

**ТРАНСПОРТНО-ТОРГОВЫЕ ПУТИ ПРОХОДИВШИЕ
ЧЕРЕЗ БОРЧАЛИНСКУЮ ЗОНУ (XVIII-XIX вв.)****М.А.АББАСОВА***Бакинский Государственный Университет*

Для расцвета торговли в Борчалинской зоне большое значение имела близость её к одному из важнейших торговых путей, «Гилян – Шемаха – Астарханский «шелковый путь», который истари является ареной для выгодной внешней торговли Картли-Кахетинского феодального хозяйств. В выгодной внешней торговле вместе с феодалами в XVIII и начале XIX вв. участвовали и цари Восточной Грузии. Борчалинская зона играла важную роль во внешней торговле Восточной Грузии, так как испокон веков торговые пути из Тебриза, Гянджи, Карса и Дманиси ведущие в Тифлис проходили через Борчалинскую зону. Азербайджанский историк Ахмед бек Джаваншир¹, отмечал о широких торговых связях между Тифлисом и Гянджой, а также о расширении торговли между Тифлисом и Дманиси. То есть, он подчеркивал, что, несмотря на частые военные действия, проходившие на Южном Кавказе, караванные пути здесь никогда не теряли свою значимость. Грузия вела обширную торговлю с различными азербайджанскими областями, так в грузинских летописях упоминается о том, что в Тифлис каждый день прибывали караваны из Гянджи, Шемахи, Иревана, Тебриза, Арбе-диля и других городов. В XVIII-XIX вв. участок под названием Дамгачи у селения Неджмеддин служил перекрестком, где пересекались торговые – караванные пути из Азербайджана в Грузию. В местечке Карабулаг у селения Зурдакенд также пересекались торговые пути и здесь находилось много караван-сараев. Но нужно отметить, что торговые пути проходили по неблагоустроенным дорогам.

Как известно, одним из главных торговых путей соединявших Грузию и Азербайджан служил путь, проходивший через мост установленный на реке Храм. Этот мост известен в народе как с той, так и с этой стороны под названием «Сыныг кёрпю» или «Красный мост». «Красный мост» находился непосредственно на границе Казахского уезда и служил в конце XIX и начале XX веков удобным сообщением с Борчалинским уездом. Этот пункт использовался не только в торговых целях, но и для перегона скота на яйлаги и обратно, что происходило в весеннее и осеннее время и в этот период здесь требовалось бдительное наблюдение и надзор со стороны полиции, во избежание инцидентов и угона скота. Для лучшего обслуживания этого пункта, со стороны властей периодически отпускались определенные суммы для благоустройства лиц охраняющих Красный мост. В одном из документов читаем: «В Борчалинском уезде в настоящее время имеется 16 постов полицейской стражи, из коих 10 – за плату

от земства, а 6 бесплатно. Присутствие после подробного обсуждения настоящего вопроса пришло к заключению, что на Красном мосту через реку Храм, на границе Борчалинского и Казахского уездов, следует выстроить за счет земских сумм помещение из двух комнат, с конюшнею на 6 лошадей, стоимость в 1200 рублей».² Примерно в 50 годах XVIII в. начинается процесс благоустройства транспортных путей в Борчалинской зоне.

Один из торговых путей связывавших Восточную Грузию с Россией начинался в дельте Волги и вел из Астрахани, далее в Каспийское море, оттуда по реке Куре торговые корабли доходили до Сальяна и Джавада, а оттуда товары перегружались на караваны и следовали в города Тифлис, Дманиси и другие пункты. «Караванные пути доходившие до Черного моря проходили через Лагодехи – Балаканы – Нуху – Шамахи и Баку и обратно. Из Грузии товары доставлялись в Гянджу, Шушу, Ленкорань и Иран».³

Генерал Павел Зубов писал о торговых отношениях на Южном Кавказе и подчеркивал, что «О существовании тесных торговых связей между различными районами Закавказья, свидетельствуют остатки караван-сараев, которые можно встретить на протяжении всех дорог в регионе».⁴ В источниках также отмечается, что Имеретинское, Кахетинское и Картлийское дворянство, а также агалары Шамшадилы, Казахи и Борчаловы приобретали у Тбилисских купцов всевозможные иноземные товары. В XVIII-XIX вв. в Восточную Грузию и в Борчалы «большими партиями завозились ковры из Азербайджана, как Южного из Тебриза, так и Северного. Много привозилось медной посуды из Азербайджана».⁵ В XIX в. ткани в регионе были главным образом привозимыми. Как отмечают авторы: «Разнообразные шелковые ткани доставлялись из Имерети и Азербайджана – Джаро – Белокан и Илису; из Бакинской и Елисаветпольской губерний поступали знаменитые сорта шелка – дараи, канаус и мова».⁶ Из Карса, Джелалоглу и Гюмрю в Борчалы привозили соль, сахар, шелк и другие мануфактурные товары».

Нужно отметить, что товары привозимые в изучаемую нами зону, за весь путь следования несколько раз облагались налогами, так как купцы привозившие товар проезжали несколько таможенных границ. Например, как отмечает С.Эсадзе⁷, что купцы, привозившие товар в Борчалинский уезд из Дербента кроме таможенных взносов 7 раз платили налог рахдари. Что тормозило развитие торговых отношений на Южном Кавказе. Для улучшения торговли по царскому указу от 8 октября 1821 г., на Южном Кавказе был введен льготный торговый тариф, согласно которому таможенная пошлина взималась лишь с 50% всех товаров, ввезенных заграничными купцами. Благодаря чему торговля в южно-кавказском регионе оживилась. А «6 июня 1836 г. была окончательно уничтожена рахдарная система».⁸

Во 2-ой половине XIX в. в Тифлисе был учрежден специальный магазин по торговле солью, находившийся в ведении Закавказской казенной палаты и переданный «в откупное содержание Тифлискому жителю Мехти-беку Ага-Гусейн оглы».⁹ Жители Борчалинской зоны за соль также часто приезжали в город Тифлис. Признавая роль Тифлиса не как производительного, а как административного и торгового центра на Южном Кавказе, одни из современников, председатель Кавказского отдела Русского технического общества, составитель

железнодорожного проекта М.Герсеванов отмечал, что «Тифлис далеко не центр производительности Закавказского края.

Продажей скота в Борчалинской зоне, «занимались жители селений Большие Шулаверы, Большие Муганлы, Незерли, Корархы, Караджалар, Сарван, Кырыхлы, Хаджылы, Арыхлы, Имиргасан, Кепенекчи, Кемерли»¹⁰ и других.

Дороги и транспортные условия в Борчалинском уезде в XIX в. не отвечали требованиям этого времени и были в плохом состоянии. «Перевозка жителями как горных, так и равнинных районов для продажи быстропортящихся продуктов: мяса, овощей, фруктов и ботанных растений на двух или четырех колесных арбах по каменистым и ухабистым дорогам до Тифлиса, Боржома, Гори, Кутаиса, Менгилиса и других городов, представляла для населения большие трудности. В результате 60-70 процентов перевозимого груза портилось и выбрасывалось, не доезжая до места назначения».¹¹

Значительная магистраль, пересекавшая Грузию по диагонали и соединявшая Кахети-Эрети с Тао-Кларджети, так называемая «овечья тропа», пролегла на границе Шида и Квемо Картли то есть, по Борчалинской зоне вдоль, Триалетского хребта и множеством разветвлений связывалась с окрестными землями. «Эта древнейшая дорога как пишет Д.Мусхешвили – в определенные исторические периоды, вероятно, имела важное политическое значение, сыграв значительную роль в воссоединении «земель» Грузии».¹²

Преобладающую роль в исследуемой нами зоне, как и на всем Южном Кавказе, вплоть до начала XX века, в перевозке грузов играл вьючно-верховой транспорт. На дальние расстояния товары перевозились караванами, основным транспортным средством в которых являлся верблюд. В горных и предгорных местностях для перевозки вьюков и верховой езды использовали в основном лошадей и ослов. С экономической деятельностью населения в непосредственной связи находится пассажирское и грузовое движение между Борчалинской зоной и ближайшими частями Южно-Кавказских регионов. Главными пунктами отправления и прибытия пассажиров и товаров в зоне Борчалов были два селения: Большие Шулаверы и Джалал-оглы.

Сообщение Шулавер с Тифлисом также производилось при помощи арб, дилижансов и фургонов. В конце XIX в. была открыта «новая почтовая Колагирань-Джелал-оглинская дорога. В связи с чем ранее существовавший полицейский пост у селения Шагали упраздняют и переносят к станции Колагирань».¹³ Эти мероприятия значительно улучшили сообщение и торговые отношения между населенными пунктами в этом труднодоступном районе Борчалинской зоны. В одном из протоколов совещания по Тифлисской губернии читаем: «Настоятельно нужно разработать ныне существующую дорогу от Шулаверы через Привольное в М.Джелал-оглы. Осуществление этого проекта помимо того, что подымет торгово-промышленное значение уезда, облегчит грунтовое сообщение всего уезда с Тифлисом и с огромным Лорийским плоскогорьем, и даже с Александропольским уездом. Население уезда, понимая важное значение этой дороги, принимает горячее участие в деле разработки её. Все общества Борчалинского приставства и часть Екатериненфельдского составили приговоры о принятии участия в разработке этой дороги. Шулаверское общество, помимо разработки своего участка, какое ему достается по разверстке, жертвует 1000 руб., на тот же

предмет, 1000 руб. жертвует Шинихское общество. Так что земство, за исключением расхода на постройку моста у селения Ахкерпи, шириною 4 сажени и длиною около 10 сажень, а также отпуска дорожных инструментов для разработки дороги, не произведет особых затрат. Следует разработать также дорогу от селения Думаниси до Башкечита, что соединит часть Триалетского приставства с шоссейной дорогой, идущей от Тифлиса в Караклис через Безобдальский перевал».¹⁴

Во второй половине XIX в. наблюдается увеличение товарооборота в Восточной Грузии, так как жители Картли-Кахетии получают право свободного передвижения и переселения в Россию и обратно: купечеству даруется право свободной торговли в России, как преимущества и льготы для русского купечества. Но как пишет О.Маркова: «О лицах крестьянского сословия не вспоминала ни одна из договаривающихся сторон».¹⁵ В результате этих мер наблюдалось оживление торговли и в Борчалинской зоне. Местные крестьяне хоть и не могли непосредственно, покинув родные места, торговать в том или ином регионе, они продавали излишки своей продукции, если таковые были, скупщикам. Но окончательное улучшение торговли в изучаемой нами зоне получило после открытия железной дороги в 70-80-х годах XIX века на Южном Кавказе.

По Борчалинскому уезду также была спроектирована железнодорожная линия в нескольких направлениях: «Из Тифлиса по предложению, она должна была направиться через станцию Навтулуг, к селению Соганлуг, где перейдя через мост реку Куру, мимо селения Коды, войти в пределы Борчалинского уезда около селения Марнеул. От этого пункта проектированы были следующие направления: 1) от Марнеула на колонию Екатериненфельд, по течению реки Машаверы, на стеклянный завод барона Кученбаха, селения Воронцовку, Джалал-оглы и через Двальский перевал в Александропольский уезд; 2) от Марнеула до селения Колагир, по течению рек Храма и Дебед-чая, мимо селений Узунляр и Цатер, на селения Большой Караклис, Александропольского уезда; 3) от Марнеула до селения Эмир, а затем, через селения Шулаверы, Опрет и Привольное на селение Джалалоглы и в Александропольский уезд; 4) Из Марнеула на Колагир, колонию Екатериненфельд. Чатахский завод, Привольное и опять Джалалоглы».¹⁶

Как нам известно, в 1865 г. Южно-Кавказская железная дорога из положения проектного перешла в период сооружения. 10 октября 1872 г. по всей этой линии было открыто движение, 22 декабря 1879 года царское правительство дает разрешение на строительство железной дороги между Баку и Тифлисом. После чего началось строительство, так называемого «Нефтяного участка» ЗЖД (Южно-Кавказская железная дорога) которое закончилось в январе 1880 года, то есть через два года по ветке Тифлис – Баку отправился первый прямой поезд, а 8 мая 1883 г. состоялось ее официальное открытие. Выдающийся просветитель-демократ Гасан-бек Зардаби, чутко замечавший новые влияния в хозяйственной жизни Азербайджана, считал «строительство Бакинско-Тифлисской железной дороги вторым после нефтяной промышленности важнейшим фактором оказавшим сильное влияние на экономику Азербайджана».¹⁷ По прибытии приносимой казне, Закавказская железная дорога занимала одно из первых мест среди остальных казенных железных дорог России в тот период.

Открытие Бакинско-Тифлисской железной дороги дало новый толчок расширению внутреннего рынка в Восточной Грузии, в том числе и в Борчалинской зоне. Показателем роста товарооборота между различными областями Южного Кавказа являлась динамика роста грузооборота станций. Как подчеркивает Г.Алиев, изучивший влияние Бакинско-Тифлисской железной дороги на развитие капиталистических отношений в Азербайджане: «Грузооборот станций Бакинско-Тифлисской железной дороги с 1883 по 1890 гг. увеличился в 8 раз, тогда как в целом по России грузооборот за тоже время возрос в 3 раза».¹⁸

ЛИТЕРАТУРА

1. Джаваншир Ахмедбек. О политическом существовании Карабахского ханства. Шуша, 1901, с.113.
2. Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Закавказского края. Т. И, Тифлис, 1884, с.144.
3. Велиев М. Азербайджан (физико-географический, этнографический и экономический очерк). Баку, 1921, с.12.
4. Зубов П. Картина Кавказского края... ИВ ч., СПб., 1835, с.213.
5. Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Закавказского края. Т. ВИИ, Тифлис, 1913, с.246.
6. Анчабадзе Ю.Д., Волкова Н.Г. Старый Тбилиси. Москва, 1990, с.84.
7. Эсадзе С.М. Историческая записка об управлении Кавказом. Т.1. Тифлис, 1907, с.301.
8. История Азербайджана. В 7-ми томах. Т. ИИ. Баку, 2000, с.11.
9. Анчабадзе Ю.Д., Волкова Н.Г. Старый Тбилиси. Москва, 1990, с.84.
10. Ömərli V. Borçalı distansiyası // Ş.Məmmədli. Paralanmış Borçalı. // В., 2001, s.18.
11. Аргутинский-Долгоруков А.М. Борчалинский уезд в экономическом и коммерческом отношении. Тифлис, 1897, с.168.
12. Мухелишвили Д. Основные вопросы исторической географии Грузии. Т., 2. Тбилиси, 1967, с.214.
13. Мухелишвили Д. Основные вопросы исторической географии Грузии. Т., 2. Тбилиси, 1967, с.261.
14. Материалы губернских (областных) и уездных (окружных) поземельно-раскладочных присутствий по проекту Земской сметы. Тифлисской губернии на 1915-1917 г. Тифлис, 1913, с.145.
15. Маркова О.П. Россия, Закавказье и международные отношения в XVIII в. М., 1966, с.169.
16. Аргутинский-Долгоруков А.М. Борчалинский уезд в экономическом и коммерческом отношении. Тифлис, 1897, с.187.
17. Зарбади Гасан-бек. Избранные статьи и письма. Баку, 1962, с.351.
18. Алиев Г.А. Влияние Бакинско-Тифлисской железной дороги на развитие капиталистических отношений в Азербайджане (80-90 годы XIX века). / Генезис капитализма и вопросы формирования пролетариата в Азербайджане /. Баку, 1985, с.15.

**BORÇALI MAHAL/NDAN KEÇƏN NƏQLİYYAT-TİCARƏT YOLLARI
(XVIII-XIX əsrlər)**

M.Ə.ABBASOVA

XÜLASƏ

Məqalədə Borçalı mahalı ilə Azərbaycan ərazisini birləşdirən ticarət yollarından və bu yolların yaranmasında Xram çayı üzərindəki "Sınıq körpü"nin əhəmiyyəti haqqında məlumat verilir. Həmçinin, burada Türkiyə, İran və Tiflis arasındakı informasiya vasitələri haqqında məlumat verilir. Borçalının "Gilan-Şamaxı-Həştərxan ipək yolu"na yaxın olması burada ticarətin inkişafına müsbət təsir edir. Bu ərazidən çoxlu ticarət yolları keçdiyi üçün, yollar boyu çoxlu karvansaraları var idi. Ancaq ticarət yolları pis vəziyyətdə idi. Azərbaycandan Borçalıya və Şərqi Gürcüstana çoxlu xaça və mis qablar gətirilirdi.

Borçalılar isə çoxlu mal-qara, ət, meyvə-tərəvəz satmaqla ticarətdə iştirak edirdilər. Kəndlilər öz mallarını əsasən Tiflis bazarlarında araba yolları vasitəsilə çıxarırdılar. XIX əsrin 70-80-ci illərində Cənubi Qafqazda dəmir yollarının açılması bu regionda ticarətə müsbət təsir edir.

**TRANSPORT-TRADING WAYS PASSED THROUGH BORCHALI
IN XVIII-XIX CENTURIES**

M.A.ABBASOVA

SUMMARY

In clause are given data about the main trading ways connecting the Borchali region with the Azerbaijan territory. It's served as the bridge built on the Khram. And there are also given data on means of communication with Turkey, Iran and Tbilisi. The article deals with the trade roads connecting the Azerbaijan territory and the importance of the "Sinig Bridge" on the river Khramchay in creation of these roads. It deals also with the information devices among Turkey, Iran and Riflis. The closeness of Borchali to "Gilan-Shemaxi-Astrakhan Silk Way" gave rise to the development of trade. As many trade roads passed through this territory there were many karavansarays there. But the trade roads were in bad condition. Many carpets and brass utensils were brought to Borchali and East Georgia.

The Borchali people took part in the trade with cattle, meat, fruit and vegetables. The peasants brought their goods to Tiflis markets by cart roads. The creation of railways in the South Caucasus on the 70-80th in the XIX century positively in influenced to trade in this region.