

Абубакарова П. А.

магистрант 2 курса

по специальности «История»

научный руководитель: Джабаева Т.Ч.,

к.и.н. Дагестанский государственный университет

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

***Аннотация:** Данная статья посвящена анализу развития дорожно-транспортной инфраструктуры Северного Кавказа во второй половине XIX века. Дается характеристика развитию в регионе шоссейных, грунтовых, мостовых дорог, а также значения их строительства для региона. Отмечены основные проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры Северного Кавказа во второй половине XIX в.*

***Ключевые слова:** Северный Кавказ, транспортные пути, дорожно-транспортная инфраструктура, шоссейная дорога, транспортировка товаров, экономическая сфера.*

Abubakarova P. A. master's student of 2 years

of study in the specialty «History»

scientific supervisor: T. Ch. Jabayeva,

candidate of Historical Sciences,

DEVELOPMENT OF THE ROAD AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE NORTH CAUCASUS IN THE SECOND HALF OF THE XIX CENTURY.

***Abstract:** This article is devoted to the analysis of the development of the road transport infrastructure of the North Caucasus in the second half of the XIX century. A description is given of the development of highways, dirt roads, bridges in the region, as well as the significance of their construction for the region. The main problems of the development of the road transport infrastructure of the North Caucasus in the second half of the XIX century are noted.*

***Keywords:** North Caucasus, transport routes, road infrastructure, highway, transportation of goods, economic sphere.*

В исследуемый период Северный Кавказ представлял собой национальную окраину страны, в рамках которой процесс строительства транспортных средств, обеспечивающих быстрый проезд или транспортировку товаров являлся насущной потребностью.

Стоит отметить, что транспортные пути играли важнейшую роль в формировании экономического пространства Северного Кавказа в рассматриваемый период. Наличие оптимальных путей сообщения являлось важным условием формирования целостной системы экономических связей внутри края, а также с другими районами нашей страны.

Важной задачей было строительство дорог местного значения, соединяющих горные районы края с равнинной частью.

«Кавказ покорен и спокоен, - писал великий князь Михаил в своей всеподданнейшей записке от 7 января 1869 г., - но пока покорение только материальное, и потому подвержено случайностям. Дабы упрочить его, нужно покорение духовное, которое возможно лишь при условии сокращения расстояний, отделяющих Кавказ от империи»¹. Это сокращение расстояний в свою очередь должно было быть достигнуто за счет подключения области к сети железных дорог, существовавшей в то время и в ходе планового строительства новой и реконструкции старой дорожно-транспортной инфраструктуры в городах и селах области.

Начало XIX в. в России ознаменуется процессом стремительного дорожного строительства в стране. Так, например, в 1829 г. вышел указ о преобразовании Управления водяных и сухопутных путей сообщения в Главное управление путей сообщения, установившее централизацию управления транспортом страны.

Строительство шоссейных дорог в стране началось в 1817 г. В 1830-е гг. такого рода дороги строятся по всем основным направлениям, по существующим или новым трактам. К 1840 году строилось до 258 верст автомобильных дорог в год. В 1842 году император Николай I приказал составить план развития шоссейных дорог. Все губернские дороги, находившиеся ранее в ведении губернской администрации, были переданы в ведение Главного управления путей сообщения и общественных зданий вместе с выделенными на их строительство и ремонт средствами.

В дореформенный период на Северном Кавказе главным образом строились дороги военно-стратегического назначения. В 1846 году было заложено начало строительству Военно-Ахтынской дороги, в 1847-1852 гг. - построена Военно-Осетинская дорога. Помимо военных дорог в первой половине XIX в. было начато строительство почтового пути от Дербента и Темир-Хан-Шуры до Терской области и Бакинской губернии.

¹ Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика: в 2т. Т.2. СПб: 1902. С.34.

В Отчете Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего войска о состоянии области и войска за 1898 год (1)¹, упоминая вопрос развития путей сообщения в области, отмечается, что «одною из главнейших причин, препятствующих увеличению доходности войсковых угодий и вообще эксплуатации природных богатств области, является неустройство путей сообщения, остающихся и по ныне в первобытном виде»². Также отмечается, что «все дороги в области в отчетном году, за исключением участка в 10 вер. 316 саж. через Шабановский перевал в Черноморскую губернию, на что израсходовано 12136 руб. 73 коп. из сумм дополнительного земского сбора, исправлялись и содержались натуральной повинностью обывателей»³.

До 60-х годов в Карачае не было ни одной колёсной дороги, а сообщение с равниной осуществлялось в основном по горным тропам, прохождение через которых было очень трудоемким процессом. «Прежде всего нужно было проложить дорогу от ст. Баталпашинской до центра Карачая – аула Учкулан»¹. Также было отмечено, что колесная дорога от ст. Баталпашинский доходила только до Хумаринского укрепления, далее шли тропинки. Такой вид путей мог удовлетворить население края в дореформенный период, когда хозяйство носило натуральный характер. Вторая половина рассматриваемого в научной работе столетия характеризуется проникновением капиталистических отношений в регион, в результате чего региональная экономика начинает быстро развиваться, а для целесообразного осуществления этого процесса необходимы были удобные пути сообщения. Стоит отметить, что до 1850-х годов в Карачае не было колесных дорог, имелись узкие горные тропы.

¹ Отчет Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего войска о состоянии области и войска за 1898 год (1). Екатеринодар. 1899. С.

² Отчет Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего войска о состоянии области и войска за 1898 год (1). Екатеринодар. 1899. С. 31.

³ Отчет Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего войска о состоянии области и войска за 1898 год (1). Екатеринодар. 1899. С. 31.

¹ Невская В. П. Карачай в пореформенный период. Ставрополь. 1964. С. 120.

Весь процесс строительства транспортных путей в регионе усложнялся тем, что в крае большое количество территорий имелись с горно-каменистыми участками, что затрудняло подготовку земли под строительство дорог, также период осадков в горных районах характеризуется смещением горных массивов, что, в частности, во многих случаях являлось причиной разрушения дорог и мостов в регионе, потому дороги в крае практически всегда нуждались в постоянном ремонте, особенно в осенний и весенний сезоны.

В работе Щетнева В. Е. «История Кубани с древнейших времён до конца XX в.»¹ отмечается, что в Кубанской области в исследуемый период состояние грунтовых дорог было удовлетворительным только в летний период.

В Дагестанской области в довоенное время дороги были вьючными, колесные дороги были только на равнинных участках. В Обзоре Дагестанской области за 1899 год отмечается, что «колесные дороги, мосты и паромные переправы, содержимые на счет земских сумм, находятся в ведении Строительного отделения, все же дороги вьючные тропы и мосты, содержимые в исправном виде натуральною повинностью сельских обществ, находятся под наблюдением окружных администраций. Эти дороги разрабатываются и содержатся в исправности сельским населением области, на котором лежит обязанность исполнять эти работы в виде натуральной дорожной повинности»². Также отмечается, что данный вид работ ложится тяжелым бременем на население из-за каменистого расположения местности, приводящего к частым оползням, развалам, что приводит к разрушению дорог.

В конце XIX в. в области также строились и поддерживались дороги: «По Т.-Х. – Шуринскому округу имелось всего дорог колесных 1299 верст, вьючных 306... По Аварскому округу сельскими обществами вновь выстроено 4 моста общей стоимостью 40 р. и в течении года поддерживались населением

¹ Щетнева В. Е. «История Кубани с древнейших времён до конца XX в.».

² Обзор Дагестанской области за 1899 г. ЦГА РД.Ф.2.Оп.2.Д..60 Л. 106.

округа натуральной повинностью в исправном виде 751 вер. Колесных и вьючных дорог, в том числе и Араканская грунтовая дорога...»¹.

Всего в 1862 году в Дагестанской области было введено в эксплуатацию около 200 км автомобильных дорог. Эти дороги строились в военно-стратегических целях, и эту работу, как правило, выполняли не только воинские части, но и жители района. Так, в 1868 году население Дагестана насчитывало 335 тысяч человек, несколько тысяч повозок и сотни лошадей. И это при населении области, по официальным данным, 462 тысячи человек. Само собой разумеется, что так называемая помощь на дорогах отрицательно сказывалась на положении горцев. Однако строительство автомагистралей имело большое значение².

Стоит отметить, что важное значение для региона имело строительство почтового пути Темир-Хан-Шура - Гуниб - Кумух. Этот тракт связывал равнинную часть края с предгорной и горной частями и был источником информирования для жителей края. Далее почтовые маршруты стали появляться и в других частях Дагестана, в частности, в селах области.

Местом расположения Темир-Хан-Шуры являлась территория пересечения важнейших дорог. В военное время через него проходили в горы царские войска и с гор на равнину направлялось большое количество торговых караванов. В пореформенный период, благодаря строительству почтовой дороги, город соединил равнинную часть области с ее предгорной и горной частями. Вследствие открытия почтового движения по Бакинской ветви Владикавказской железной дороги, почтовый тракт от города Темир-Хан-Шуры на Дербент и далее на Баку был закрыт.

К концу XIX в. в области существовали такие почтово-телеграфные учреждения: Дербентская, Петровская, Темир-Хан-Шурина конторы,

¹ Обзор Дагестанской области за 1899 г. ЦГА РД.Ф.2.Оп.2. Д..60 Л. 108.

² Гаджиев В. Г. Роль России в истории Дагестана. М: 1965. С. 276.

Гунибское, Кумухское отделения и т.д. «Всего 5 контор и 8 отделений, с 28 почтовыми ящиками...»³.

Почтово-телеграфные станции в рассматриваемый период открывались во всех районах региона. В Ставропольской губернии в 1897 г. существовало 8 почтово-телеграфных контор 6 класса, 2 почтово-телеграфных и 16 почтовых отделений.

Населенные пункты, расположенные вблизи шоссейных, а также почтовых и других трактов находились в более лучшем положении, так как имели возможности для сбыта своей производимой продукции. Так, в изучаемый период, на Северном Кавказе начали развиваться ярмарочная и базарная торговли, куда съезжалось большое количество населения края. Все данные процессы играли важную роль в развитии экономической сферы региона.

Одной из горных дорог, построенных в пореформенный период, является Военно-Грузинская дорога на Кавказе, строительство которой было завершено в 1885 году. Эта дорога строилась в исключительно сложных топографических условиях и имела большое стратегическое значение, т.к. через нее проходили войска на Кавказскую линию, а оттуда – в Грузию. Данное движение было особо активным в периоды русско-турецких и русско-персидских войн. Дороги имели решающее значение для снабжения Кавказской армии, так как на Кавказский регион была возложена ответственность за снабжение продовольствием войск Кавказского корпуса.

Строительство дорог не ограничивалось строительством шоссейных дорог. В городах и на загородных участках строились и ремонтировались каменные мостовые дороги. В Обзоре Ставропольской губернии за 1881 г.² сообщается, что «на ремонт мостов гор. Ставрополь израсходовал 1077 руб. 66 коп., а сельскими обществами израсходовано 25999 р. и таким образом

³ Обзор Дагестанской области за 1899 г. ЦГА РД, Ф.2.Оп.2. Д.60. Л.111.

² Обзор Ставропольской губернии за 1897 год. Ставрополь: 1882-1905.

общий расход по губернии на различные дорожные сооружения выразится в сумме 41983 руб. 80 коп.»³.

Во второй половине XIX в. в связи с ростом интенсивности движения на дорогах большое значение приобрели проблемы их ремонта и содержания, особенно шоссейных дорог, перешедших в ведение Министерства путей сообщения.

Безусловно, внутриобластные и внутригубернские дороги оказали большое влияние на экономическое развитие региона, так как транспортная система, созданная в пределах областей и провинций страны, является одним из важнейших критериев развития экономики страны, а также ее национальных окраин.

Таким образом, данный выше материал показывает всю важность процесса развития инфраструктуры дорог в рамках Северного Кавказа, который имел особенную значимость в рамках информационного обмена среди окраин и центрами непосредственно империи.

По завершении Кавказской войны, дороги, как правило, применялись для того, чтобы достигнуть цели военно-экономического характера. Однако, они оказали значительное воздействие на процессы развития экономической сферы. Различные села, которые находились на этих трактах, имели наиболее лучшее положение, в связи с тем, что у них имелись значительные возможности для того, чтобы осуществлять сбыт собственных товаров. Жители данных селений, как правило, должны были нести подводную и постоянную повинность, но при этом у них был высокий уровень жизни, нежели в селениях, которые находились удаленно от данных дорог.

Во второй половине XIX в. происходил процесс развития всей дорожно-транспортной инфраструктуры в крае. Дороги, которые были построены изначально в военных целях, планомерно стали основой для проведения

³ Обзор Ставропольской губернии за 1897 год. Ставрополь: 1882-1905. С. 29.

различных торговых операций, а также обмена данными, в процессе передвижения мирных граждан. Иными словами, для того, чтобы вести мирную жизнь людей. К, примеру, почтовый тракт Темир – Хан – Шура – Гуниб - Кумух – являлся как средством информирования населения, так и средством перевозки почтовых посылок.

Стоит отметить, что строительство грунтовых, шоссейных, мостовых дорог на Северном Кавказе шло в весьма тяжелой обстановке. Наблюдались нехватка финансовых средств, рабочих рук, так как исполнять приходилось работу, требующую большой затраты труда, также расположение региона, характеризующееся наличием как равнинных местностей, так и предгорных, горных, высокогорных, что, в свою очередь, затягивало процесс развития дорожной инфраструктуры региона в изучаемый период.

Процесс строительства различных шоссейных дорог, а также мостов – это аспект, который помог региону стать участником российского хозяйства, а также ввиду которого получили капиталы из других государств и способствовали увеличению и развитию экономической сферы.

Литература и источники:

1. Гаджиев В. Г. Роль России в истории Дагестана. М: 1965.
2. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика: в 2т. Т.2. СПб: 1902.
3. Кузьминов П. А. Эпоха реформ 50-70-х годов XIX века у народов Северного Кавказа в дореволюционном кавказоведении. Нальчик. 2009.
4. Невская В. П. Карачай в пореформенный период. Ставрополь. 1964.
5. Обзор Дагестанской области за 1899 г. ЦГА РД.Ф.2.Оп.2. Д.60.
6. Обзор Дагестанской области за 1899 г. ЦГА РД.Ф.2.Оп.2. Д.60.
7. Обзор Ставропольской губернии за 1897 год. Ставрополь: 1882-1905.
8. Отчет Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего войска о состоянии области и войска за 1898 год (1). Екатеринодар. 1899.
9. Щетнева В. Е. «История Кубани с древнейших времён до конца XX в.».