

УДК 94(470.67)

## ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В ДАГЕСТАНЕ ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

З. Н. Гаджиева

Институт истории, археологии и этнографии ДНЦ РАН

---

Слабая транспортная сеть Дагестана после окончания Гражданской войны являлась одним из важных факторов, препятствующих восстановлению и социально-экономическому развитию республики. В статье рассмотрены все проводимые новым правительством мероприятия, направленные на восстановление дорожно-транспортной сети в Дагестане. Проанализированы основные проблемы, с которыми сталкивалось местное управление при решении поставленных задач.

Weak transport network of Dagestan after the end of the Civil War was one of the main factors impeding the reconstruction and socio-economic development of the republic. The article reviews all the measures carried out by the new government aimed at restoring the road transport network in Dagestan. Analyzed are the main problems the local government faced solving the problems.

Ключевые слова: Дагестан, железнодорожный и автомобильный транспорт, округ, дороги, народное хозяйство, промышленность.

Keywords: Dagestan, railway and automobile transport, district, roads, national economy, industry.

После окончания Гражданской войны в качестве одной из важнейших задач стала организация управления страной. Без восстановления экономики, и в первую очередь промышленности и составляющих основу отрасли – транспорта и связи, невозможно было дальнейшее развитие республики. Восстановление бесперебойного железнодорожного и морского сообщения, а также дорожного хозяйства республики диктовалась как потребностями Дагестана, так и нуждами всей Советской России. Слабо развитая транспортная сеть Дагестана после Гражданской войны была важным фактором, препятствующим восстановлению и социально-экономическому развитию области.

В период Первой мировой и Гражданской войн строительство дорог на территории Дагестана не велось, а существующая дорожная сеть интенсивно разрушалась, хотя значение дорог, особенно в условиях восстановления народного хозяйства, продолжало расти. Из-за отсутствия колесных дорог, а они имелись в Дагестане только на плоскости, многие высокогорные районы Дагестана, особенно в зимнее время, в связи со снежными завалами были практически отрезаны от городов и окружных центров области. Основная часть дорог не имела твердого покрытия. В непогоду грунтовые дороги были практически непроходимы. В 1915 г. во всем Дагестане было около 800 км грунтовых дорог, имелось 29 мостов с пролетом более 5 сажений, менее 5 сажений – 33 моста, железобетонных – 6, рельсовых – 19, каменных – 8, деревянных – 59 мостов [1].

Слабо была развита дорожная сеть и в городах Дагестанской области. Так, например, общая протяженность всех улиц в Петровске составляла 17 км, из которых замощенными были только 13 км [2]. К концу Гражданской войны общая протяженность дорог Дагестана насчитывала 10 158 км, из которых 243 км составляли шоссе стратегического характера и 586 км грунтовых дорог, а остальные были в основном вьючные тропы [3].

При решении хозяйственных вопросов правительство Дагестана, составляя программу первоочередных задач, учитывало, что без налаженной транспортной связи невозможно было решить экономические и социально-культурные задачи, стоящие перед республикой. Преобладание на территории Дагестана горного рельефа, бездорожья, наличие

---

---

---

большого числа мелких населенных пунктов, отсутствие транспорта серьезным образом затрудняли связь крупных населенных пунктов с мелкими. Из 2283 сельских населенных пунктов Дагестана в 560 население составляло от 1 до 50 человек, в 1530 населенных пунктах – от 50 до 500 человек, а в остальных 193 – свыше 500 человек [4]. Естественно, в условиях такой малочисленности сел и их отдаленности от центра трудно было наладить нормальную хозяйственную и культурную работу в них.

Переход весной 1921 г. к новой экономической политике обусловил реализацию многих мероприятий социально-экономического характера, в том числе и соответствующую перестройку в управлении республикой. В составе Дагревкома был образован отдел путей сообщения. Правительство и дорожный отдел прежде всего взяли на учет все дорожные сооружения, оценили состояние дорог внутри республики. Были намечены важнейшие участки, на которых необходимо было начать работы по ремонту дорожного полотна. Неотложные ремонтные работы с привлечением сил местного населения осенью 1920 г. были проведены в Кайтаго-Табасаранском округе, на Теркемейском участке, в них участвовало 450 крестьян из 9 аулов [5]. В течение сентября – ноября 1920 г. было отремонтировано 18 мостов и дорог на протяжении 38,6 верст, вырыто 470 ям для телеграфных столбов вдоль дорожного полотна [6].

Активное содействие восстановлению промышленности, сельского хозяйства, транспорта, в частности дорожного строительства, оказывала правительственная комиссия в составе представителей СНК ДАССР, совнархоза, партийных и профессиональных организаций. В комиссию входили Д. Коркмасов, Н. Самурский, А. Тахо-Годи, М. Хизроев, Зусманович, Улусский, инженеры Шилов, Меерсон, Китайгородский, Разумовский, Терлецкий и Васильев [7].

В справке дорожного отдела, представленной правительственной комиссии в декабре 1921 г., сообщалось, что в округах большое распространение при строительстве и ремонте дорог получили субботники, дорожные недельники и двухнедельники, на которых безвозмездно трудилось население, активно восстанавливая дороги между аулами [8].

В октябре 1922 г. впервые в Дагестане был организован Вседагестанский дорожный двухнедельник. В ходе двухнедельника отличились Казикумухский, Гунибский, Аварский и Андийский округа, выполнившие задания по ремонту полотна дороги и мостов на 90% [9]. На II Вседагестанском съезде дорожников 20–30 декабря 1922 г. были подведены итоги дорожных работ за 1922 г. и определены задачи по дальнейшему развертыванию работ по восстановлению дорог в республике. Дагестанский экономический совет определил объем и список дорожно-восстановительных работ, намеченных на 1923 г. Таким образом, в Южном Дагестане было намечено строительство Касумкентского, Архитского и Хивского мостов на дорогах, соединяющих Нагорный Дагестан с Дербентом – экономическим и культурным центром Южного Дагестана.

Из-за нехватки средств СНК не мог выделить средства на проведение дорожных работ. Почти все работы, связанные с ремонтом дорог, строительством мостов и других дорожных объектов, продолжали выполняться населением безвозмездно. Сельские сходы, окружные партийные конференции и съезды Советов выносили решения об активном участии в дорожных работах, принятии на себя всех расходов, связанных с ремонтом дорог, строительством мостов. В Гунибском округе по инициативе председателя окружного исполкома Кара Караева была организована специальная дорожная комиссия, в обязанность которой входило осуществление контроля за ходом восстановления путей сообщения [10]. В Кюринском округе большая работа велась по восстановлению мостов в Мугударинском ущелье. Ежедневно в них было занято 850–900 человек. Было начато строительство нового моста через реку Чирагчай, в котором нуждалось 38 селений Кюринского округа и весь Лакский округ [11]. Аналогичные работы проводились и в других окру-

---

---

гах республики. В Кюринском округе было восстановлено 325 верст дорог, Андийском – 195, Гунибском – 284 и в Лакском – 58, отремонтировано 14 канав на протяжении 181 версты; сооружено плотин и насыпей – 927 куб. сажений. Самурский округ отремонтировал дороги Ахты – Закаталы, Ахты – Салават и Ахты – Дербент, всего отремонтировано и восстановлено 92 моста [12].

Возрастающую роль в ремонте и строительстве путей сообщения в Дагестане в 20-е гг. играли организованные ЦК Последгола (Центральный Комитет Ликвидации последствий голода) общественные дорожные и мелиоративные работы, на которые привлекались безработные граждане и представители малообеспеченных слоев сельского населения. Это способствовало и решению острой социальной задачи первого десятилетия советской власти – сокращению безработицы и облегчению материального положения наименее обеспеченных категорий населения. Только во второй половине 1923 г. из выделенных ЦК Последгола средств на дорожные и мелиоративные работы в Дагестане было израсходовано на закупку 7132 пуда хлеба и 14 626 аршин бязи, что дало возможность отремонтировать 826 версты дорог. В следующем году ЦК Последгола на проведение дорожных работ в республике выделил 37 500 руб. Всего же за время существования Дагестанского ЦК Последгола на дорожные работы было отпущено 122 285 руб. [13, с. 105].

С 1924 г. содержание и ремонтно-восстановительные работы на дорогах общегосударственного значения республики регулярно финансировались из центра. К дорогам этого класса относились: Махачкала – Буйнакск – 44 версты; Буйнакск – Гунибское шоссе – 112 верст; Аваро-Андийская дорога от Георгиевского моста до Керкетского перевала – 157 верст; Аваро-Кохетинская дорога от Карадаха по направлению к Грузинской дороге – 48 верст. В 1924/25 бюджетном году на их нужды было выделено 35,5 тыс. руб., в 1925/26 г. – 87,2, в 1926/27 г. – 109,7, в 1927/28 г. – 125,0 тыс. руб. Рост объемов финансирования за эти годы составил 3,5 раза [13, с. 18]. Несмотря на существенное увеличение средств, выделяемых на дорожное строительство из центра, оно не могло существенно повлиять на улучшение транспортных артерий Дагестана. Практически весь объем дорожных работ на протяжении 20-х гг. производился за счет республиканского бюджета и силами местного населения.

В 1923/24 бюджетном году на ремонт государственных дорог было ассигновано 10 000 руб., местных – 8 383 руб. [14]. В 1924/25 году на строительство государственных дорог и мостов было выделено 40 895 руб., а местных дорог – 158 800 руб. [15].

В резолюции II Вседагестанского съезда строительных рабочих, созванного 12 января 1926 г. в Махачкале, были особо отмечены «колоссальные достижения в области дорожного строительства в Дагестанской республике, достигнутые героическими усилиями работников Дагестанского отдела местного транспорта в области завоевания неприступности дагестанских природных условий». От имени всех строителей Дагестана съезд вынес благодарность «всем работникам Дагестанского отдела местного транспорта от начальника и техника до последнего рабочего за их геройский и единомысленный порыв и желание прийти на помощь бездорожному отсталому населению Дагестана [16].

В первой половине 20-х гг. слабость экономики Дагестана не позволяла развернуть строительство новых дорог и мостов, дорожные работы в основном ограничивались ремонтом, расширением полотна путей и другими неотложными ремонтно-восстановительными мероприятиями. Общие успехи в восстановлении народного хозяйства страны и республики к середине 20-х гг. XX в. непосредственным образом сказались и на ходе дорожных работ в Дагестане. Учитывая, что решение практически всех назревших вопросов социально-экономического развития горного края упиралось в отсутствие благоустроенных транспортных магистралей, властные структуры республики активизировали внимание к дорожному строительству.

---

---

IV пленум Дагестанского обкома ВКП(б) (1–2 октября 1926 г.), определяя меры по ускорению развития производительных сил, на первый план выдвинул дорожное строительство. В резолюции пленума указывалось, что «без развития дорожного строительства в горах невозможно вовлечение горцев в общий круговорот жизни» [17]. В этот период наряду с продолжением восстановительных работ на существующих дорогах в республике все шире развертывалось строительство новых магистралей, проводилось расширение и улучшение полотна имеющихся дорог, устройство подъездных путей. Первой наиболее значительной по своей протяженности и экономическому значению явилась шоссейная дорога Ботлих – Корнетский перевал – Хорочай, построенная в 1925–1926 гг. Она была призвана обеспечить беспрепятственный круглогодичный проезд из Нагорного Дагестана в Чечню и тем самым создать благоприятные условия для снабжения продовольствием и промышленными товарами горных районов республики, обеспечить вывоз излишков продукции этой зоны на рынки.

Партийные, советские органы в эти годы уделяли большое внимание строительству дорог в тех районах, где их не было совсем и где нужда в них была исключительно острой. Тем самым обеспечивалось создание благоприятных условий для хозяйственного и культурного возрождения прилегающих к новым магистралям зон. Это, в первую очередь, относилось к Нагорному Дагестану. Так, строящаяся дорога Ташкапур – Гергебиль призвана была создать возможность поставки фруктов Гергебильского района в Даргинский и Лакский округа. Впоследствии дорога сыграла большую роль при строительстве Гергебильской гидроэлектростанции.

Дорога Буйнакск – Тлох – одна из важнейших и в то же время труднейших в отношении постройки дорог, строительство которой было намечено в бездорожном районе Дагестана. Кроме того, с завершением строительства этой дороги расстояние между г. Буйнакском и сел. Ботлих – одним из важнейших экономических и административных центров Нагорного Дагестана – стало вдвое короче. Параллельно с дорогами местного значения в республике большое внимание в исследуемые годы обращалось на содержание, ремонт и развертывание нового строительства на дорогах общегосударственного значения. Полностью была завершена работа по восстановлению шоссейных магистралей и всех искусственных сооружений на них. В 1926 г. в Дагестане имелось 462 км дорог общегосударственного значения, в том числе 134 км шоссейных дорог [18].

Однако, несмотря на определенные успехи в дорожном строительстве, дорог в республике остро не хватало. Имеющаяся сеть в основном была представлена примитивными дорогами простейших типов. Преобладающим по значению продолжал оставаться гужевой транспорт. Основным видом гужевого транспорта в республике являлась двухколесная повозка в парной упряжке – арба. Пассажирское сообщение в республике осуществлялось линейками и фаэтонами. Гужевой транспорт не справлялся с перевозкой даже резко снизившегося к моменту установления советской власти количества грузов.

В годы Гражданской войны сильно пострадали железная дорога и Петровский морской порт. На Всероссийском съезде транспортных рабочих 27 марта 1921 г. В.И. Ленин говорил: «Нам нужно восстановить оборот земледелия и промышленности, а чтобы его восстановить, нужна материальная опора. Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей» [19].

Железнодорожные линии на территории Дагестана, прежде всего те участки, где проходили бои с белогвардейцами, сильно пострадали от военных действий. Так, на участке от станции Гудермес до Дербента было сожжено и разрушено 18 мостов. Большинство железнодорожных зданий было сожжено или разрушено, закрыты почти все разъезды, отсутствовала балластировка, прогнили шпалы. Не работало водоснабжение – были вы-

---

---

ведены из строя баки, колодцы, котлы, насосы. Механическая мастерская в Порт-Петровске, кузница, склады были разграблены. Стояли без движения подорванные белогвардейцами паровозы и подвижной состав. Все это нужно было не только восстановить, но и обновить. Так, например, на Порт-Петровской линии ремонту подлежало более 45% вагонов [20].

Труден был для железнодорожников 1920 г. Через Дагестан по железной дороге в центральные районы шли необходимые стране продукты питания: хлеб, зерно, рыба. Важное значение имела переброска икры с рыбных промыслов, дававшей стране валюту, золото. Для нужд рыбных промыслов из Ростова-на-Дону было получено до 40 вагонов различных строительных материалов. Из Перми, Астрахани и других городов поступило большое количество инвентаря, железных обручей, тары. В постройке подъездных путей железнодорожных веток к рыбным промыслам, восстановлению железной дороги на территории Дагестана огромную помощь оказали части Красной Армии. Декретом Совета народных комиссаров РСФСР от 29 января 1920 г. «в целях скорейшего обеспечения промышленности, земледелия, транспорта и других отраслей народного хозяйства необходимой рабочей силой» постановлялось: «В порядке трудовой повинности осуществить... б) Использование рабочей силы частей Красной Армии и Флота, в) Привлечение необходимых квалифицированных рабочих из Армии...» [21]. К 15 октября 1921 г. соединения и части Кавказской трудовой Армии численностью 23 020 человек работали на Северном Кавказе от Ростова до Дербента. А находившийся в Петровске I трудовой полк (2727 человек) вел работы на железной дороге и нефтяных промыслах [22, с. 137–138].

За выполнение сложнейших задач народного хозяйства наряду с местным населением активно взялись части Кавказской трудовой армии. Так, только с апреля по октябрь 1920 г. на участок железной дороги Прохладная – Грозный – Петровск было выделено 50% новых шпал и до 65% нового балласта, кроме того, частями трудовой армии неоднократно ремонтировались разрушенные мосты, поднимались целые составы, пущенные под откос бандитами [22, с. 151]. В мае 1920 г. на восстановлении участка от Гудермеса до Изберга работало 486 красноармейцев [22, с. 167]. В августе 1920 г. на участке дороги от Минеральных Вод до Петровска с ветками на гг. Кисловодск, Беслан, Нальчик, Гудермес, Грозный, Темир-Хан-Шуру работало 42 446 красноармейцев. Ими выполнялись следующие работы: смена и развозка шпал, нагрузка балласта и перевозка, исправление толчков и перекосов, ремонт подвижного состава и др. На аналогичных работах на участке от Грозного до Петровска и в депо станции Петровск было занято с 1 по 15 сентября 8188 трудармейцев, а с 15 по 30 сентября – 10 934 трудармейца [22, с. 168].

На части трудовой армии возлагались также обязанности по охране промыслов, мостов, поездов от бандитов. Так, части армии несли гарнизонную службу по охране Сулакского моста [23]. Из квалифицированных трудармейцев была организована ремонтная бригада, в которую входило 28 слесарей и кузнецов. За 10 дней в Дербенте были отремонтированы 4 паровоза, 60 товарных вагонов и 4 вагонетки [24]. Большая работа была проделана частями трудовой армии по прокладке железнодорожных веток к промыслам. Так, на прокладке железнодорожной ветки в районе Дербента, работало четыре роты первого трудполка, 1, 2, 3 и 5-я роты I отдельного рыболовного полка находились на постройке Белиджинской ветки, а четвертая рота выполняла работы по перевалке грузов, охране складов и сопровождению грузов [25]. Всего в постройке железнодорожных веток от станции Дагестанские Огни и Белиджи к рыбным промыслам приняли участие 1000 трудармейцев.

Помощь частей трудовой армии в восстановлении железнодорожного движения заключалась в восстановлении мостов, разгрузке железнодорожных грузов, рытье водоотводных

каналов, а также в восстановлении и расчистке железнодорожных путей, пострадавших во время стихийных бедствий – разливов рек, снежных заносов, ливневых дождей.

Дагестанские железнодорожники, несмотря на трудности, проявляли в деле восстановления и налаживания нормальной перевозки грузов подлинно трудовой героизм.

В 1924 г. была начата реконструкция пути на участке Дербент – Петровск. С 1917 по 1923 г. рельсы на этом участке почти не менялись, и скорость движения достигала 15 верст в час. В 1924 г. скорость была доведена до 30 верст в час. К концу 1925 г. после смены всех шпал и рельсов на этом участке скорость достигла 75 км в час. С 1923 г. были начаты работы по полному восстановлению Махачкалинского участка пути, в 1925 г. было начато строительство вторых путей на участке Гудермес – Махачкала-Порт. К 1926 г. движение поездов осуществлялось по следующим маршрутам: Махачкала-Порт – Баку – Тифлис и Махачкала-Порт – Минводы – Ростов-на-Дону – Москва – Ленинград [26].

Перед железнодорожниками возникли новые задачи – идти по пути технического перевооружения железнодорожного транспорта.

С целью повышения безопасности движения, в связи с увеличивающимся ростом грузооборота и задачами увеличения пропускной способности на всех участках были введены в действие устройства жезловой системы советского изобретателя Д.С. Трегера. Были проведены дополнительные телефонные линии, расширена сеть телефонных станций. Эти мероприятия обеспечили безопасность движения и улучшили оперативное руководство полевыми станциями [27]. В конце восстановительного периода по железной дороге отправлялось из Дагестана 498 тыс. тонн грузов, а также прибывало 1083 тыс. тонн [28].

В дальнейшем и в годы первой пятилетки (1928–1932 гг.) развития народного хозяйства в республике по-прежнему много внимания уделялось железнодорожному транспорту, так же как и автомобильному, и расширению сети дорог. За период с 1923 по 1927 г. сеть дорог общегосударственного значения увеличилось на 169 км, было построено мостов общей протяженностью 402 м [29]. Эти успехи в строительстве автодорог позволили добиться определенных сдвигов в социально-экономическом развитии республики.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Обзор Дагестанской области за 1915 г. Темир-Хан-Шура, 1915. С. 53.
2. Махачкала за 50 лет : стат. сб. Махачкала, 1968. С. 55.
3. ЦГА РД. Ф. 1341. Оп. 1. Д. 3. Л. 43.
4. Там же. Л. 46.
5. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Транспорт и связь Дагестана (20–80-е годы). Махачкала, 1992. С. 16.
6. ЦГА РД. Ф. р-37. Оп. 19. Д. 3. Л. 154.
7. *Даниялов Г.Д.* Социалистические преобразования в Дагестане (1920–1941 гг.). Махачкала, 1960. С. 144.
8. ЦГА РД. Ф. р-37. Оп. 420. Д. 6. Л. 39.
9. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Указ. соч. С. 16.
10. История Дагестана. Т. 3. С. 183.
11. *Османов А.И.* Осуществление новой экономической политики в Дагестане 1921–1925 гг. М., 1978. С. 105.
12. *Азимов М.М., Вагабов М.М., Мирзабеков М.Я.* Указ. соч. С. 18.
13. Отчет Дагестанского отдела местного транспорта в ЦИК ДАССР от 23 декабря 1925 года о работе за 1923–25 гг. // ЦГА РД. Ф. р-37. Оп. 422. Д. 14. Л. 105. С. 18, 105.
14. Резолюция 2-го Дагестанского съезда строительных рабочих // Там же. Л. 28.
15. ЦГА РД. Ф. 1-п. Оп. 7. Д. 11. Л. 6.
16. Там же. Ф. р. 168. Оп. 8. Д. 38. Л. 58.

17. Там же. Ф. 59-р. Оп. 5. Д. 27. Л. 41.
18. Там же. Л. 53.
19. *Амирханова-Кулиш А.С.* Красная Армия в социалистическом строительстве на Северном Кавказе в 1920–1923 гг. Махачкала, 1976. С. 62.
20. ЦГА РД. Ф. 524-р. Оп. 2. Д. 17. Л. 6.
21. Там же. Л. 4.
22. *Амирханова-Кулиш А.С.* Красная Армия в социалистическом строительстве на Северном Кавказе в 1920–1923 гг. С. 137–138, 151, 167–168.
23. *Амирханова-Кулиш А.С.* Роль Красной Армии в хозяйственном и культурном строительстве Дагестана. Махачкала, 1964. С. 71.
24. Красный Дагестан, 1926, 31 августа.
25. История Дагестана. Т. III. М., 1968. С. 184.
26. ЦГА РД. Ф. п. 109. Оп. 3. Д. 17. Л. 54.
27. История Дагестана. Т. III. С. 184.
28. ЦГА РД. Ф. п. 109. Оп. 3. Д. 17. Л. 54.
29. История многовековых взаимоотношений и единения народов Дагестана с Россией. К 150-летию окончательного вхождения Дагестана в состав России. Махачкала, 2009. С. 235.

*Поступила в редакцию 15.06.2017 г.*

*Принята к печати 25.09.2017 г.*