

ИСТОРИЯ, ЭТНОЛОГИЯ И АРХЕОЛОГИЯ**Средневековая и новая история**

УДК 93/94

DOI 10.31143/2542-212X-2021-2-12-39

**ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЩЕСТВЕННЫХ КОЛЕСНЫХ ДОРОГ В
БАЛКАРСКИХ ОБЩЕСТВАХ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА****П.А. КУЗЬМИНОВ**

*Кабардино-Балкарский государственный университет им. Х.М. Бербекова
360004, КБР, г. Нальчик, ул. Чернышевского, 173
ФГБНУ «Федеральный научный центр
«Кабардино-Балкарский научный центр Российской академии наук»,
Научно-инновационный центр «Естественно-научные методы в археологии, антропологии и
археографии»
360002, КБР, г. Нальчик, ул. Балкарова, 2
E-mail: Petraakis_hist@bk.ru*

М.Ш. АБАЕВА

*Северо-Кавказский институт – филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного
хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»
357502, Ставропольский край, г. Пятигорск, ул. Дунаевского, 5
E-mail: Madina455s341c913@mail.ru*

Аннотация. В статье, на основе привлеченного архивного материала, проанализировано строительство колесных дорог в Балкарских обществах во второй половине XIX в., которые были крайне необходимы жителям высокогорных аулов и российской администрации. Сооружение дорог потребовало колоссальных усилий всех жителей Балкарии, поддержки руководства округа и области: порохом, саперами, инженерными решениями. Обобщен материал о финансовых, материальных и трудовых затратах всего населения балкарских обществ, что дало основание назвать их народными. Дороги связав горцев с плоскостной частью Кабардинского/Нальчикского округа способствовали втягиванию их в систему товарно-денежных и социокультурных отношений Российской империи. Факты свидетельствуют о наличии у жителей балкарских обществ определенных финансовых накоплений, потраченных на жизненно важные для них пути сообщения, создавшие лучшие условия для ежегодного перегона скота на плоскость – весной и осенью, подвоза хлеба, бытовых товаров, изделий фабрик и заводов, продажи произведенной продукции. Построенные дороги способствовали трансформации традиционной организации труда и жизни, обеспечив проникновение новых общественных отношений в среду балкарского общества.

Ключевые слова: Балкарские общества; колесные дороги; строительство; кавказская администрация; развитие; товарно-денежные отношения.

EXPERIENCE IN CONSTRUCTION OF PUBLIC WHEEL ROADS IN BALKARIAN SOCIETIES IN THE SECOND HALF OF THE 19th CENTURY

P.A. KUZMINOV

*Kabardino-Balkarian State University named after H.M. Berbekov
360004, KBR, Nalchik, Chernyshevsky st., 173
FSBSE «Federal Scientific Center
'Kabardin-Balkar Scientific Center of the Russian Academy of Sciences'»,
Scientific and Innovative Center "Natural-scientific methods in Archaeology, Anthropology and
Archaeography" KBNC RAN
360002, KBR, Nalchik, Balkrova st., 2
E-mail: Petraakis_hist@bk.ru*

M.Sh. ABAEVA

*North Caucasus Institute – a branch of the Russian Academy of National Economy and Public
Administration under the President of the Russian Federation
357502, Stavropol Territory, Pyatigorsk, Dunaevsky st., 5
E-mail: Madina455s341c913@mail.ru*

Abstract. The article analyzes the construction of wheeled roads in Balkarian societies in the second half of the 19th century, based on the attracted archival material, which were extremely necessary for the residents of high-mountainous villages and the Russian administration. The construction of roads required colossal efforts of all residents of Balkaria, support of the district and regional authorities – gunpowder, sappers, engineering solutions. The material on the financial, material and labor costs of the entire population of Balkar societies is generalized, which gave reason to call them folk. The roads connected the highlanders with the flat part of the Kabardian district, helped to draw them into the system of commodity-money and socio-cultural relations of the Russian Empire. The facts indicate that the inhabitants of Balkar societies have certain financial savings spent on vital communication routes for them, which created the best conditions for the annual transportation of livestock to the plane – in spring and autumn, the delivery of bread, household goods, products of factories and plants, and the sale of manufactured products. The constructed roads contributed to the transformation of the traditional organization of work and life, ensuring the penetration of new social relations into the environment of Balkar society.

Keywords: Balkarian societies; wheeled roads; construction; Caucasian administration; development; commodity-money relations.

Введение

В любом обществе, транспортная система играет одну из важнейших ролей в развитии экономики и социальной жизни. В традиционном горском обществе, население обходилось тропинками и проложенными тропами, по которым ежегодного перегоняли скот на плоскость, завозили/вывозили

продукты, предметы животноводства, изделия домашнего производства (шерсть, войлок, сукно, поделки из дерева, железа, золота и серебра и др.) навещали родных и близких, передвигаясь верхом или пешком. Транспортной системы, в современном смысле этого слова, не было. Вместе с тем была осознанная многовековая необходимость улучшить сообщение с плоскостными районами, которые поставляли все необходимое, что не производилось в горных аулах.

Несмотря на значимость дорог в жизни горцев, работ, посвященных им немного, причем не только по Центральному, но и по другим районам Северного Кавказа. Единственным регионом, где монографически исследовали вопрос о разработке дорог в дореволюционный период, стал Дагестан. Работы А.Г. Мансуровой [Мансурова 2015: 182], З.Б. Рамазановой [Рамазанова 2019: 23–35], И.Г. Ибрагимова [Ибрагимов 2008: 32–39] и др. авторов доказывают значимость дорожного строительства в экономическом развитии Дагестана.

Проблемы сооружения дорог между возводимыми российскими крепостями в первой половине XIX в. освещает О.С. Пылков, который привел материал о цене труда горца в ходе строительства дорог (10 коп. в день) в горах [Пылков 2007: 28].

Проблеме возведения дорог в Кабарде и Балкарии посвящено несколько работ. Е.О. Крикунова опубликовала две подборки архивных материалов (всего 26 документов), в которых приведены сведения о строительстве дорог в Балкарском обществе в 1883–1894 гг., в Хуламском и Безенгиевском обществах в 1884–1894 гг. а также в Чегемском обществе в 1891–1897 гг. [Документы по истории... 1959].

Частично, эти документы использованы ею в статье «Некоторые вопросы социально-экономического развития Балкарии в пореформенный период», где вопросам строительства дорог в горских обществах уделено всего полторы страницы. Сложно согласиться с утверждением автора о том, что «первыми подали пример строительства дороги в горах Хуламское и Безенгиевское общество» [Крикунова 1960: 140], так как первыми начали строительство дороги в горах в 1861 году жители Урусбиевского общества – братья Урусбиевы. Этот материал дословно приведен автором в первом обобщающем труде по истории Балкарии, членом авторского коллектива которого она являлась [Очерки истории... 1961: 108–110].

Серьезную фактологическую ценность имеет работа Б.Б. Темукуева, в которой опубликовано большое количество архивных документов о строительстве дорог в Балкарии [Темукуев 2008]. Его работа состоит из 4-х частей, охватывающих период с 1860 по 1917 г.: I – с 1860 по 1882 г; II – с 1883 по 1897 г; III – 1898 г.; IV – с 1899 по 1917 г., которые соответствуют этапам строительства дорог в балкарских обществах. Несмотря на отдельные неточности текста, нарушения пагинации публикуемых документов, в целом, проделана значительная работа по возвращению обществу бесценных сведений о строительстве дорог в горах. Свыше 60 % архивных материалов посвящены Балкарскому обществу, значительно беднее представлены другие общества. Помимо познавательной значимости сборника, в его предисловии оговорена

цель публикации – вернуть потомкам честные имена доверенных по строительству дорог Балкарского общества А. Абаева, Г. Кюйгенова и У. Темукуева, несправедливо обвиненных в растрате части собранных денег. В сборнике отсутствует археографическая часть, что снижает его научную ценность.

Небольшой раздел «Пути сообщения и средства передвижения» помещен в учебном пособии профессора Г.Х. Мамбетова, в котором упоминается о строительстве дорог в Кабарде и обществах Балкарии [Мамбетов 2002: 67–75]. Но его информация, что «в 1868 г. завершилось строительство 80-ти верстной дороги в Баксанском ущелье» [Мамбетов 2002: 71], неточна. В этом году была построена только первая часть дороги.

В контексте исследования общих проблем модернизации балкарских обществ, общественную и экономическую значимость дорог обосновала профессор Е.Г. Муратова [Муратова 2007; Муратова 2012], лаконично осветив сложный процесс возведения дорог во всех обществах, но ее утверждение, что «первыми закончили строительство колесной дороги в горах Хуламское и Безенгиевское общества, пробив путь сквозь неприступные скалы» [Муратова 2007: 342], нуждается в обосновании, поскольку строительство дорог в этих обществах не было закончено и к 1917 году.

В УЦГА АС КБР. нами выявлен ряд дел, существенно дополняющих корпус документов, опубликованных Е.О. Крикуновой и Б.Б. Темукуевым: УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 1. Д. 1; УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 7. Д. 42; УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 7. Д. 65; УЦГА АС КБР. Ф. И-6. Оп. 1. Д. 514 и др., посвященные основным вопросам строительства колесных дорог, общей сумме средств, потраченных И. Урусбиевым на строительство колесной дороги в Баксанском ущелье и др.

Опираясь на корпус опубликованных источников и вводимые нами в научный оборот документы, мы предлагаем первый опыт сводной характеристики практики дорожного строительства второй половины XIX в., охватывающий все Балкарские общества.

Дорожное строительство в России и на Северном Кавказе XIX в.

На проблему сооружения дорог в России особое внимание обратил Александр I. При нем было основано управление водных коммуникаций под руководством принца Георгия Ольденбургского, который в 1810 г. создал Главное управление путей сообщения на правах министерства.

В 1816 г. все существующие в империи дороги были разделены на 4 разряда, а для покрытия издержек на постройку дорог был установлен специальный сбор: по 25 коп. с каждой ревизской души и по 5% с платимых купцами налогов¹. В 1833 г. было решено разделить все дороги на пять классов:

¹ По 6 ревизии населения (1812 г.) в России было 17967,6 тыс. д.м.п., даже если мы учтем только сбор по 25 коп. с души, то получим 4 млн. 492,9 тыс. руб., которые должны были идти на строительство дорог. Цифра для того времени серьезная, но крайне недостаточная для быстрого увеличения количества дорог [Рашин 1956: 34].

1) Дороги государственные или главных сообщений; 2) Дороги больших сообщений; 3) Дороги обычных почтовых сообщений из губернии в губернию; 4) Дороги уездных почтовых и торговых сообщений; 5) Дороги сельские и полевые [Яновский 1893: 54]. К числу последних, конечно, с поправками можно отнести дороги в Балкарии второй половины XIX – начала XX вв.

Позднее при строительстве дорог руководствовались изданным в 1857 г. Уставом путей сообщения, который состоял из 10 глав и 895 статей. Для каждого из 5 классов была установлена определенная ширина полосы отводной земли, разработан пакет документов по строительству и содержанию дорог. Устав требовал: «Дороги во всякое время должны быть сухи и не зависеть от естественной сырости мест, дождей или снегов, для чего оные возвышать от земли» [Свод законов... 1857: 25].

С принятием закона об открытии земских учреждений (1864 г.) и образованием министерства путей сообщения (1865 г.) в губерниях, где земства не были введены, например, в Терской области, функции дорожных комиссий перешли к распорядительным комитетам. Последние располагали денежными и натуральными повинностями для ремонта и строительства дорог. Для отбывания натуральных дорожных повинностей дороги были разделены на участки, к которым были приписаны окрестные селения. Не смотря на это, строительство дорог велось крайне медленно. По данным А. Яновского, в 1890 г. в ведении министерства путей сообщения состояло всего 10792 версты собственно шоссе, 146 верст каменных мостовых и 2343 версты грунтовых дорог [Яновский 1893: 55].

Содержание проселочных и полевых дорог, ширина которых по закону должна была быть равна 3 сажням (6.4008 м.), ложилось «на плечи» владельцев и селений, через территорию которых они проложены.

Несмотря на натуральный характер хозяйства, горцы Северного Кавказа, как в высокогорных, так и предгорных аулах, нуждались в отдельных видах продуктов, вещах, орудиях труда, оружии, что способствовало обмену и развитию торговли. Через перевалы Кавказского хребта проходил знаменитый шелковый путь из Китая в Средиземноморье, «работал» известный «шекинский» или «анапский» торговый коридор, по которому народы Дагестана вывозили свои изделия в Магас, Татартуп, побережье Черного моря, Астрахань. Были и локальные вьючные тропы, объединявшие горные общества Дагестана, Чечни, Ингушетии, Осетии, Кабарды, Балкарии, Карачая, Северо-Западных адыгов. Сунженский перевоз был не только торговым путем, – отмечает известный этнограф Г.Х. Мамбетов, – но и наиболее удобной и короткой дорогой связи между Кабардой и Дагестаном [Мамбетов 2002: 67].

По мнению известного кавказоведа А.П. Берже «до появления русских на Северном Кавказе не могло быть дорог, в собственном смысле этого слова, т. к. не зависимо от природы ... здешний обитатель ... довольствовался обрывистыми тропинками через горы и ущелья, по которым можно было пробираться лишь пешком и которые даже для одиночного всадника представляли значительные трудности» [Берже 1991: 55].

Усилившееся военно-политическое давление России на народы Северного Кавказа во второй половине XVIII в. обусловило, с одной стороны, их отпор нажиму, а, с другой, усилило интеграционные процессы в среде горцев. Дальнейшее укрепление позиций российских властей было возможно только при условии создания надежной инфраструктуры, которая позволила бы держать под контролем горный Кавказ, а это, в свою очередь, требовало строительства дорог и мостов, которые надежно связали бы высокогорье с плоскостью.

После подписания Георгиевского трактата (1783 г.), по распоряжению Г.А. Потемкина около тысячи солдат пробили Военно-Грузинскую дорогу по Дарьяльскому ущелью. Это был первый путь, проложенный через «Кавказские громады трудами русского солдата» [Потто 1991: 283]. Для реализации идеи был проведен огромный объем работ: возведены мосты через р. Терек, взорваны скалы, преграждавшие путь, сняты откосы, созданы карнизы, сделаны выемки, построены мосты, проведена отсыпка грунта, возведены плотины и дамбы, для предотвращения обвалов, построены подпорные стены и крытые траншеи. Это позволило уже в 1814 г. открыть движение экипажей из Владикавказа в Тифлис. Военно-Грузинская дорога, связав Южный и Северный Кавказ, сыграла огромное значение в истории народов региона. Дорога, имевшая колоссальное военно-стратегическое значение, одновременно, усилила экономические связи России с Грузией. Купцы Закавказья стали вывозить свои товары не только в Моздок, Владикавказ, Кизляр, Астрахань, но и в Нижний Новгород, Москву и другие города.

При А.П. Ермолове была начата активные инженерные работы, целью которых было строительство крепостей и дорог между ними [Дегоев 2003: 176]. В 1817 г. в верхнем течении р. Сунжа было построено Назрановское укрепление, в 1818 г. – крепость Нальчик, в низовьях р. Сунжи – крепость Грозная, укрепления Предгорный стан и Злобный стан; в 1819 г. близ аула Эндерей – крепость Внезапная, близ аула Тарки – Бурная [История народов... 1988: 84]. Возведение этих, и сотен других сооружений на территории Северного Кавказа требовало удобных дорог, которые обеспечили бы российские войска и возводимые станицы провиантом, боеприпасами, фуражом, дровами и др.

При сооружении дорог и мостов было решено использовать труд народов Северного Кавказа и опираясь на поддержку местных владельцев разъяснить последним выгоды от создания новых путей сообщения; производить оплату работ по 10 коп. сер. в сутки каждому работнику [Пылков 2007: 28].

До 40-х годов XIX в. грунтовые колесные дороги существовали только на плоскости Северного Кавказа. Связь между административными центрами и горными районами осуществлялась по вьючным тропам, которые были мало доступны в зимнее время. По словам Н.И. Воронова, которые вполне применимы и к ущельям Центрального Кавказа: «Пути сообщения в большей части Дагестана состоят из тропинок, годных только для верховой езды. Тропинки эти почти всегда пролегают по ущельям, на большей или меньшей

высоте над ложем текущих в ущелье горных речек и потоков, или спускаются к самому их ложу, загроможденному камнями» [Воронов 1868: 5].

В 1847 г. началось строительство Военно-осетинской дороги через Рокский перевал. Одновременно была проведена колесная дорога от Дербента через Табасаран до агульского селения Буршаг, расположенного на высоте 3000 м. над уровнем моря [Ибрагимов 2008: 16].

Новый наместник Кавказа граф М.С. Воронцов (1844 г.) для реализации задачи «замирения Кавказа» решил строить дороги вглубь Дагестана и Чечни. В лесных чащах Чечни они были главным «оружием» для борьбы с горцами. По мнению Р.А. Фадеева, «устройство занятой части края требовало обширных работ, нужно было вырубить просеки, связать населенные пункты дорогами, создать мосты и переправы» [Фадеев 2003: 169].

Командующий войсками Левого крыла Кавказской армии Н.И. Евдокимов жестко требовал от подчиненных командиров: «Заняться расчисткой дорог по всем направлениям» [Клычников 2019: 104]. Эта целенаправленная работа предопределила, в конечном счете, исход Кавказской войны.

Завершение военных действий на Северо-Восточном и Центральном Кавказе изменило отношение командования к проблеме путей сообщения. Теперь дороги начали строить силами горцев, на их средства, при некоторой помощи кавказской администрации. В 1894 году длина всех колесных дорог в Дагестанской области составила 3831 версту, из них шоссированных – 50 верст [Гусейнов 2019: 24]. По данным З.Б. Рамазановой, с середины XIX в. по 1914 г. в Дагестане было сооружено 795 км. шоссейных дорог [Рамазанова 2019: 25]. Данные по другим регионам Северного Кавказа отсутствуют.

Особое значение для населения Северного Кавказа имел проложенный в 60-е годы XIX в. почтовый тракт с 15 станциями, соединявший Дагестан с Терской областью и Бакинской губернией, длиной в 271 версту [История Дагестана... 1968: 198]. Для привлечения сил и средств по приказу наместника Кавказа в Дагестане была введена дорожная повинность, которую в 1875 г. отбывали 72179 человек, использовалось 3219 арб и 116 лошадей [Гасанов 1999: 178]. Таким образом, слухи о повсеместном появлении дорог распространялись как по аулам плоскостной части Северного Кавказа, так и по горным аулам, создавая благоприятный информационный фон для их сооружения.

С 60-х гг. XIX в. в горах начали прокладывать грунтовые дороги экономического значения. Шоссейные и грунтовые дороги, соединившие ряд горных аулов между собой, были проведены силами самого населения.

Строительство дорог – как жизненно важная проблема, остро стояла перед жителями Балкарии. Короткое лето, резко континентальный климат, малоземелье, обусловили незначительные урожаи хлеба в горах, которого хватало всего на 3–4 месяца в году [Нарышкин 2005: 12], поэтому недостающее количество зерна и муки, горцы, в основном, приобретали на базарах и ярмарках Нальчика, Владикавказа, в казачьих станицах и русских селах. Отправляясь на плоскость, они нагружали лошадь продуктами своего

хозяйства, а домой везли необходимые припасы. Вьючная лошадь могла поднять 6 пудов груза. Привезенного зерна хватало ненадолго, поэтому такие поездки жители горских обществ совершали часто. Те же, у кого не было лошадей, мулов, ослов, чтобы привести продовольствие, нанимали их у своих соседей. Доставка в горы необходимых продуктов и предметов быта была сопряжена с риском для жизни, животные под тяжестью груза часто срывались на дно глубоких ущелий. Ситуация усугублялась во время дождливой погоды, распутицы, глубокого снега, морозов.

Еще большей проблемой был перегон скота на плоскость для весенней и осенней пастбы. Из-за нехватки кормов, горцы дважды в год из высокогорных аулов гнали по тропам десятки и сотни тысяч голов скота, а через пару месяцев назад. Это требовало огромных затрат труда, времени, сил.

Лес, необходимый горцам, рос в предгорье, поэтому в горы его доставляли волоком, на себе, мулах, ишаках. Строительство колесных дорог снимало остроту этих вопросов.

Дороги были нужны и местным властям, поскольку они давали возможность более эффективно управлять населением, а при возникновении конфликтов быстро перебрасывать войска в любую точку балкарских обществ. Совпадение коренных интересов населения горских обществ Балкарии и кавказской администрации, стало, по нашему мнению, залогом успеха в строительстве дорог.

Строительство колесной дороги в Урусбиевском обществе

Развитие инфраструктуры – необходимое условие развития общества. Возможно, это осознавали и в Балкарии. Допускаем и экономический проект, подготовленный и реализованный таубиями Урусбиевыми, составлявшими в 1846 г. всего 4 семьи [Муратова 2007: 103].

Опираясь на финансовые возможности рода, Измаил Урусбиев в 1860 г. предложил кавказской администрации проект строительства колесной дороги по Баксанскому ущелью, которая соединила бы высокогорье с плоскостными районами Кабардинского округа. По его плану предполагалась вырубка ценного соснового леса и продажа его в населенных пунктах Терской области, а также добыча полезных ископаемых, выявленных в Баксанском ущелье. Прекрасный строевой лес Приэльбрусья, как отмечали военные эксперты, был практически единственным крупным массивом на всем протяжении от истоков Арагвы до Теберды [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 1105 а. Л. 25 об.]. О его ценности писал в 1869 г. адъютант начальника Кабардинского округа, известный кавказовед Н.Ф. Грабовский [Кузьминов 2008: 399–452]: «серьезное сбережение и потом возможно скорое употребление данного леса в продажу весьма желательно вследствие значительной потребности в сосновом лесу в нашем крае и той трудности, с которой приходится добывать его выпиской из Астрахани» [Грабовский 2009: 194].

Прокладка дороги любого профиля – это всегда технически сложная задача, тем более в горах, где идет чередование покрытых лесом хребтов или

скалистых массивов с долинами и межгорными впадинами, наличие склонов различной крутизны и формы.

Документы не сохранили имени проектировщиков и горных инженеров, которые, возможно, участвовали в этом проекте. Но может быть их и не было. Были пробитые сотнями тысяч голов скота тропы, расширенные и выровненные по горизонтали трудом крестьян Урусбиевского общества. Хотя, по данным Т.Б. Шаханова, в среде балкарцев, строивших всем обществом дорогу были не только рабочие, но и свои «инженеры». Предприимчивость, энергия, а самое главное смекалка, творили здесь чудеса. Строительство в условиях, когда каждая пядь пути отбиралась у скал только благодаря трудолюбию горцев, вызывало у современников изумление: «Как могла горстка этих тружеников, – поражались они, – побороть неприступные скалы, которые замыкали их в продолжение многих веков?» [Шаханов 2004: 111].

Процесс строительства трассы в горной местности, специалисты, как правило, делят на этапы: дорога в предгорье, в долине реки, в высокогорье, на перевалах, поэтому затраты на строительство пути на разных участках были неодинаковыми. Дорожники должны были учитывать особенности горного ландшафта – ширину долины, характер геологического строения склонов. Ведь от качества почвы зависело количество труда, средств, которые необходимо было потратить на срез выступа или подсыпку низин.

Особую значимость для «жизни» дороги имело ее покрытие. Если земля глинистая, песчаная, супесчаная, то она легко смывалась дождями, лавинами, снегом. Поэтому там, где это было возможно, использовали для покрытия скальные и полускальные грунты, которые были под рукой и делали дорогу более прочной и менее затратной.

Считаем, что ложе трассы горцы все-таки не выбирали, а скорее шли по «отутюженным» многочисленными гуртами скота тропам, сглаживая углы подъемов и радиусы закругления, стремясь сократить объемы дорожных работ: укрепление проезжей части, выемки грунта, устройство насыпей, возведение защитных сооружений от осыпей, отвод ручейков или небольших рек, пересекающих дорогу, возведение мостов, переправ. Все это делалось вручную. Лопата, лом, кирка, носилки, тачка, деревянные или железные клинья, были основными инструментами, с помощью которых горцы строили дороги.

Разработка дороги в Баксанском ущелье была разрешена таубию Исмаилу Урусбиеву главнокомандующим Кавказской армией, князем А.И. Барятинским 31 января 1861 г., по ходатайству начальника Терской области графа Н.И. Евдокимова [Темукуев 2008: 8]. Работы велись им за счет личных средств, с правом приобретения пороха из артиллерийского ведомства. Взрывные работы проводили специально командированные для выполнения этих работ три опытных сапера второго Кавказского саперного батальона. Для строительства дороги Урусбиевы наняли рабочих, с условием сдельной оплаты и обеспечения их продовольствием [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 1105 а. Л. 28 об., 31].

Руководил работами Хамурза Урусбиев, прапорщик Кубанского пехотного полка командированный, по просьбе брата Исмаила Урусбиева, в

Нальчик. Под его контролем за три года (1861–1863 гг.), была пробита в скалах первая часть дороги в 50 верст. В 1861 г. дорога была разработана на протяжении 20 верст от сел. Герхожан до аула Урусбиево (современное сел. Верхний Баксан. – Авт.). Ширина дороги колебалась от 2 до 5 сажен в зависимости от рельефа местности [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 1105 а. Л. 21].

Помощник Баксанского участкового начальника корнет Б.Я. Шарданов, прибывший в Баксанское ущелье для проверки работ, отмечал, что «по дороге, не смотря на узковатые участки, без особых затруднений можно проехать фургоном (тройкой) лошадей» [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 1105 а. Л. 21 об.].

В 1862 г. на участке дороги от аула Урусбиева до начала Кабардинской плоскости у р. Хаюко дорога была почти окончена, за исключением небольшого промежутка между урочищем Ксанты и р. Куркужин, где работы были исключительно земляные и по предположению Урусбиева весной 1863 г. должны были быть окончены в две недели [Темукуев 2008: 26].

В письме начальнику округа от 7 февраля 1863 г., Измаил Урусбиев писал, что: «Кроме разработанной дороги, в прошлом году я успел построить 1 новый мост через р. Баксан, выше аула князя Магомеда Наурузова, после чего уже было несколько колесных поездов с тяжестями из плоскости в наше общество, и горцы, до сих пор не понимавшие выгоды этой дороги, теперь смогут запастись к весне арбами, чтобы с приведением к желаемой цели дороги бросить навсегда свои вьюки» [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 1105 а. Л. 49]. С устройством колесной дороги, строевой лес можно было бы сплавлять по реке или же доставлять на подводах в аулы, села, станицы, крепость Нальчик и др.

С началом весны предполагалось поставить несколько прочных мостов, для чего уже был заготовлен и доставлен лес [Темукуев 2008: 26]. По мнению И. Урусбиева, к концу мая 1863 г. дорога из Урусбиевского аула до р. Хаюко в 50 верст, должна была быть окончена. Данных о строительстве дороги в 1863 г. нет, но, видимо, работы на ней продолжались, поскольку ее разработка была приостановлена распоряжением начальника области М.Т. Лорис-Меликова 4 октября 1863 г.

Причиной этого решения была жалоба подполковника князя Атажуко Атажукина и жителей Чегемского общества – Кучука Баразбиева, Исхака Балкарокова, Сарабия Кучукова, Канамата Кучукова, Измаила Кучукова, Муссы Баразбиева, Умара Балкарокова, Касима Казаева (Газаева), Ильяса Сундукова, Измаила Кожукова, Шокея Жазаева, Алия Кожукова, Дукума Атаева, Дударука Мирзоева, Мирзакула Акбулатова, Клича Кожукова, Ибче Жазаева, Канбулата Баова, Конака Жазаева, Газы Кулиева, Гасана Тохова, Умара Мазанова, которые жаловались на то, что если дорога будет проложена по их пахотным, покосным и пастбищным землям, от Коркужанского аула до горы Чамалы – принадлежащим князю Атажуко Атажукину с подвластным ему аулом Коркужан (Герхожан), а от этого места до Колока чегемским князьям и узденям, то они получают большие убытки, вследствие дороговизны этих земель.

Поэтому они просили разрешения самостоятельно провести дорогу по своим землям: представители привилегированного сословия Чегемского общества по левой стороне Баксана, с тем, чтобы вновь перевести ее на правую, а князь Атажукин – по правой стороне, но гораздо ниже, чем предполагал прапорщик Урусбиев. Во-вторых, они опасались, что после окончания строительства Урусбиев будет претендовать на владение землями, по которым он проведет дорогу. В-третьих, они обвинили его в том, что он начал эти работы не для общественной пользы, а в надежде взимать сбор с проезжающих по этой дороге и тем самым получать незаконную прибыль [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 1105 а. Л. 40, 46 об; Д. 158. Л. 44 об.].

Дальнейшая разработка дороги могла быть разрешена Урусбиеву лишь при выполнении условий, поставленных администрацией области:

1. Если у жителей Урусбиевского общества не будет никаких претензий на землю, по которой пройдет дорога.

2. Если строящаяся дорога не будет служить доказательством его прав на лес в верховьях Баксана.

3. Если он не будет претендовать на вознаграждение издержек, понесенных им при сооружении и исправлении дороги, ни от местного населения, ни от правительства, никогда не будет иметь претензий на какие-либо сборы с проезжающих по этой дороге, провозящих по ней какие-либо материалы или товары, с прогоняемого скота и лошадей.

4. Подписку в этом должны быть взяты у него в присутствии членов окружного суда, а подлинность их должна быть заверена членами суда и начальником Кабардинского округа [Темукеев 2008: 26].

Эти положения объективно защищали экономические и социальные интересы широких слоев населения общества, но, как выяснилось, основной причиной такого решения стало опасение начальника Терской области М.Т. Лорис-Меликова, что в ходе предстоящей земельной реформы в Кабардинском округе Исмаил Урусбиев может представить дело разработки им дороги за свой счет как факт принадлежности его семье всего Баксанского ущелья [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 158. Л. 43 об.]. Строить дорогу за свой счет и давать обещания, смысл которых шел в разрез с основной причиной строительства дороги – вывоз соснового леса на плоскость для продажи, Урусбиев не стал, и строительство дороги было остановлено.

В течение трех лет заброшенная часть дороги серьезно пострадала от каменных осыпей, воды и снега. Некоторые мосты были снесены во время половодья. Все это требовало новых затрат на капитальный ремонт еще не построенной дороги [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209, Оп. 7, Д. 42. Л. 22]. Начальник Кабардинского округа, полковник А.А. Нурид признавая ее полезность, как в военном отношении, так и с целью вывоза ценного соснового леса на плоскость, добился в мае 1867 г. разрешения на продолжение ее строительства у начальника Терской области М.Т. Лорис-Меликова. Изменение позиции начальника области было связано с тем, что наместник Кавказа великий князь Михаил Николаевич обратил особое внимание на вопрос строительства колесного сообщения в Горских обществах, в особенности в Баксанском

ущелье [Темукуев 2008: 58]. Проблема была в том, что весь сосновый лес доставлялся в Терскую область из г. Царицына (современный гор. Волгоград. – Авт.). Транспортные расходы делали лес «дорогим удовольствием», а значит тормозили строительство государственных и общественных зданий, которые были на особом контроле начальника области.

В силу этого М.Т. Лорис-Меликов предписал начальнику Кабардинского округа А.А. Нуриду «постараться приохотить из среды жителей Баксанского ущелья лиц, отличающихся предприимчивостью, чтобы они занялись вывозом леса к ближайшим торговым рынкам на продажу. Нет сомнения, – писал он, – что начатое таким образом дело впоследствии установится на правильных и более обширных основаниях и тогда взимаемую попенную плату¹ можно будет обращать на содержание лесничих, на обязанности которых будет лежать охранение и наблюдение за правильной рубкой леса» [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 77–77 об.].

Работы по строительству дороги в Баксанском ущелье были продолжены осенью 1867 г. и велись предположительно до 1884 г. под руководством прапорщика Исмаила Урусбиева. Рабочих выделяло Урусбиевское общество по наряду и под наблюдением начальника Горского участка Цемирова. Взрывные работы вели два сапера из Кавказского саперного батальона № 2, которым, помимо жалованья по службе, была определена плата по 5 к. в сутки. В апреле 1868 г. по распоряжению начальника Терской области М.Т. Лорис-Меликова плата саперам, работавшим во всех горских общества Балкарии была увеличена вдвое и составила 10 к. в сутки [Темукуев 2008: 43]. Таким образом, фактический расход на 1 сапера в сутки составлял – 15 к. Так как 10 к. ему платили за работу, а порционные деньги равные 5 к. выдавали на руки, поскольку кормился он за счет населения, вследствие невозможности доставки в горы провизии [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 11]. Рабочий инструмент и порох для взрыва скал приобретались за счет беспроцентного кредита из Кабардинской общественной суммы [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 158. Л. 4 об., 18 об.]. В сентябре 1867 г. для строительства дороги в Баксанском ущелье из Георгиевского артиллерийского склада было отпущено 3 пуда 10 фунтов пороха [Темукуев 2008: 42]. На рабочий инструмент и порох И. Урусбиев получил 100 р. из Кабардинской общественной суммы и в марте 1868 г. их вернул [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 158. Л. 33].

За время строительства было построено 12 мостов горской системы кёпюр (балкарское название моста. – Авт.) из строевого леса, растущего в верховьях Баксанского ущелья [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 36 об.]. Эти мосты ставились на двух устоях, набитых доверху камнями и в этих устоях по углам забивались сваи [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 83]. По данным известного краеведа, заместителя директора Кабардино-Балкарского краеведческого музея по научной работе Т.Б. Шаханова, несмотря на свою простоту мосты, сконструированные балкарцами, были оригинальны по

¹ Попенная плата взималась лесным ведомством по определенной таксе за каждое дерево, срубленное для горных работ, считая по пням или по числу срубленных деревьев.

инженерному решению. По обоим берегам устанавливались опоры, которые имели балочные выносы, и уже по ним настилались мосты. Преимущество этих легких в строительстве и необычайно устойчивых сооружений заключалось в том, что сами мосты высоко располагались над стремниной горной реки [Шаханов 2004: 111].

Жители Урусбиевского общества, окончив первую часть дороги весной 1868 г., занялись подготовкой средств передвижения по этой дороге и начали строить арбы для колесного сообщения. Одновременно, они заявили начальнику округа полную готовность приступить к разработке второй части дороги от аула Урусбиева вверх по Баксану до подошвы Эльбруса, где оканчивался сосновый лес, и были пробиты тропы в Сванетию и Карачай у подошвы горы Донгуз-Орун. Этот участок жители общества предлагали построить также за собственный счет, но с той же помощью от правительства, которая была им оказана при разработке первой части дороги и надеялись в 1869 г. довести ее до подошвы Эльбруса [Темукуев 2008: 53].

Интересно, что одних обещаний о завершении строительства дороги оказалось недостаточно. 11 февраля 1869 г. начальник Горского участка Цемиров потребовал у Исмаила и Хамурзы Урусбиевых подписку о том, что они обязуются за свой счет окончить колесную дорогу от своего аула до подошвы Донгуз-Оруна осенью 1869 г., причем в необходимых местах сделать мосты шириной в 7 аршин, с прочными перилами.

Помимо этого, они должны были расширить дорогу от аула до реки Хаюко, исправить мост напротив аула Верхнее Наурузово (современное сел. Исламей. – Авт.), сделать новые мосты на Эль-Джурт и в самом ауле, а от этого моста разделить дорогу в аул и на всех без исключения мостах сделать прочные перила [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 158. Л. 53].

В этой же подписке они обещали, что разработка дороги за их счет не будет считаться доказательством принадлежности им земли и леса, растущего по Баксанскому ущелью, и они не претендуют на особые преимущества или вознаграждение, а также на взимание платы и пошлин за проезд по дороге [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 158. Л. 53 об.].

В мае 1869 г. Исмаилу Урусбиеву из Кабардинской общественной суммы было выдано 500 р., 200 из них в счет 2000 р. определенных всем балкарским обществам на покупку инструмента [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 158. Л. 54], а 300 р. были записаны в долг на покупку 20 пудов мушкетного пороха из Георгиевского артиллерийского склада [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 158. Л. 54 об.]. Всего Урусбиевскому обществу было разрешено выдать из Георгиевского артиллерийского склада 50 пудов пороха [Темукуев 2008: 65]. К 10 июля 1869 г. дорога в Урусбиевском обществе была пробита только до аула Урусбиево, да и та от частых дождей в некоторых местах испортилась [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 117 об.].

К концу 1869 г. дорога была проведена от аула Атажукина до аула Урусбиева, и по ней стали ездить арбы. От аула Урусбиева до перевала Донгуз-Орун, уходящего влево от основной трассы, была прорублена просека и очищена для верховой езды. Это был наиболее легкий путь к перевалу из

Балкарии в Сванетию. Главное затруднение в проведении колесной дороги до перевала состояло в ее разработке через гору Кизген, находившуюся в 6 верстах от Урусбиевского аула и закрывающую собой все ущелье. Гора была покрыта громадными камнями, между которыми пролегал извилистая тропа [Темукуев 2008: 75].

Мы не выявили документов, свидетельствующих о разработке последней части дороги и доведении ее до подошвы Эльбруса, но предполагаем, что она была достроена, так как председатель межевого управления Терской области М.З. Кипиани, в своих заметках за 1884 г. писал, что дорога, протяженностью в 80 верст, была проложена благодаря крупным затратам и энергичному труду горского таубия Измаила Урусбиева. По ней свободно можно было проехать в экипаже от Баксанского поста до аула Урусбиева. В зимнее время по дороге вывозились крупные сосновые брусья. Хотя дорогу эту ремонтировать некому, но грунт земли здесь настолько крепкий, что можно будет всегда ездить по ней. Дорога имела большое значение не только для местного населения, но и для Вольной Сванетии, связанной с верховьями Баксана удобными перевалами [Кипиани 1884: 5].

Поскольку для расчистки дороги от скал нужно было проводить взрывные работы, строить мосты через бушующий Баксан, нанимать и кормить рабочих, то строительство дороги обошлось Урусбиевым в крупную по тем временам сумму, намного превышающую траты, сведения о которых были обнаружены нами в архивохранилищах УЦГА АС КБР и ЦГА РСФСР-А. В частности, у нас нет документов, освещающих первый этап строительства дороги по Баксанскому обществу (1861–1863 гг.) и третий (1870–1880 гг.). Общие же затраты на ее сооружение, по данным начальника 6-го отделения Окружного штаба Терской области Абрамова, составили – до **300 000 руб.** [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 1. Д. 1. Л. 139], т. е. одна верста обошлась в **3750 руб.** Строительство было настолько затратным, что для его завершения Урусбиевы вынуждены были продать все движимое имущество, состоящее из конского табуна, рогатого скота и баранты, но этих средств не хватило, поэтому они вынуждены были брать кредиты [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 1. Д. 1. Л. 139]. Исмаил Урусбиев на протяжении многих лет был должником Кабардинской общественной суммы и даже после его смерти – дети Науруз и Сафарбек вынуждены были выплачивать оставшиеся после него долги [Янукаева 2014: 11].

Указанная сумма состояла из трат на порох, заработную плату и продовольствие рабочих, строительство мостов и полотна дороги. Об огромных расходах на строительство дороги писал и М.З. Кипиани полагавший, что устройство значительного числа мостов через р. Баксан и снятие громадных скал требовало больших затрат [Кипиани 1884: 5].

Вероятность расходов в **300 000 р.** косвенно подтверждается сведениями о строительстве Тебердинско-Кодорской тропы или Сухумо-Кубанской дороги для соединения Кубанской области с Черноморским побережьем, где за десять лет (1884 – 1894) было потрачено **500 000 р.** [Воронов 2009: 590]. При этом строительство последней версты, которая, должна была быть полностью

выбита при помощи пороха в скалах – обошлось в **20 000 р.** [Рыбинский 2011: 32].

Но затраты должны были окупиться сторицей, поскольку в соответствии с данными межевого управления Терской области за 1893 г. род Урусбиевых владел в верховьях Баксана лесной чащей в 7750 десятин, в каждой из которых по оценке лесного ревизора Г. Сопицкого имелось 300 строевых деревьев, не считая молодого подрастающего леса. Так как всего в 7750 десятинах было 2325000 деревьев, а средняя цена каждого дерева по казенной таксе, толщиной от 3 до 13 вершков и длиной по 12 аршин равнялась 2 р. 63 коп., то данный лес по самой минимальной оценке стоил **6 114 750 р.** [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 1. Д. 1. Л. 135 об.]. Реально же вековой лес состоял, в основном, из крупных деревьев, достигающих 60 аршин длины и 20 вершков толщины [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 1. Д. 1. Л. 135 об.], то его фактическая стоимость была, в **4–5 раз** выше указанной.

Строительство колесных дорог в Хуламском и Безенгиевском обществах

Информация о строительстве дороги в Баксанском ущелье быстро облетела Кабардинский округ, вызвав положительный отклик населения. Другие горские общества также решили построить пути сообщения, связывающие горные аулы с равниной. Было организовано коллективное обсуждение строительства дорог на ныгыше – месте проведения народных собраний [История многовекового... 2007: 99] и приняты общественные приговоры, в которых представители балкарских аулов обязывались, по примеру Урусбиевского общества, разработать собственными средствами дороги, но с той же помощью от правительства.

Балкарское общество – от своего общества до с. Догужоково (современное сел. Аушигер. – Авт.). Чегемское общество – от своего общества до соединения с Урусбиевской дорогой у аула Озроково (современное сел. Былым – Авт.). Хуламское и Безенгиевское общества до местности Чегет-Джаю. Далее отвесные скалы и большой разлив реки Черек Хуламский в летнее время, препятствовали прокладке колесной дороги, но жители все-таки решили разработать эту дорогу, хотя бы только для вывоза леса [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 38 об.].

Строительство колесных дорог в этих обществах растянулось на многие годы. В Балкарском обществе за 25 лет были построены две колесные дороги, а в Хуламо-Безенгийском и Чегемском обществах строительство колесных дорог не было завершено даже к 1917 г. Значительные сроки строительства были обусловлены рядом причин. Особую сложность представляли природно-климатические условия и ландшафт: скалистая местность, сыпучий грунт, частые разливы горных рек после дождя, вследствие чего, значительные финансовые затраты и труд жителей обществ не давали существенных результатов.

Были проблемы и с получением бесплатного пороха из казны. В 80-х – 90-х гг. XIX в. дороги в каждом из 4-х горских обществ строились

подрядчиками, бравшими за работу десятки тысяч рублей, поэтому жители обществ, обремененные выплатой этих огромных сумм, не могли себе позволить закупать порох для строительства дорог по казенной цене, как это было в конце 60-х гг. Вследствие этого они вынуждены были ходатайствовать о выдаче им пороха из казны безвозмездно. Удовлетворение этих прошений растягивалось на несколько лет и тормозило строительство.

На темпах строительства сказалась и смена руководства Кабардинского округа. Осенью 1869 г. начальник Кабардинского округа полковник А.А. Нурид перешел на должность командира Навагинского пехотного полка, в который еще юношей вступил рядовым в 1847 г. [Карпов 2012: 96]. Новым главой округа полковник Ф.П. Вояковский, в отличие от бывшего начальника округа, отрицательно отнесся к продолжению строительства колесных дорог, считая, что «едва ли окупятся те затраты, которые предстоит сделать для продолжения строительства дорог и поддержания их в нормальном состоянии в последующем» [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 138]. Он полагал, что продолжать работы следует только в том случае, если они будут указаны человеком, имеющим специальные знания, вследствие чего просил начальника области М.Т. Лорис-Меликова, командировать чиновника – специалиста по дорожным делам, который, осмотрит долины ущелий и подготовит реальный проект возможного строительства дорог [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 138 об.].

Материалы о приезде такого чиновника нами не обнаружены, но то, что после 1870 г. дороги в горских обществах Балкарии перестали строиться, позволяет предположить, что такой человек здесь побывал и его выводы привели к остановке строительства. Ситуация изменилась лишь в 1883 г., когда строительство дорог в Пяти горских обществах инициировал новый начальник Нальчикского округа подполковник В.А. Браkker.

Сооружение дорог в Хуламском и Безенгиевском обществах, велось в несколько этапов: в 1868 – 1869 гг., в 1880 г., в 1884 и в 1893 – 1897 гг. В результате были построены две самостоятельные дороги длиной 12 и 20 верст до местности Кичи-Тала, где они соединялись. Общими силами жителей обществ дорога была проложена по ущелью р. Черек Хуламский до сел. Бабугент [Темукуев 2008: 603].

На первом этапе на приобретение и ремонт инструмента, а также плату саперам жителями этих обществ было собрано 300 р. [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 39]. Строительство проводилось силами 200 рабочих в течение 110 дней. Исходя из расчета, что в сутки на 10 рабочих выделялся 1 баран и 30 фунтов хлеба [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 1105 а. Л. 39], получаем при стоимости барана в 2 р. при продаже шкуры, а пуда хлеба в 90 к. [Темукуев 2008: 54], что в сутки на 10 местных рабочих уходило 2 р. 67 к., а продовольствие 200 рабочих в сутки обходилось обществу в 53 р. 4 к., т. е. за 110 дней на питание было потрачено 5 874 р.

На строительство дорог в Хуламском, Безенгийском, Чегемском и Балкарском обществах правительство выделило из Георгиевского артиллерийского склада 50 пудов пороха по казенной цене 13 р. 74 к. за пуд –

на сумму 687 р., а также 5 фунтов мелкого мушкетного пороха по 38 коп. за фунт – на сумму 1 р. 90 к. За их пересылку было уплачено 6 р. 90 к. [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 121 об.]. Из расчета, что на строительство дороги в Хуламском и Безенгиевском обществах было израсходовано 15 пудов пороха [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 45], получаем 206 р. 1 к. На их пересылку было потрачено 2 р. 7 к. Таким образом, сумма, потраченная Хуламским и Безенгиевским обществами на строительство дороги, составила **6 382 р. 8 к.** т. е. **490 р. 98 к.** за версту. Так как в этот период в обществах проживало **184** двора [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 7. Д. 65. Л. 88], получаем что, на каждый двор, в среднем, пришлась финансовая нагрузка в **34 р. 68 к.**

Однако для того чтобы подсчитать общую сумму реальных затрат Хуламского и Безенгиевского обществ на строительство дорог к вышеуказанной сумме в 6 382 р. 8 к. необходимо добавить сумму оплаты труда 200 рабочих, которые бесплатно работали на строительстве дороги 110 дней – (**22000** человеко-дней. – Авт.), а также сумму пособия от государства, которое было выделено Балкарскому, Чегемскому, Хуламскому и Безенгиевскому обществам. Несмотря на то, что строили они дорогу для себя, огромное количество физического труда, не имевшее в прошлом аналога, было затрачено. Минимальная оплата труда 200 рабочих за 110 дней по 10 к. в день составила бы 2200 р.

В конце 60-х гг. XIX века кавказская администрация на приобретение и исправление инструментов и другие надобности при строительстве дорог в Балкарском, Чегемском, Хуламском и Безенгийском обществах выделила пособие в 2000 р. [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 62] – по 500 р. на каждое общество, что дает нам право добавить 1000 р. к общей сумме затрат. Таким образом, общая сумма средств, реально потраченных на строительство дороги, составила **9 582 р. 8 к.** Так как дорога в Хуламском и Безенгиевском обществах была проведена всего на 13 верст, получаем, что одна верста обошлась обществам в **737 р. 13 к.** Поскольку на проведение ремонтных работ средств не было, а от сильных дождей, снегов и осыпей дорога во многих местах была разрушена и на каждом из последующих этапов, дорогу приходилось расчищать и укреплять, что вело к удорожанию ее сметной стоимости.

В документах упоминается о работах в Хуламском обществе в 1880 г., однако данных о том, на каком протяжении они производились и какие средства на это были затрачены, не ясно.

В Хуламском обществе после назначения на должность начальника Нальчикского округа в 1883 г. В.А. Браккера, работы по строительству дорог были возобновлены. 13 апреля 1884 года жители Хуламского общества приняли решение возобновить работу по строительству колесной дороги с помощью подрядчиков из 3-го участка Владикавказского округа – Цопе Кантемирова и Тугана Тефеукаева. Контракт с подрядчиками был подписан в июне 1884 г. [Документы по истории... 1959: 139]. Для ведения организационных вопросов были избраны дорожные доверенные: Мурапий Биттиров, Жамбулат Бозиев и Байруко Атабиев [Документы по истории... 1959: 137]. Работы шли с июня по

октябрь 1884 г., однако вследствие того, что Хуламскому обществу было выдано лишь 5 фунтов пороха [Документы по истории... 1959: 141], не достаточных для взрыва скал, разработка дороги прекратилась. После настойчивых просьб, в 1888 г. для Хуламского и Безенгиевского обществ было отпущено 100 пудов пороха. Но т. к. забирать его было надо из порохового склада Терско-Дагестанской крепостной артиллерии в укреплении Ведено, то хуламцы и безенгиевцы отказались его получить вследствие дороговизны доставки его к месту строительства дорог [ЦГА РСО-А. Ф. 270. Оп. 62. Д. 1999. Л. 136 об.]. В марте 1891 г. по ходатайству начальника Нальчикского округа 100 пудов пороха было решено отпустить из Тифлисского артиллерийского склада [Темукуев 2008: 236]. Но вследствие того, что в Хуламском и Безенгиевском обществах дорожные работы в этом году не производились, 100 пудов пороха были уступлены Балкарскому обществу, завершающему строительство своей колесной дороги [Документы по истории... 1959: 150]. Дорожные работы в обществах возобновились в 1893 году.

В 1893–1897 гг. дороги строились по контракту подрядчиком – жителем Безенгиевского общества Давлетгиреем Суншевым за **20 000 р.**, 380 баранов и 380 сабов, то есть 500 мер ячменя или кукурузы [Документы по истории... 1959: 151]. Из расчета, что 1 саб хлеба равен 1,31 пуда хлеба получаем, что 380 сабов составили 497,8 пудов хлеба. При стоимости пуда хлеба в 90 к., расходы обошлись обществу в 448 р. 2 к., а 380 баранов при стоимости барана в 3 р. [Темукуев 2008: 252] в 1140 р. Для сбора этой суммы и обеспечения рабочих продовольствием, жители обществ обложили себя добровольным налогом в 50 р., 1 барана и 1,5 меры хлеба с каждого двора [УЦГА АС КБР. Ф. И-6. Оп. 1. Д. 33. Т. 1. Л. 31]. Для наблюдения за работами по строительству дороги и расчета с подрядчиками жители обществ избрали 8 доверенных: от Безенгиевского общества – Тенгиза Суншева, Мисоста Жабоева и Бекмурзу Султанова, а от Хуламского – Жарахмата Шакманова, Жумаку Биттирова, Биаслана Жабоева, Кучука Жантуева и Исхака Муллаева [Документы по истории... 1959: 151]. 400 пудов пороха необходимые для строительства дороги были предоставлены казной бесплатно. За его укупорку и доставку жителями общества было заплачено 90 р. 51 к. [УЦГА АС КБР. Ф. И-6. Оп. 1. Д. 33. Т. 2. Л. 283]. В общей сложности на строительство дороги жителями обществ было потрачено **21 678 р. 71 к. т. е. 677 р. 45 к.** за версту.

Зная общее количество дворов (**373**) [Документы по истории... 1959: 182], получаем, что на каждый двор пришлась нагрузка в **58 р. 11 к.** Как видим, самостоятельное строительство оказалось выгоднее обществам на **23 р. 43 к.**, без учета инфляции и роста численности двора, чем наем подрядчика. Но жители обществ за время сооружения дороги, работали в своих хозяйствах, земле, сенокосе и, естественно, заработали какие-то средства, поэтому считаем, что наем подрядчиков был в целом выгоден обществу.

Однако для того чтобы подсчитать общую сумму реальных затрат на строительство дороги необходимо добавить сумму стоимости пороха, несмотря на то, что он был предоставлен казной бесплатно. Стоимость 400 пудов пороха

по казенной цене составляет 5 496 р. Добавляем эту сумму и получаем **27 174 р. 71 к.** или **849 р. 20 к.** за версту.

Всего же в период с 1868 по 1897 г. на строительство 45 верст дорог в Хуламском и Безенгиевском обществах населением было потрачено **28 061 р. 51 к.** т. е. одна верста обошлась в **623 р. 58 к.** Реальная же стоимость строительства колесных дорог за вышеуказанный период составила **36 757 р. 51 к.** и одна верста фактически обошлась в **816 р. 83 к.**

Таким образом, в общую сумму расходов (**36 757 р. 51 к.**) вошли: продовольствие рабочих, покупка и ремонт инструментов, плата саперам, покупка и пересылка пороха купленного по казенной цене, укупорка, пересылка и доставка к месту строительства пороха выделенного из казны бесплатно, оплата подрядчику, возможная суммы оплаты стоимости труда рабочих, работавших на строительстве дороги бесплатно, стоимость пороха выделенного государством бесплатно, пособие, выделенное для строительства дорог государством.

Строительство колесных дорог в Хуламском и Безенгиевском обществах так и не было закончено вследствие возникшего судебного процесса между обществами и подрядчиком. Из-за тянувшегося на протяжении многих лет судебного процесса, почти все произведенные подрядчиком сооружения были настолько разрушены, что общества вынуждены были для сообщения с плоскостью устраивать временные мосты и приспособить в некоторых местах грунтовые дороги к более или менее приемлемому сообщению [УЦГА АС КБР. Ф. И-6. Оп. 1. Д. 514. Л. 11 об.].

Строительство колесных дорог в Балкарском обществе

В Балкарском обществе, расположенном в ущелье р. Черек, в пореформенный период были сооружены две колесные дороги: одна протяженностью 55 верст по ущелью р. Сукан-су, от Балкарского общества до аула Верхнее Кожоково (современное сел. Верхняя Жемтала. – Авт.) в 1868 – 1869 гг., а другая протяженностью 15 верст по ущелью Зылги-Тар, от пос. Чегет-Эль до сел. Кашхатау в 1883–1893 гг.

Первую дорогу по Суканскому ущелью строило 350 рабочих из членов общества [Темукуев 2008: 54]. На их продовольствие за 120 дней строительства дороги было затрачено 11 214 р., или 93 р. 45 к. на 350 человек в сутки, по описанной выше смете. На покупку, ремонт инструмента и плату саперам обществом было потрачено 500 р. [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 39]. На приобретение 15 пудов пороха [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 41 об.] по казенной цене было потрачено 206 р. 1 коп. и 2 р. 7 к. – на его пересылку. Таким образом, сумма, потраченная на строительство 55 верст дороги, составила **11 922 р. 8 к.,** т. е. **216 р. 77 к.** за версту.

При количестве дворов в Балкарском обществе (**431**) [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 7. Д. 65. Л. 88] получаем, что на каждый двор пришлась нагрузка в **27 р. 66 к.**

Для того чтобы подсчитать сумму реальных затрат при строительстве колесной дороги в Балкарском обществе к вышеуказанной сумме в 11 922 р. 8 к. добавим минимальную сумму оплаты труда 350 рабочих, бесплатно работавших на строительстве дороги 120 дней (**42000** человеко-дней. – Авт.) – 10 к. в день – 4200 р., и получим 16 122 р. 8 к. Плюс 500 р., выделенные государством и получим 16 622 р. 8 к. Таким образом, общая сумма, реально потраченная на строительство дороги, составила **16 622 р. 8 к. т. е. 302 р. 23 к.** за версту.

Вторая дорога по ущелью Зылгы-Тар была построена подрядчиком, владикавказским купцом второй гильдии, греком Х.П. Муратандовым, по контракту за **40 000 р.** [Документы по истории... 1959: 147]. Для сбора этой суммы жителями Балкарского общества было принято решение обложить себя добровольным налогом в 86 р. 50 к. с дыма [Темукуев 2008: 612]. Для наблюдения за работами по строительству дороги и расчета с подрядчиками, обществом было избрано 5 доверенных: Хаджи Асламурза Абаев, прапорщик Кургоко Абаев, Георги Кюйгенов, Умар Темукуев и бывший старшина Шаухал Шаханов. Порох в количестве 1293 пудов был выделен из казны безвозмездно. На укупорочные материалы и перевозку пороха было потрачено 1 114 р. 60 к. [Темукуев 2008: 610]. На доставку пороха из Нальчика на место строительства дороги был потрачен еще 171 р. [Темукуев 2008: 394]. На суточные и прогонные поручика 1-го Кавказского саперного батальона Бирюкова, командированного в Балкарское общество из Тифлиса для наблюдения за работами по прокладке дороги, было затрачено 172 р. Суточные и прогонные дорожных доверенных при поездке во Владикавказ для подписания контракта с подрядчиком Х.П. Муратандовым составили 176 р. [Темукуев 2008: 396]. Владикавказскому нотариусу И.А. Веру за контракт, с пошлиной и прочими сборами, было уплачено 400 р. [Темукуев 2008: 310]. К этим расходам добавим 307 р. 10 к., выплаченные сельскому писарю Иванову, который отвечал на запросы управления округа по дорожным делам и писал прошения в округ от имени дорожных доверенных [Темукуев 2008: 395]. Таким образом, сумма, затраченная на проведение дороги с учетом всех затрат составила – **42 340 р. 7 к. т. е. 2 822 р. 71 к.** за версту.

В момент строительства дороги в Балкарском обществе вместе с пос. Кашхатау насчитывалось 669 дворов [Документы по истории... 1959: 182]. Однако, вследствие того, что жители пос. Кашхатау не участвовали ни в одной из 11 денежных раскладок по сбору денег на строительство колесной дороги по ущелью р. Черек Балкарский [Темукуев 2008: 197], из 669 дворов Балкарского общества вычтем дворы пос. Кашхатау, в котором по переписи 1886 года, их было 76 [УЦГА АС КБР. Ф. И-6. Оп. 1. Д. 159] и получим **593** двора. Таким образом, на каждый двор пришлась нагрузка в **71 р. 40 к.** Самостоятельное строительство дороги номинально оказалось также выгоднее обществу на **43 р. 74 к.**, без учета инфляции и роста численности двора, чем наем подрядчика. Но это без учета средств, заработанных горцами за время сооружения дороги.

Для того чтобы подсчитать общую сумму реальных затрат на строительство дороги в Балкарском обществе добавим к нашим подсчетам

сумму стоимости 1293 пудов пороха, выделенных обществу казной – 17 765 р. 82 к. и получим 60 106 р. 52 к.

В общей сложности на строительство дорог в Суканском ущелье и ущелье Зылгы-Тар жителями Балкарского общества было потрачено **54 263 р. 5 к. т. е. 775 р. 19 к.** за версту. Сумма же реальных затрат общества составила **76 729 р. 32 к. т. е. 1096 р. 13 к.** за версту.

Таким образом, в общую сумму расходов (**76 729 р. 32 к.**) вошли: продовольствие рабочих, покупка и ремонт инструментов, покупка и пересылка пороха купленного по казенной цене, укупорка, пересылка и доставка к месту строительства пороха, выделенного из казны бесплатно, плата саперам, возможная суммы оплаты стоимости труда рабочих, работавших на строительстве дороги бесплатно, стоимость пороха выделенного государством бесплатно, оплата подрядчику, пособие выделенное для строительства дорог государством, суточные и прогонные поручика Бирюкова и дорожных доверенных, оплата нотариусу И.А. Веру за контракт, плата сельскому писарю Иванову и др.

То, что в Балкарском обществе за 25 лет было построено две дороги, тогда как в других обществах с большим трудом было построено по одной начальник Кабардинского округа А.А. Нурид еще в 60-е годы XIX в. объяснял исключительным трудолюбием жителей Балкарского общества [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 39].

О трудолюбии жителей Балкарского общества писал путешественник В.Я. Тепцов отметивший, что «праздного мужского населения в балкарских аулах не видно вовсе. Мужчины почти все отсутствовали в ауле по разным делам: одни на покосе, другие на кошах, третьи в разъездах по торговым и иным делам и т. д.» [Тепцов 2009: 97].

Строительство колесной дороги в Чегемском обществе

Жители Чегемского ущелья, поняв экономическую важность строительства колесной дороги, построили ее на средства общества длиной в 32 версты. Она связала сел. Чегем и хутор Балкарокова в Ак-Топрак, и далее шла через перевал с выходом на пос. Былым. Дорога строилась жителями общества в два этапа: в 1868 – 1869 гг. и в 1891 – 1897 гг.

В 1868 – 1869 гг. она разрабатывалась силами 300 рабочих [Темукуев 2008: 54]. На их продовольствие в течение 92 дней было потрачено 7 369 р. 2 к. На покупку, ремонт инструмента и плату саперам обществом было потрачено 500 р. [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 39]. На строительство дороги в Чегемском ущелье было израсходовано около 20 пудов пороха, который обошелся обществу в 274 р. 8 к., а за его пересылку было уплачено 2 р. 76 к. [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 121]. Таким образом, сумма, потраченная на строительство 17 верст дороги, составила **8 146 р. 76 к., т. е. 479 р. 22 к.** за версту.

При количестве дворов в обществе (**253**) [УЦГА АС КБР. Ф. Р-1209. Оп. 7. Д. 65. Л. 88] получаем, что на каждый двор в период строительства дороги пришлось нагрузка в **32 р. 20 к.**

Для того чтобы подсчитать общую сумму реальных затрат строительства колесной дороги в Чегемском обществе к 8 146 р. 76 к. добавим минимальную сумму оплаты труда 300 рабочих, бесплатно работавших на строительстве дороги 92 дня (**27600** человеко-дней – Авт.) – 10 к. в день – 2760 р. и получим 10 906 р. 76 к. Добавим 500 р., выделенные государством и получим 11 406 р. 76 к. Таким образом, общая сумма, реально потраченная на строительство дороги, составила **11 406 р. 76 к.** т. е. **670 р. 98 к.** за версту

Многолетний перерыв в работе привел к тому, что она практически вышла из строя и на втором этапе, в 1891 – 1897 гг. ее пришлось строить заново. Она была построена подрядчиками из Стыр-Дигорского прихода, 3 участка Владикавказского округа Георгием Будаевым и Александром Зураевым по контракту с обществом за **32 000 р.** [Темукуев 2008: 266]. Для наблюдения за работами и расчета с подрядчиками обществом были избраны доверенные – Хажимуса Кучуков, эфенди Саид Энеев и Тебо Кудаев [УЦГА АС КБР. Ф. И-6. Оп. 1. Д. 274. Л. 74]. Порох, необходимый для строительства дороги, в количестве 690 пудов был предоставлен обществу на безвозмездной основе казной [Документы по истории... 1959: 192]. За укупорку и перевозку пороха было заплачено 149 р. 8 к. [ЦГА РСО-А. Ф. 270. Оп. 62. Д. 1999. Л. 20, 43]. За суточные и прогонные коллежского советника и областного архитектора В.И. Грозмани, командированного в Чегемское общество для осмотра дороги, обществом было потрачено 52 р. 75 к. [ЦГА РСО-А. Ф. 270. Оп. 62. Д. 1999. Л. 121 об.]. Таким образом, на дорогу было израсходовано **32 202 р. 55 к.** т. е. **1006 р. 32 к.** за версту.

При количестве дворов (**493**) в Чегемском обществе [Документы по истории... 1959: 182], получаем, что на каждый двор пришлось нагрузка в **65 р. 31 к.** Т. о. и в данном случае самостоятельное строительство номинально оказалось выгоднее обществу на **33 р. 11 к.**, без учета инфляции и роста численности двора, чем наем подрядчика. Но и здесь не учтен заработок горцев, который бы они потеряли, если бы сами работали на стройке.

Для того, чтобы подсчитать общую сумму реальных затрат на строительство дороги в Чегемском обществе добавим к нашим подсчетам сумму стоимости 690 пудов пороха, выделенных обществу казной – 9 480 р. 6 к. и получим **41 683 р. 33 к.** т. е. **1302 р. 60 к.** за версту.

В общей сложности на строительство 49 верст колесной дороги в Чегемском обществе ее жителями было потрачено **40 349 р. 31 к.**, т. е. **823 р. 45 к.** за версту. Реальная же сумма затрат составила **53 090 р. 09 к.** т. е. **1083 р. 47 к.** за версту.

Таким образом, в общую сумму расходов (**53 090 р. 09 к.**) вошли: продовольствие рабочих, покупка и ремонт инструментов, плата саперам, покупка и пересылка пороха купленного по казенной цене, укупорка и пересылка пороха выделенного из казны бесплатно, плата саперам, возможная сумма оплаты стоимости труда рабочих, работавших на строительстве дороги

бесплатно, стоимость пороха выделенного государством бесплатно, оплата подрядчику, пособие выделенное для строительства дорог государством, суточные и прогонные коллежского советника и областного архитектора В.И. Грозмани.

Несмотря на то, что в 1897 году строительство колесной дороги в Чегемском обществе было официально закончено, вследствие крайне недобросовестной работы подрядчиков, надпорные стенки и мосты во многих местах дороги были разрушены и засыпали тропу, служившую для сообщения с плоскостью еще до строительства дороги. Общество было вынуждено на протяжении многих лет вести судебный процесс с подрядчиками, строившими дорогу [УЦГА АС КБР. Ф. И-6. Оп. 1. Д. 514. Л. 11 об.]. Поэтому фактически дорога окончательно так и не была достроена.

Всего в пяти горских обществах – Балкарском, Хуламском, Безенгиевском, Чегемском и Урусбиевском – во второй половине XIX в. было построено **244** версты колесных дорог. На их строительство жителями обществ было потрачено **422 674 р. 32 к.** т. е. **1732 р. 27 к.** за версту. Реальная же сумма затрат обществ составила **466 576 р. 92 к.**, т. е. **1912 р. 20 к.** за версту, не считая последующих трат на ремонт уже построенных дорог и мостов, разрушавшихся после разлива рек, схода лавин и селей, т.е. сумма была внушительная и обременительная для горцев, учитывая их малочисленность и сложность зарабатывания средств в горах.

Из реальной суммы затрат в **466 576 р. 92 к.** ушло на покупку и пересылку пороха купленного по казенной цене **695 р. 16 к.**, на покупку, ремонт инструментов и плату саперам **1300 р.**, на питание рабочих **24 457 р. 2 к.**, на укупорочные материалы, пересылку и доставку к месту строительства пороха выделенного из казны бесплатно **354 р. 91 к.**, на суточные и прогонные поручика Бирюкова, областного архитектора В.И. Грозмани и дорожных доверенных **400 р. 75 к.**, на оплату подрядчикам **92 000 р.**, на оплату нотариусу И.А. Веру за контракт **400 р.**, на оплату сельскому писарю Иванову **307 р. 10 к. 2000 р.** составило пособие от государства, **9160 р.** возможная сумма оплаты стоимости труда рабочих, работавших на строительстве дороги бесплатно.

Жителями балкарских обществ на первом этапе строительства в 1868–1869 гг. по казенной цене было куплено **50** пудов пороха, стоимостью в **687 р.** [УЦГА АС КБР. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 244. Л. 121 об.], а в 80–90 гг. XIX в. на строительство дорог государство бесплатно выделило **2383** пуда пороха, которые при покупке по казенной цене обошлись бы горцам в **32 742 р. 42 к.**

По обществам реальная сумма затрат была следующей: в Хуламском и Безенгиевском – **36 757 р. 51**, в Балкарском – **76 729 р. 32 к.**, в Чегемском обществе – **53 090 р. 09 к.**, в Урусбиевском – **300 000 т. р.**

То, что из суммы в **466 576 р. 92 к.** реально затраченной на строительство колесных дорог в Балкарских обществах **122 674 р. 32 к.** были собраны жителями обществ, а сами они безвозмездно отработали на их строительстве **91600** человеко-дней, дает нам основание назвать их народными. Данная дефиниция, считаем, точнее отражает сущность проделанной горцами работы, чем официальная – «общественные колесные дороги».

Выводы

Приведенный материал свидетельствует о наличии у жителей балкарских обществ определенных финансовых накоплений, потраченных на жизненно важные для них дороги, которые создавали лучшие условия для перегона скота на плоскость, для подвоза хлеба, необходимых товаров, продажи произведенной продукции.

Наличие значительных средств у жителей позволяет выделить ряд важных черт жизнедеятельности балкарского социума. С одной стороны, тяжелейшие условия жизни в горах Кавказа приучили их к трудолюбию, скромным запросам, бережливости, что вело к накоплению денежных средств. С другой, наличие финансов позволило решить серьезные экономические проекты, крайне необходимые для всех жителей Балкарии. С третьей, тесные родственные связи, взаимная поддержка, коллективизм, позволили сэкономить деньги и совместным трудом «сказку сделать былью» – построить колесные дороги, нивелируя пропасть между «верхними» и «нижними» жителями Нальчикского округа.

Строительство дорог легло тяжелым бременем на жителей горских обществ, но они создавали лучшие условия для изменения традиционной организации труда и жизни, обеспечивая проникновение новых общественных отношений в среду балкарского общества. Построенные с огромным трудом дороги втягивали жителей балкарских обществ в новые товарно-денежные отношения.

Дороги строились практически всем обществом, но с учетом материальных возможностей. Финансовая нагрузка равномерно, за исключением Урусбиевского общества, ложилась на все мужское население. Дворы, в которых не было взрослых мужчин, дорожной податью не обкладывались. Такую форму строительства дорог, по нашему мнению, можно назвать народной, а построенные ими дороги, народными.

В целом, дороги содействовали развитию контактов горцев с населением предгорий и равнинных районов, улучшили товарообмен, способствовали увеличению объемов ремесленного производства, изменяли к лучшему жизнь горцев.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Берже 1991 – *Берже А.П.* Чечня и чеченцы. – Грозный: «КНИГА», 1991. – 60 с.

Воронов 1868 – *Воронов Н.И.* Из путешествия по Дагестану // Сборник сведений о кавказских горцах. – Тифлис. – 1868. – Вып. I. – Отд. VI. – С. 1–36.

Гасанов 1999 – *Гасанов М.М.* Дагестан в составе России (вторая половина XIX века). – Махачкала: «Юпитер», 1999. – 360 с.

Грабовский 2009 – *Грабовский Н.Ф.* Экономическое положение бывших зависимых сословий Кабардинского округа // Балкария – страна гор и ущелий: Этнос, экскурс, орфография в текстах и документах: в 2-х т. Т. 1 / Сост. М. и В. Котляровы. – Нальчик: Издательство М. и В. Котляровых, 2009. – 520 с.

Гусейнов 2019 – *Гусейнов Г.М.* Экономическое развитие Дагестана: города и окружные центры в пореформенное время (2-ая половина XIX – начало XX в.) // Вестник Майкопского технологического государственного университета. – 2019. – № 2/41. – С. 21–31.

Дегоев 2003 – *Дегоев В.В.* Большая игра на Кавказе: История и современность. Статьи, очерки, эссе. 2-е изд. – М.: Русская панорама, 2003. – 512 с.

Документы по истории... 1959 – *Документы по истории* Балкарии. 40–90 гг. XIX в. / Сост. Е.О. Крикунова. – Нальчик: Каб.-Балк. кн. изд-во, 1959. – 264 с.

Ибрагимов 2008 – *Ибрагимов И.Г.* О развитии торговли и дорожного строительства на юге Дагестана в XVIII – XIX вв. // Известия Дагестанского государственного педагогического университета. Общественные и гуманитарные науки. – 2008. – № 2. – С. 13–18.

История Дагестана... 1968 – *История Дагестана*: в 4-х т. / Глав. ред. Г.Д. Даниялов. – М.: АН СССР. Ин-т истории, яз. и литературы им. Гамзата Цадасы, 1968. – Т. 2. – 368 с.

История многовекового... 2007 – *История многовекового* содружества. К 450-летию союза и единения народов Кабардино-Балкарии и России. – Нальчик: Изд-во М. и В. Котляровых, 2007. – 720 с.

История народов... 1988 – *История народов* Северного Кавказа (конец XVIII – 1917 г.) / Отв. ред. А.Л. Нарочницкий. – М.: Наука, 1988. – 659 с.

Карпов 2012 – *Карпов Ю.Ю.* Александр Нурид: горец на службе империи // Известия СОИГСИ. – 2012. – Вып. 7 (46). – С. 97–106.

Кипиани 1884 – *Кипиани М.З.* От Казбека до Эльбруса: Путевые заметки о нагорной полосе Терской области. – Владикавказ: Типография Тер. обл. правл., 1884. – 47 с.

Клычников 2019 – *Клычников Ю.Ю.* Солдат империи Николай Иванович Евдокимов. – Пятигорск: ПГУ, 2019. – 277 с.

Крикунова 1960 – *Крикунова Е.О.* Некоторые вопросы социально-экономического развития Балкарии в пореформенный период // Ученые записки Кабардино-Балкарского научно-исследовательского института. – Нальчик, 1960. – Т. 17. – С. 123–147.

Кузьминов 2008 – *Кузьминов П.А.* Н.Ф. Грабовский – кавказовед // Исторический вестник КБИГИ. – Нальчик: Эль-Фа, 2008. – Вып. VI. – С. 399–452.

Мамбетов 2002 – *Мамбетов Г.Х.* Традиционная культура кабардинцев и балкарцев. – Нальчик: Издательский центр «Эль-Фа», 2002. – 364 с.

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

Муратова 2007 – *Муратова Е.Г.* Социально-политическая история Балкарии XVII – начале XX в. – Нальчик: Издательский центр «Эль-Фа», 2007. – 420 с.

Муратова 2012 – *Муратова Е.Г.* Балкарские общества на пути от традиций к современности (XVII – начало XX в.). – Нальчик: Каб.-Балк. Ун-т, 2012. – 157 с.

Нарышкин 2005 – *Нарышкин Н.А.* Отчет об экспедиции в Балкарию и Кабарду // Балкария: Страницы прошлого. Вып. 1. – Нальчик: Издательство М. и В. Котляровых, 2005. – С. 3–25.

Очерки истории... 1961 – *Очерки истории* балкарского народа: (С древнейших времен до 1917 года). – Нальчик: Каб.-Балк. кн. изд-во, 1961. – 220 с.

Потто 1991 – *Потто В.А.* Два века терского казачества (1577-1801). – Ставрополь: Кавказская библиотека, 1991. – 384 с.

Пылков 2007 – *Пылков О.С.* О сооружении дорог и мостов на Северном Кавказе в первой половине XIX в. // Известия вузов. Северокавказский регион. Общественные науки. – 2007. – Спецвыпуск. – С. 26–29.

Рамазанова 2019 – *Рамазанова З.Б.* Развитие дорожной сети и системы перевозок как промысла народов Дагестана в XIX – начале XX в. // АСТА HISTORICA: труды по истории, археологии, этнографии и обществознанию. – 2019. – Т. 2. – № 1. – С. 23–28.

Рашин 1956 – *Рашин А.Г.* Население России за 100 лет (1811–1913 гг.). Статистические очерки / Под ред. академика С.Г. Струмилина. – М.: Государственное статистическое изд-во, 1956. – 352 с.

Рыбинский 2011 – *Рыбинский Г.А.* Абхазские письма 1893-1895 // Абхазия – страна души: Этнос, экскурс, орфография в текстах и фотодокументах: в 2 т. / Сост. М. и В. Котляровы. – Нальчик: ООО «Полиграфсервис и Т», 2011. – Т. 2. – 576 с.

Свод законов... 1857 – *Свод законов* Российской империи, повелением государя императора Николая первого составленный: в 15-и т. Т. 12. Ч. 1: Уставы путей сообщения, почтовый, телеграфический, строительный и пожарный. – СПб.: Тип. 2-го Отделения Собств. Е. И. В. канцелярии, 1857. – 560 с.

Темукуев 2008 – *Темукуев Б.Б.* Балкарская общественная колесная дорога. – Нальчик: Издательство М. и В. Котляровых, 2008. – 672 с.

Тепцов 2009 – *Тепцов В.Я.* По истокам Кубани и Череча. – Нальчик: Издательство М. и В. Котляровых, 2009. – 112 с.

Фадеев 2003 – *Фадеев Р.А.* Кавказская война. – М.: Изд-во Алгоритм, 2003. – 640 с.

Шаханов 2004 – *Шаханов Т.Б.* Записки краеведа: воспоминания, очерки, статьи, эссе. – Нальчик: Эльбрус, 2004. – 136 с.

Яновский 1894 – *Яновский А.Е.* Дороги (административные) // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. Т. 11 (21): Домиции – Евреинова / Под ред. проф. И.Е. Андреевского. – СПб: Типо-Литография И.А. Ефрона. – 1893. – 466 с.

Янукаева 2014 – *Янукаева Г.Н.* Исмаил Мирзакулович Урусбиев // Вестник «Бум-Банка». – 2014. – № 3 (79), апрель. – С. 11.

УЦГА АС КБР – *Управление Центрального государственного архива Архивной службы Кабардино-Балкарской Республики.*

ЦГА РСО-А – *Центральный государственный архив Республики Северная Осетия – Алания.*

REFERENCES

BERZHE A.P. *Chechnya i chechentsy* [Chechnya and the chechens]. – Grozny: «KNIGA», 1991. – 60 p. (In Russian)

DEGOEV V.V. *Bol'shaya igra na Kavkaze: Istoriya i sovremennost'. Stat'i, ocherki, esse* [The Great Game in the Caucasus: History and modernity. Articles, essays, essays]. – М.: Russkaya panorama, 2003. – 512 p. (In Russian)

Dokumenty po istorii Balkarii. 40–90 gg. XIX v. / Sost. E.O. Krikunova [Documents on the history of Balkaria. 40-90-s. XIX century. Edited by Ye.O. Krikunova]. – Nalchik: Kab-Balk. kn. izd-vo, 1959. – 264 p. (In Russian)

FADEEV R.A. *Kavkazskaya voina* [Caucasian war]. – М.: Izd-vo Algoritm, 2003. – 640 p. (In Russian)

GASANOV M.M. *Dagestan v sostave Rossii (vtoraya polovina XIX veka)* [Dagestan within Russia (second half of the 19th century)]. – Makhachkala: «Yupiter», 1999. – 360 p. (In Russian)

GRABOVSKY N.F. *Ekonomicheskoe polozhenie byvshikh zavisimyykh soslovii Kabardinskogo okruga* [The economic situation of the former dependent estates of the Kabardin district]. IN: *Balkariya – strana gor i ushelii: Etnos, ekskurs, orfografiya v tekstakh i dokumentakh: v 2-kh t. T. 1 / Sost. M. i V. Kotlyarovy* [Balkaria is a country of mountains and gorges: Ethnicity, excursion, spelling in texts and documents: In 2 vols. Vol. 1. Edited by M. and V. Kotlyarov]. – Nalchik: Izdatel'stvo M. i V. Kotlyarovykh, 2009. – 520 p. (In Russian)

GUSEINOV G.M. *Ekonomicheskoe razvitie Dagestana: goroda i okruzhnye tsentry v poreformennoe vremya (2-aya polovina XIX – nachalo XX v.)* [Economic development of Dagestan: cities and district centers in the post-reform period (2nd half of the 19th – early 20th centuries)]. IN: *Vestnik Maikopskogo tekhnologicheskogo gosudarstvennogo universiteta.* – 2019. – No. 2/41. – P. 21–31. (In Russian)

IBRAGIMOV I.G. *O razvitii torgovli i dorozhnogo stroitel'stva na yuge Dagestana v XVIII – XIX vv.* [About the development of trade and road construction in the south of Dagestan in the 18th – 19th centuries]. IN: *Izvestiya Dagestanskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. Obshchestvennye i gumanitarnye nauki.* – 2008. – No. 2. – P. 13–18. (In Russian)

Istoriya Dagestana: v 4-kh t. / Glav. red. G.D. Daniyalov [History of Dagestan: in 4 vols. Ed. by G. D. Daniyalov]. – M.: AN SSSR. In-t istorii, yaz. i literatury im. Gamzata Tsadasy, 1968. – Vol. 2. – 368 p. (In Russian)

Istoriya mnogovekovogo sodruzhestva. K 450-letiyu soyuza i edineniya narodov Kabardino-Balkarii i Rossii [History of the centuries-old commonwealth: To the 450th anniversary of the union and unity of the peoples of Kabardino-Balkaria and Russia]. – Nalchik: Izd-vo M. i V. Kotlyarovykh, 2007. – 720 p. (In Russian)

Istoriya narodov Severnogo Kavkaza (konets XVIII – 1917 g.) / Otv. red. A.L. Narochnitskii [The history of the peoples of the North Caucasus (end of the XVIII – 1917). Ed. by A.L. Narochnitsky]. – M.: Nauka, 1988. – 659 p. (In Russian)

KARPOV Yu.Yu. *Aleksandr Nurid: gorets na sluzhbe imperii* [Alexander Nurid: Highlander in the service of the empire]. IN: *Izvestiya SOIGSI.* – 2012. – Iss. 7 (46). – P. 97–106. (In Russian)

KIPIANI M.Z. *Ot Kazbeka do El'brusa: Putevye zametki o nagornoj polose Terskoj oblasti* [From Kazbek to Elbrus: Travel notes about the upland strip of the Terek region]. – Vladikavkaz: Tipografiya Ter. obl. pravl., 1884. – 47 p. (In Russian)

KLYCHNIKOV Yu.Yu. *Soldat imperii Nikolai Ivanovich Evdokimov* [The soldier of the empire Nikolai Ivanovich Evdokimov]. – Pyatigorsk: PGU, 2019. – 277 p. (In Russian)

KRIKUNOVA E.O. *Nekotorye voprosy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Balkarii v poreformennyi period* [Some issues of socio-economic development of Balkaria in the post-reform period]. IN: *Uchenye zapiski Kabardino-Balkarskogo nauchno-issledovatel'skogo instituta.* – 1960. – Vol. 17. – P. 123–147. (In Russian)

KUZ'MINOV P.A. *N.F. Grabovskii – kavkazoved* [N.F. Grabovsky – Caucasian expert]. IN: *Istoricheskii vestnik KBIGI.* – 2008. – Iss. VI. – P. 399–452. (In Russian)

MAMBETOV G.Kh. *Traditsionnaya kul'tura kabardintsev i balkartsev* [Traditional culture of Kabardians and Balkars]. – Nalchik: Izdatel'skii tsentr «El'-Fa», 2002. – 364 p. (In Russian)

MANSUROVA A.G. *Dorogi i ikh rol' v sotsial'no-ekonomicheskom razvitii Dagestana vo vtoroi polovine XIX – nachale XX vv.* [Roads and their role in the socio-economic development of Dagestan in the second half of the 19th – early 20th centuries]. – Makhachkala: Tip. «Alef», 2015. – 182 p. (In Russian)

MURATOVA E.G. *Balkarskie obshchestva na puti ot traditsii k sovremennosti (XVII – nachalo XX v.)* [Balkarian societies on the way from tradition to modernity (XVII – early XX century)]. – Nalchik: Kab.-Balk. Un-t, 2012. – 157 p. (In Russian)

MURATOVA E.G. *Sotsial'no-politicheskaya istoriya Balkarii XVII – nachale XX v.* [Socio-political history of Balkaria in the 17th – early 20th centuries]. – Nalchik: Izdatel'skii tsentr «El'-Fa», 2007. – 420 p. (In Russian)

NARYSHKIN N.A. *Otchet ob ekspeditsii v Balkariyu i Kabardu* [Report on the expedition to Balkaria and Kabarda]. IN: *Balkariya: Stranitsy proshlogo* [Balkaria: Pages of the Past]. – Nalchik: Izdatel'stvo M. i V. Kotlyarovykh, 2005. – Iss. 1. – P. 3–25. (In Russian)

Ocherki istorii balkarskogo naroda: (S drevneishikh vremen do 1917 goda) [Essays on the history of the Balkar people: (From ancient times to 1917)]. – Nalchik: Kab.-Balk. kn. izd-vo, 1961. – 220 p. (In Russian)

POTTO V.A. *Dva veka terskogo kazachestva (1577-1801)* [Two centuries of the Terek Cossacks (1577–1801)]. – Stavropol: Kavkazskaya biblioteka, 1991. – 384 p. (In Russian)

PYLKOV O.S. *O sooruzhenii dorog i mostov na Severnom Kavkaze v pervoi polovine XIX v.* [About the construction of roads and bridges in the North Caucasus in the first half of the 19th century]. IN: *Izvestiya vuzov. Severokavkazskii region. Obshchestvennye nauki.* – 2007. – Special issue. – P. 26–29. (In Russian)

RAMAZANOVA Z.B. *Razvitie dorozhnoi seti i sistemy perezovozok kak promysla narodov Dagestana v XIX – nachale XX v.* [Development of the road network and transportation system as a craft of the peoples of Dagestan in the XIX – early XX century]. IN: *ACTA HISTORICA: trudy po istorii, arkheologii, etnografii i obshchestvoznaniyu.* – 2019. – Vol. 2. – No. 1. – P. 23–28. (In Russian)

RASHIN A.G. *Naselenie Rossii za 100 let (1811–1913 gg.). Statisticheskie ocherki / Pod red. S.G. Strumilina* [Population of Russia for 100 years (1811-1913). Statistical essays. Ed. by S.G. Strumilin]. – M.: Gosudarstvennoe statisticheskoe izd-vo, 1956. – 352 p. (In Russian)

RYBINSKY G.A. *Abkhazskie pis'ma 1893-1895* [Abkhaz letters 1893-1895]. IN: *Abkhaziya – strana dushi: Etnos, ekskurs, orfografiya v tekstakh i fotodokumentakh: v 2 t. / Sost. M. i V. Kotlyarovy* [Abkhazia is the country of the soul: Ethnicity, excursion, spelling in texts and photographic documents: in 2 volumes. Edited by M. and V. Kotlyarov]. – Nalchik: OOO «Poligrafservis i T», 2011. – Vol. 2. – 576 p. (In Russian)

SHAKHANOV T.B. *Zapiski kraevedy: vospominaniya, ocherki, stat'i, esse* [Notes of a local historian: memoirs, essays, articles, essays]. – Nalchik: El'brus, 2004. – 136 p. (In Russian)

Svod zakonov Rossiiskoi imperii, poveleniem gosudarya imperatora Nikolaya pervogo sostavlennyy: v 15-i t. T. 12. Ch. 1: Ustavy putei soobshcheniya, pochtovyi, telegraficheskii, stroitel'nyi i pozharnyi [The Code of Laws of the Russian Empire, by the order of Emperor Nicholas I, compiled: in 15 volumes. Vol. 12. Part 1: Statutes of communications, postal, telegraphic, construction and firefighting]. – SPb.: Tip. 2-go Otdeleniya Sobstv. E. I. V. kantselyarii, 1857. – 560 p. (In Russian)

TEMUKUEV B.B. *Balkarskaya obshchestvennaya kolesnaya doroga* [Balkarian public wheel road]. – Nalchik: Izdatel'stvo M. i V. Kotlyarovykh, 2008. – 672 p. (In Russian)

TEPTSOV V.Ya. *Po istokam Kubani i Chereka* [Along the sources of the Kuban and Cherek]. – Nalchik: Izdatel'stvo M. i V. Kotlyarovykh, 2009. – 112 p. (In Russian)

VORONOV N.I. *Iz puteshestviya po Dagestanu* [From a trip to Dagestan]. IN: *Sbornik svedenii o kavkazskikh gortsakh* [Collection of information about the Caucasian highlanders]. – Tiflis. – 1868. – Iss. I. Part VI. – P. 1–36. (In Russian)

YANOVSKY A.E. *Dorogi (administrativnye)* [Roads (administrative)]. IN: *Entsiklopedicheskii slovar' Brokgauza i Efrona: v 86 t. T. 11 (21): Domitsii – Evreinova / Pod red. prof. I.E. Andreevskogo* [Encyclopedic Dictionary of Brockhaus and Efron: in 86 volumes. Vol. 11 (21): Domitsii – Evreinova. Ed. by I. E. Andreevsky]. – SPb: Tipo-Litografiya I.A. Efrona. – 1893. – 466 p.

YANUKAEVA G.N. *Ismail Mirzakulovich Urusbiev.* IN: *Vestnik «Bum-Banka».* – 2014. – No. 3 (79), April. – P. 11. (In Russian)

TsGA RSO-A – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Severnaya Osetiya-Alaniya [Central State Archives of the Republic of North Ossetia-Alania]. (In Russian)

UTsGA AS KBR – Upravlenie Tsentral'nogo gosudarstvennogo arkhiva Arkhivnoi sluzhby Kabardino-Balkarskoi respubliki [Administration of the Central state archive of Archival service of Kabardino-Balkarian Republic]. (In Russian)