на Северный и Средний Дагестан до уничтожения влияния лезгинов на Закавказье. СПб.: Тип. воен.-учеб. завед., 1848.

Неверовский А.А. Краткий исторический взгляд на Северный и Средний Дагестан в топографическом и статистическом отношениях. СПб.: Тип. воен.-учеб. завед., 1847.

Невраев А.Ф. Дагестанский район. Труды научного института рыбного хозяйства. М., 1929. Т. IV.

Обзор Бакинской губернии. Баку, 1900.

Османов Г.Г. Социально-экономическое развитие дагестанского доколхозного аула. М., 1965.

Османов Г.Г. Генезис капитализма в сельском хозяйстве Дагестана. М. 1984.

Османов М.-З.О. Хозяйственно-культурные типы (ареалы) Дагестана, (с древнейших времен до начала XX века). Махачкала, 1996.

Очерки истории Дагестана. Махачкала, 1957. Т. I.

Очерки истории Дагестана. Махачкала, 1958. Т. II.

Потто В. Кавказская война в отдельных очерках, эпизодах, легендах и биографиях. 2-е изд. СПб., 1887. Вып. 1. Т. I.

Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане: Сб. ст. Махачкала: Тип. Даг. филиала АН СССР. 1984.

Рамазанов Х.Х., Шихсаидов А.Р. Очерки истории Южного Дагестана. Материалы к истории Дагестана с древнейших времен до начала XX века. Махачкала: Тип. Даг. ФАН СССР, 1964.

Рамазанов Х.Х. Сельское хозяйство и промышленность Дагестана в пореформенный период. Махачкала, 1972.

Ризаханова М.Ш. Дагестанские русские XIX–XX вв. Историко-этнографическое исследование. Махачкала: Тип. Даг. научного центра РАН, 2001.

Русско-дагестанские взаимоотношения в XVI – нач. XX в.: Тематический сборник. Махачкала: Тип. Даг. филиала АН СССР, 1988.

Рындзюнский П.Г. Утверждение капитализма в России. 1850–1880 гг. М., 1978.

Свидерский П.Ф. В горах Дагестана. Путевые впечатления и антропологические заметки. Петровск, 1903.

Сельскохозяйственные машины и орудия труда в Евразийской и азиатской России. СПб., 1913.

Семенов Н.С. Туземцы северо-Восточного Кавказа. СПб., 1895.

Симонович В. Нефть и нефтяная промышленность в России. СПб., 1909.

Собриевский А.С. Задолженность частного землевладения городских недвижимых имуществ на Северном Кавказе. Ставрополь, 1906.

Сумбат-Заде А.С. Сельское хозяйство Азербайджана в XIX в. Баку, 1958.

Тимофеев В.И. Виноградарство и виноделие в Дагестанской области. Тифлис, 1895.

Товарно-денежные отношения в дореволюционном Дагестане: Сб. ст. Махачкала: Тип. Даг. научного центра РАН, 1991.

Хашаев Х.-М. Занятия населения Дагестана в XIX в. Махачкала: Тип. Даг. ФАН СССР, 1954.

Хашаев Х.-М.О. Общественный строй Дагестана в XIX веке. М.: Изд. АН СССР, 1961.

Шапсович М.С. Весь Кавказ. Промышленность, торговля и сельское хозяйство Северного Кавказа и Закавказья. Баку, 1914.

Шигабуудинов М.Ш. Борьба рабочих Северного Кавказа накануне и в период революции 1905–1907 гг. Махачкала, 1964.

СТАТЬИ

Абдулаева М.И., Далгат Э.М., Мансурова А.Г. Темир-Хан-Шура в XIX – начале XX века: от военного укрепления до административного центра Дагестанской области. // Вестник ДНЦ. Махачкала, 2013. № 48.

Абдулаева М.И., Мансурова А.Г. Мирные будни военного сословия в Дагестане в XIX в. // Современные проблемы науки и образования. Москва, 2014. № 6.

Агларов М.А. Территория сельских обществ и их союзов Горного Дагестана в XV–XIX вв. // Общественный строй союзов сельских общин Дагестана в XVIII – нач. XIX в. Махачкала: Тип. Даг. ФАН СССР. 1980.

Анучин Д.Н. Отчет о поездке в Дагестан летом 1882 г. // Известия ИКОРГО. 1884.Т. XX. Вып. 4.

Ахвердов А.И. Описание Дагестана. 1804 г. // ИГЭД. М., 1958.

Берже А. Краткий обзор горских племен на Кавказе // Кавказский календарь на 1858 г. Тифлис, 1857.

Берже А. Материалы для описания Нагорного Дагестана // Кавказский календарь на 1859 г. Тифлис, 1858.

Берже А. Прикаспийский край // КК на 1857 г. Тифлис, 1856.

Берже А. Кавказ // Живописная Россия. 1883. Т. IX.

Бутков П.Г. Сведения о Кубинском и Дербентском владениях. 1796 г. // ИГЭД. М.: Изд. вост. лит-ры. 1958.

Воронов Н.И. Путешествие по Дагестану // ССКГ. Тифлис, 1870.

Габиев Д.С. Крестьянская промышленность Дагестана // Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане. Махачкала, 1884.

Ган К.Ф. Опыт объяснений Кавказских географических названий // СМОМПК. Тифлис, 1909. Вып. 40.

Гене Ф.И. Сведения о Горном Дагестане. 1835/36 г. // ГЭД. М.: Изд. вост. лит-ры, 1958.

Гидулянов П.В. Сословно-поземельный вопрос и раятская зависимость в Дагестане // Этнографическое обозрение. 1901. № 1. С. 1-34.

Гриценко Н. П. Роль российского флота и портов Каспия в экономическом развитии Северо-Восточного Кавказа в первой половине XIX века // Роль России в исторических судьбах народов Чечено-Ингушетии (XIII – начало XIX в.) / Сост. Ш. Ахмадов. Грозный, 1983.

Губаханова Р. А. Из истории предпринимательства в Дагестане (вторая половина XIX – нач. XX в.) // Исследования по истории Дагестана (дооктябрьский период). Махачкала, 2004.

Казикумухские и кюринские ханы. // ССКГ. Тифлис, 1868 г. Вып. 2.

Ковалевский М.К., Бларамберг И.Ф. Описание Дагестана. 1831 г. // ИГЭД. М.: Изд. вост. лит-ры, 1968.

Колоколов П.Ф. Описание Табасарана. 1831 г. // ИГЭД. М.: Изд. вост. лит-ры, 1958.

Комаров А.В. Адаты и судопроизводство по ним. // ССКГ. Вып. 1. Тифлис, 1868.

Комаров А.В. Списки населенных мест Дагестанской области // СССК. Тифлис, 1869. Т. I.

Комаров А.В. Народонаселение Дагестанской области (с этнографической картой) // ЗКОИРГО. Тифлис, 1873. Кн. 8.

Краббе К.К. Замечания о Докуспарс, Ахтах и Рутуле. До 1835 г. // ИГЭД. М.: Изд. вост. лит-ры, 1958.

Кремский А.А. Выдержки из описания Дагестана и Ширвана. 1806. // ИГЭД. М.: Изд. вост. лит-ры, 1958.

Кулижников А. Дороги во всякое время // Автомобильные дороги. 1907. № 3.

Лавров Л. И. Рутулы в прошлом и настоящем // КЭС. М.: Л. 1962. Вып. III.

Лысенко Ю.М. История российско-кавказских взаимоотношений в трудах ряда российских исследователей кон. XIX – нач. XX вв. // Кубанские исторические чтения Материалы III Всероссийской с международным участием научно-практической конференции. Краснодар, 2012.

Магомедов Д.М. Исторические связи с дидойцами // ВИД. Махачкала, 1975.

Малачиханов Б.К. вопросу о хазарском Семендере // УЗ ИИЯЛ ДФ АН СССР. Махачкала: Тип. Даг. ФАН СССР, 1965. Т. 14.

Мансуров М.Х. Вовлечение Засулакской Кумыки в общероссийскую экономическую систему // Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестане. Сб. статей. Махачкала, 1984.

Мансурова А.Г. Городские рынки Дагестанской области во II пол. XIX – начале XX в. // Исследования по истории Дагестана (дооктябрьский период). Махачкала, 2004.

Мансурова А.Г. Строительство дорог в Дагестанской области во II половине XIX в. // Вопросы истории Дагестана. Махачкала, 2008. Вып. IV.

Мансурова А.Г. «Каспийская мануфактура» – фабрика им. III Интернационала // Научный журнал «Возрождение». Махачкала, 2009. № 11-12.

Мансурова А.Г. Работа Н.П. Тульчинского «Поземельная собственность и общественное землепользование на Кумыкской плоскости» как источник по изучению истории Дагестана // Вопросы истории Дагестана. Махачкала, 2009. Т. V.

Мансурова А.Г. Утверждение российской власти в Дагестане // Материалы конф. «Дагестан в составе российского государства». Махачкала, 2011.

Мансурова А.Г. Порт-Петровск – торгово-промышленный центр Дагестана конца XIX – начала XX вв. // Международная конф. «Северо-кавказский город в региональном историческом процессе». Махачкала, 2012.

Мансурова А.Г. Пути сообщения и их роль в развитии экономики Дагестана в трудах Х.-М.О. Хашаева // Вестник ИИАЭ ДНЦ РАН № 1. Махачкала, 2012.

Мансурова А.Г. Торгово-экономический аспект взаимоотношений народов Южного Дагестана и Северного Азербайджана в XIX в. // Материалы международной конференции «История г. Дербента: яркие страницы братства и дружбы азербайджанского и дагестанского народов». Баку, 2012.

Мансурова А.Г., Абдуллаева М.И. История строительства почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура-Гуниб-Кумух // Вестник ДНЦ. Махачкала, 2014. № 55.

Османов М.-З.О. Роль аграрного животноводства в хозяйственно-культурных взаимосвязях народов Дагестана и Закавказья // Историко-культурные и экономические связи народов Кавказа. Махачкала, 2004.

Петухов П. Очерк К-Табасаранского округа (В Южном Дагестане) // Кавказ, 1867. № 7, 8, 12, 13, 15, 17.

Рамазанов Х.Х. Освоение (производственного опыта России в Дагестане. – В кн. Проблемы социально-экономического и политического развития Северо-Восточного Кавказа. Махачкала, 1978.

Рамазанов Х.Х. Развитие промышленности в Дагестане во II половине XIX в. // Проникновение и развитие капиталистических отношений в Дагестан. Сб. статей. Махачкала. 1984.

Розен Н.Ф. Описание Чечни и Дагестана. 1830 г. // ИГЭД. М., 1968.

Россигов К.Н. Поездка в Чечню и Нагорный Дагестан // Записки Кавказского отдела Русского географического общества. Тифлис, 1884. Т. 13.

Ртищев Ф.Н. Сведения о Дагестане. 1813 г. // ИГЭД. М.: Изд. вост. литер. 1958.

Серебров А.Г. Историко-этнографические описания Дагестана. 1796 г. // ИГЭД. М.: Изд. вост. литер., 1958.

Симонович Ф.Ф. Описание Табасарана. 1796 г. // ИГЭД. М.: Изд. Вост. литер. 1958.

Сорокин Ю. Петр Столыпин и две государственные думы – от зари до зари // Автомобильные дороги. 1996. № 12.

Тульчинский Н.П. Поземельная собственность и общественное землепользование на Кумыкской плоскости // Терский сборник. Вып. IV. Владикавказ, 1903.

Умаханов М.-С.К. Взаимоотношения народов Дагестана в XVII – начале XIX в. в области духовной культуры // Исследования по истории Дагестана (дооктябрьский период). Махачкала, 2004.

Умаханов М.-С.К. Торговые пути Дагестана в XVI–XVIII вв. // Древние промыслы, ремесло и торговля в Дагестане. Сб. статей. Махачкала, 1984.

Умаханов М.-С.К. Взаимоотношения феодальных владений и освободительная борьба народов Дагестана в XVII веке. Махачкала, 1973. 251 с.

Фадеев А.В. Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России. История СССР. 1959. №6.

Щербачев А.П. Описание Мехутулинского ханства, койсубулинских владений и ханства Аварского. Около 1830 // ИГЭД. М., 1968.

Юшков С.В. К вопросу об особенностях феодализма в Дагестане (до русского завоевания) // Уч. зап. Свердловского госпединститута (Исторический). Свердловск, 1938. Вып. 1.

ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ПЕЧАТЬ

а) газеты

Дагестанские областные ведомости. 1890–1917

Кавказ. 1848. № 32.

Кавказ. 1895. № 30.

Новое дело 1999. № 8

б) журналы

Вестник виноделия. 1895. № 5

История СССР 1959. № 6

Плановое хозяйство Дагестан 1927–1930.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АВПР	– Архив внешней политики России Министерства иностранных дел
АКАК	– Акты, собранные Кавказской археографической комиссией.
АО	– Акционерное общество.
ВИД	– Вопросы истории Дагестана (досоветский период).
ВИЭД	– Вопросы истории этнографии Дагестана. Махачкала.
ВУА	– Военно-ученый архив.
Вып.	– Выпуск.
г.	– Год.
Г.	– Город.
Ген.- адъют.	– Генерал-адъютант.
Ген.- м.	– Генерал – майор.
Д.	– Дело.
Д.с.с.	– Действительный статский советник.
ДГСВК	– Движение горцев Северо-Восточного Кавказа 20–50-е гг. XIX в. Махачкала
ЗКОИРГО	– Записки Кавказского отдела императорского русского географического общества. Тифлис.
ИИАЭ ФГБУН	– Институт истории, археологии и этнографии Федеральное государственное бюджетное учреждение науки.
ИКОРГО	– Известия кавказского отдела русского географического общества. Тифлис.
ИНСК	– История народов Северного Кавказа. М.
КГО	– Кавказский Горный округ.
КГУ	– Кавказское Горное управление.
КК	– Кавказский календарь
Кр.	– Крепость
Л.	– Лист
М.	– Москва.
МИДЧ	– Материалы по истории Дагестана и Чечни.
Оп.	– Опись

Отст. сов.	– Отставной советник
РГАДА	– Российской государственной архив древних актов.
РГВИА	– Российский государственный военно-исторический архив.
Р.	– Река
РФ ИИАЭ	– Рукописный фонд Института истории, археологии и этнографии.
С.	– Страница
Сб.	– Сборник статей
Сел.	– Село
СМОМПК	– Сборник для описания местностей и племен Кавказа. Тифлис.
ССКГ	– Сборник сведений о кавказских горцев.
УЗ	– Ученые записки.
Указ. соч.	– Указанное сочинение
Ф.	– Фонд.
ФОД	– Федеральное отношение в Дагестане.
ЦГА ДА	– Центральный государственный архив древних актов
ЦГА РД	– Центральный государственный архив Республики Дагестан.
ЦГВИА	– Центральный государственный военно-исторический архив
ЦГИА РГ	– Центральный государственный исторический архив Республики Грузия.
Ч.	– Часть.



Научное издание

Абидат Гаджиевна Мансурова

**Дороги и их роль в социально-экономическом и культурном
развитии Дагестана во II половине XIX – начале XX в.**

Подготовка оригинал-макета *Сулейманов О.А.*
Дизайн обложки *Багамаев М.К.*

Подписано в печать 20.11.2015 г.
Формат 60x84¹/₁₆. Печать ризографная. Бумага офсетная.
Гарнитура «Таймс». Усл. п. л. 10,7. Тираж 500 экз.



Отпечатано в типографии АЛЕФ, ИП Овчинников М.А.
367000, РД, г. Махачкала, ул. С.Стальского 50
Тел.: +7-903-477-55-64, +7-988-2000-164
www.alefgraf.ru, e-mail: alefgraf@mail.ru

Мансурова Абидат Гаджиевна – старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии ДНЦ РАН, кандидат исторических наук. Сфера научных интересов – изучение социально-экономического развития Дагестана во второй половине XIX в. Она является автором около 100 научных публикаций, в том числе 6 монографий, посвященных различным проблемам социально-экономического, культурного и политического развития Дагестана.