

УДК 327.39:911.3:625

**Волков И.В.**

Железнодорожные коммуникации как фактор развития Русского Туркестана

Волков Иван Васильевич, кандидат политических наук, член Общества по изучению истории отечественных спецслужб

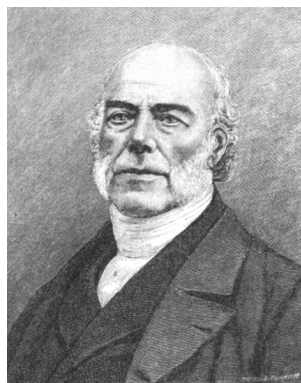
E-mail: ivolga54@gmail.com

Проанализировано влияние Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской железных дорог на социально-экономическое развитие Туркестанского края. Автор показал, что железнодорожные магистрали дали мощный толчок развитию аграрного сектора, текстильной промышленности и способствовали интеграции региона во всероссийский рынок.

Ключевые слова: англо-русские противоречия, военное министерство, строительство, Закаспийская военная железная дорога, экономическое значение, хлопководство, хлопкоочистительная и текстильная промышленность.

Активное железнодорожное строительство в царской России началось после т.н. «великих реформ» 1860-х гг. и было объективной рефлексией на форсированное развитие капитализма в стране, вызванное ими. Тем более любопытно, что планы железнодорожного строительства в направлении Туркестана (Средней Азии) разрабатывались до указанных выше реформ императора Александра II.

Дореволюционный исследователь П. Зенков указывал, что еще 29 октября 1859 г. на «Высочайшее» имя был представлен «всеподданнейший» доклад Главного управления путей сообщения об устройстве железнодорожного сообщения между Азовским и Каспийским морями¹. Проект был отвергнут как весьма затратный и трудновыполнимый. Однако сама идея не была фантастической, поскольку за четверть века до этого проекта Россия построила военный форт на южной оконечности Каспийского моря, устойчивая связь с которым была важна из военно-стратегических соображений.



Иоахим Барранд (Joachim Barrande; 1799–1883), французский инженер и естествоиспытатель, иностранный член-корреспондент Петербургской АН (1877)

Присоединение Средней Азии в 1860-х гг. «подхлестнуло» подачу проектов о соединении внутренних регионов России железнодорожными путями с Туркестаном в интересах не только экономических, но и военно-стратегических. Было составлено множество проектов проведения железной дороги в Среднюю Азию. Среди них часто называют проект французского инженера путей сообщения Барранда, поданный им в бытность Великого князя Николая Константиновича в Париже летом 1875 г.

Не утруждая себя технической проработкой и обоснованием предлагаемого проекта (при составлении своего «мемуара», отличающегося большой краткостью, автор совершенно игнорировал даже специальную карту Оренбургского края, не говоря уже о статистических и географических данных, обнародованных в Ташкенте), Барранд «угадал» направление проведения железной дороги из Оренбурга в Ташкент, Самарканд, Бухару и далее до Чарджуя². Спустя некоторое время эти пункты действительно были соединены стальной магистралью, хотя последовательность ее возведения и была несколько иной.

Безусловно, торгово-экономические связи внутренних регионов «капитализирующейся» России с присоединенной Средней Азией нарастали, но продвижение товарных потоков тормозилось естественными препятствиями. Изначально громадное пространство в 2000 верст степей и пустынь, отделяющих центры Средней Азии от Оренбурга, могло быть проходимым только верблюжьими караванами. Таких караванов, как правило, отправлялось весной по два из Бухары и Ташкента, каждый в несколько тысяч верблюдов. Из России караваны в Бухару отправлялись осенью: два каравана - из Оренбурга и три - из Троицка. Кроме Троицка и Ташкента ходили караваны еще и из Петропавловска Сибирской линии. По сибирскому пути в Ташкент товаров провозилось немного меньше, чем по караванным путям с Оренбургской линии. Бухара в этих сношениях давала не менее 75% оборота всей торгов-

¹ Зенков П. Туркестанская железная дорога в связи с другими экономическими вопросами края. М., 1881. С. 9.

² Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 400, Оп. 1. Д. 548. Л. 60 об.

ли¹. Естественно, что при таких способах торговли, когда товар доставлялся на верблюдах в течение 2–3-х месяцев, развить активный и permanently растущий товарообмен не представлялось возможным. Нельзя не отметить и опасность «караванной» торговли. Так, например, в 1866 г. троцкий купец Мухаммед Галия Исааков отправил из Бухары 345 верблюдов с товаром, и 214 из них были потеряны в пути².

Царское правительство и местная администрация прекрасно понимали, что закрепление России в Средней Азии, было немислимо без обеспечения прочной экономической связи между Русским Туркестаном и метрополией. Поэтому рассматривались все возможные пути сообщения, в том числе и водный.

Еще Петр I указывал на громадные выгоды для России в случае использования непрерывного водного пути – по Волге, Каспию, Узбою и Аму в Бухару и Индию. Одно время очень популярна была идея возвращения Аму-Дарьи в старое русло. Узбой – древнее сухое русло Аму-Дарьи – начиналось вблизи Хивы и тянулось непрерывно до Балхашского залива Каспия, где видно раньше была дельта реки. Длина русла составляла 1000 верст, ширина – от 100 сажень до 3 верст³.

Как полагали сторонники этой идеи, для соединения Аму-Дарьи с Каспием достаточно было прорыть канал протяженностью около 30 верст и углубить старое русло. Тем более, что последний прорыв (самовольное возвращение) Окса (древнее название Аму) в Узбой был в 1878 г.

Несмотря на проведенные исследования, проект так и остался не реализованным. И это неудивительно, потому что в России начинался бурный рост железнодорожного строительства. В связи с этим активно велись изыскания и в Туркестанском крае. Так, в 1870-х гг. генерал-губернатор К.П. фон Кауфман возбудил ходатайство перед Министерством путей сообщения о скорейшем сооружении железной дороги в Среднюю Азию и поручил генерал-майору Безносикову произвести исследование линии для нее. А экспедиции 1877 и 1878 гг., изучившие два различных направления, подтвердили возможность проведения среднеазиатской железной дороги кратчайшим путем через пески Кара-Кумы от Оренбурга на Кара-Туган и далее правым берегом Сыр-Дарьи в богатые и населенные местности Туркестана⁴.

Главным вопросом состоявшегося весной 1879 г. путешествия Великого князя Николая Константиновича в Оренбургский и Туркестанский край тоже было исследование направления будущей среднеазиатской железной дороги. В состав экспедиции входили: инженер путей сообщения, геодезист, топограф, естествоиспытатель, археолог, геолог, картограф, художник и журналист⁵.

В результате всех изысканий возобладало мнение о необходимости строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги. Однако военные действия в Туркмении, привели к тому, что в ноябре 1880 г. началось без предварительных изысканий и единого плана строительство железнодорожной магистрали в Закаспийском крае⁶. Сооружение ее первого участка от Михайловского залива до Кызыл-Арвата осуществлялось в интересах II Ахалтекинской экспедиции генерала М.Д. Скобелева и было завершено в сентябре 1881 г.

Строительство было продолжено только во второй половине 1884 г. Стальная линия прошла через Ашхабад до Чарджоу, а после возведения в мае 1888 г. деревянного моста через Аму-Дарью, открылось движение до Самарканда и магистраль получила свое название – Закаспийская военная железная дорога (ЗВЖД). Присутствовавший 10 сентября 1888 г. на ее открытии великий русский ученый Н. Пржевальский отмечал, что дорога «является действительно чудом в здешних пустынях, – создание смелое и с большим назначением (в особенности военным) в будущем. Скорость сооружения ЗВЖД обогнала темпы строительства всех английских дорог в Индии»⁷. Строили ее специалисты двух железнодорожных батальонов на средства военного министерства, и она находилась не в ведении МПС, а подчинялась отделу перевозки людей и грузов Главного штаба.

Шпалы, рельсы, телеграфные столбы и проч. доставлялось верблюдами, что дорого обходилось государству, но было выгодно туркменам. Позже их везли уже по самой строящейся дороге, но без помощи туркмен все равно было трудно обойтись, особенно на земляных работах.

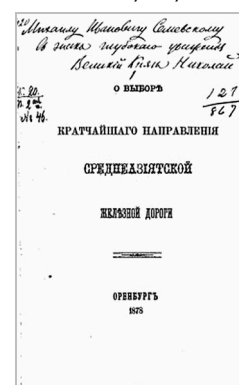
Мнение о том, что первоначально ЗВЖД имела малое военновспомогательное значение, весьма ошибочно. Строительство первой в Средней



Константин Петрович фон Кауфман (1818–1882), генерал-адъютант, генерал-губернатор Туркестана, почетный член Санкт-Петербургской АН



Великий князь Николай Константинович (1850–1918), старший сын Вел. кн. Константина Николаевича, внук Николая I. Фото с сайта <http://www.vokrugsoeta.ru/os/article/485/>



Титульный лист доклада В. кн. Николая Константиновича (с его автографом) о железнодорожных изысканиях в Туркестане. 1878

¹ Материалы для изучения хлопководства. Вып. II. Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии. Составил Губаревич-Радобильский А.Ф. СПб., 1912. С. 13–14.

² Центральный государственный архив Республики Узбекистан (ЦГА РУз). Ф. 33. Оп. 1. Д. 40. Л. 5.

³ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 580, Л. 53–59.

⁴ Там же. Д. 548. Л. 68.

⁵ Там же. Д. 580. Л. 11; 14 об.

⁶ Подробнее см.: Волков И.В. «Закаспийская военная железная дорога» и ее влияние на закрепление России в Средней Азии // Вестник КРСУ. Бишкек. 2010. № 3. С. 11–14.

⁷ См.: Родзевич А.И. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской торговли. СПб., 1891. С. 44–45.

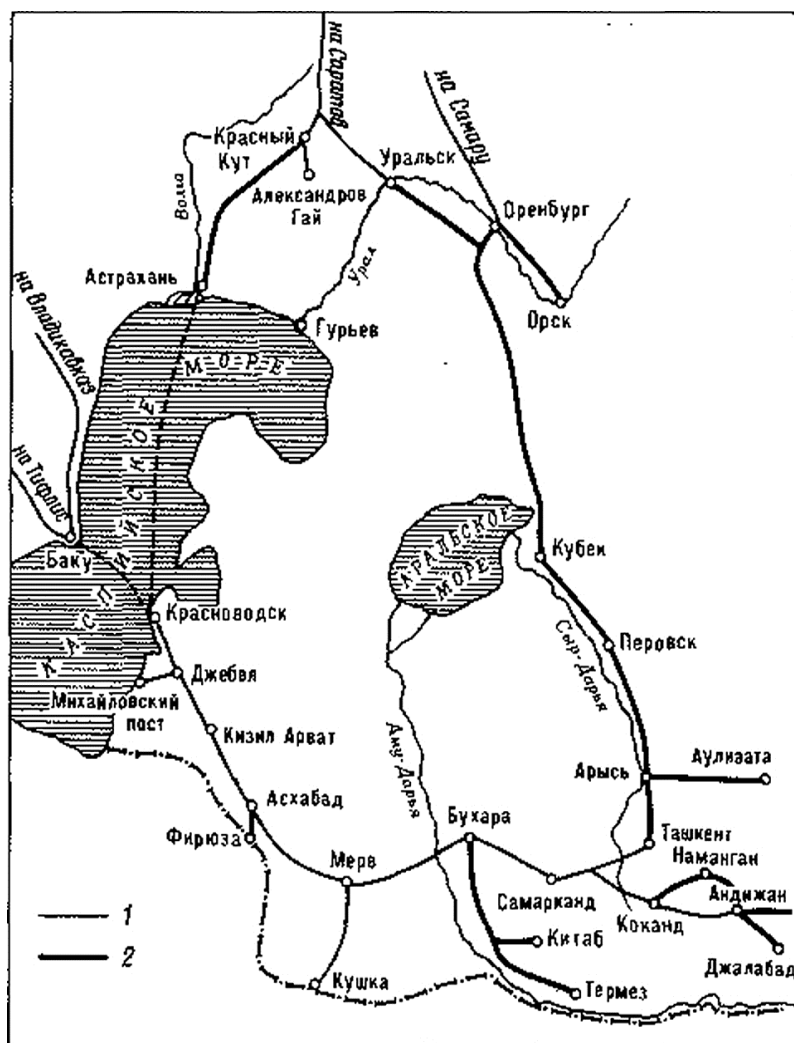


Схема железных дорог Среднеазиатского района: 1 — железные дороги, построенные до 1900 г.; 2 — железные дороги, построенные с 1900 по 1917 гг.



Граф Николай Павлович Игнатъев (1832–1908), дипломат-панславист, генерал от инфантерии



Граф Дмитрий Алексеевич Милютин (1816–1912), генерал-фельдмаршал (с 1898), военный министр Российской империи (1861–1881)

Конечно, высокая скорость сооружения магистрали отвечала стратегическим целям, но только не прочно-сти. Дорога была в значительной своей части построена на песке в буквальном смысле этого слова. Профиль ее часто отступал от технических условий, полотно не защищалось ни от песчаных заносов, ни от наводнений;

Азии железной дороги укрепляло позиции России в ее противостоянии с Англией. Британцы, сами стремившиеся к колониальным захватам в этом районе, пытались представить продвижение России в Средней Азии как создание плацдарма для движения в Индию.

Однако надо отметить, что к этому их подтолкнули сами русские, когда в ответ на политику коллективного дипломатического давления Запада (Англии, Франции и Австрии) на Россию в начале 1860-х гг. и угрозу их военного вмешательства в русско-польский конфликт 1863 г. по инициативе Директора Азиатского Департамента Н.П. Игнатъева и военного министра Д.А. Милютин была начата подготовка к военным демонстрациям в Азии, а также приготвлению экспедиции в Афганистан. Хотя в современных исследованиях среднеазиатской русской политики это мероприятие военного ведомства рассматривается как серьезный план действий против Англии на случай начала европейской войны, представляется, что по сути своей данные демонстрации были маневром, имеющим целью сковать активность Великобритании в регионе.

Обосновывая необходимость закрепления в Средней Азии, Милютин выдвигал как главный довод то обстоятельство, что, «владея в Коканде, мы постоянно можем угрожать Ост-индским владениям Англии. Это тем более важно, что только здесь мы и можем быть опасны для этого врага нашего»¹.

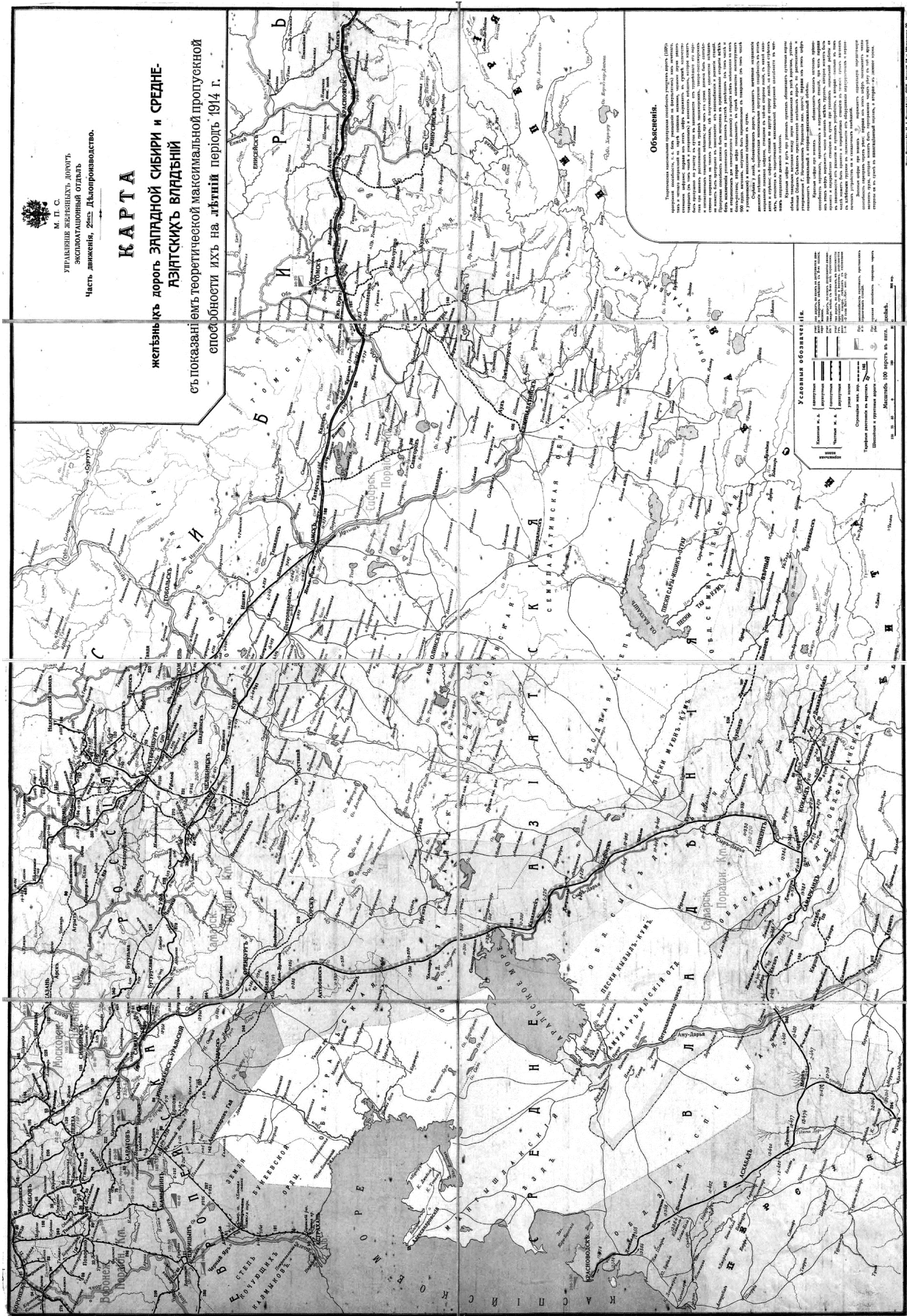
Естественно, что ЗВЖД послужила толчком к росту хлопководства и ввозу российских товаров в регион². Так, например, ввоз мануфактуры с 670 тыс. пуд. (1891 г.) достиг к 1903 г. — 1 млн. 300 тыс. пуд.³

В 1899 г. Закаспийскую военную железную дорогу объединили с построенной в 1898 г. Самаркандо-Андижанской (с веткой на Ташкент) железной дорогой в одну Среднеазиатскую казенную железную дорогу (САЖД) и передали в ведение Министерства путей сообщения. САЖД была открыта для движения 1 мая 1899 г. Общая протяженность по состоянию на 1 января 1905 г. составляла 2 382 версты (главная линия Красноводск — Ташкент — 1749 в., Черняево — Андижан — 306 в., Мерв — Кушка — 295 в. и др.).

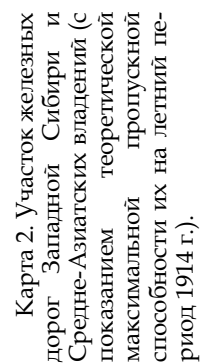
¹ РГВИА. Ф. 483. Д. 62. Л. 199.

² См.: Волков И.В. Торгово-экономические связи России с Туркестаном (вторая половина XIX — начало XX вв.) // Вестник СГСЭУ. Саратов, 2010. № 3. С. 145–147.

³ Материалы для изучения хлопководства. Вып. II. С. 25.



Карта 1. Железные дороги Средне-Азиатских владений Российской империи (с показанием теоретической максимальной пропускной способности их на летний период 1914 г.).



во многих местах плотно и вовсе не было забалластировано. Рельсы были легкие, мосты деревянные, дорога не знала капитальных гражданских сооружений.

Магистраль обслуживалась специалистами железнодорожных батальонов не только во все время нахождения в ведении военного ведомства, но и в первое десятилетие после передачи в Министерство путей сообщения, т.е. на протяжении почти двадцати лет, когда стратегические виды понемногу стали уступать место коммерческим интересам. Чтобы удовлетворить возрастающим требованиям последних, пришлось перестраивать и балластировать полотно, смягчать уклоны, переделывать деревянные мосты на железные и железобетонные, сокращать длинные переезды между станциями устройством разъездов для увеличения пропускной способности дороги, легкие рельсы заменять тяжелыми, менять паровозный и вагонный парк, барачные постройки заменять прочными и постоянными сооружениями и т.п.

В начале строительства мало кто предвидел, какую великую службу сослужит коммерческая деятельность Средне-Азиатской дороги не только в хозяйственной жизни края, но и в его умиротворении. Железная дорога, даже такая несовершенная как Средне-Азиатская, вызвала интенсивную эксплуатацию различных производительных сил страны и в том числе способствовала зарождению и укреплению хлопководства со связанным с ним рядом побочных производств. Она в короткое время сделала то, что не могли сделать прежние многолетние попытки насаждения промышленных культур и заводской деятельности.

Известно, что до присоединения Средней Азии к России производство хлопка в Туркестане носило натуральный характер, только некоторые его излишки шли на продажу. В 1830-х гг. из Средней Азии в год вывозилось лишь 20–30 тыс. пудов хлопка. Строительство железных дорог в Туркестане резко стимулировало хлопководство.

В 1895–1897 гг. во всей Средней Азии, с Хивой и Бухарой, было произведено 5 млн. пудов хлопка, а в начале 1900-х гг. в одной только Ферганской долине ежегодно собиралось от 11 до 13 млн. пудов хлопка, причем, если в Ферганской области до проведения железнодорожной линии большая его часть потреблялась на месте, то уже с начала 1900-х гг. весь урожай хлопка после очистки на заводах шел в Россию. С 1865 по 1907 гг. потребление хлопка Россией увеличилось в 10 раз. Такое же положение было и во многих других районах Русского Туркестана, превратившихся в узкоспециализированные: в 6 уездах края под хлопчатник отводилось до 100% посевных площадей, в 13 уездах – от 90 до 80%, в 16 – от 75 до 60%. Сходная ситуация была характерна и в формально независимых, но находившихся под российским протекторатом, среднеазиатских ханствах – Бухарском и Хивинском.

В конце XIX в. вновь встал вопрос о строительстве дороги от Ташкента до Оренбурга, к сооружению которой приступили осенью 1900 г. одновременно с двух сторон. Возглавлял ее строительство выдающийся русский «железнодорожный генерал», действительный статский советник А.И. Урсати. В январе 1906 г. Оренбургско-Ташкентская железная дорога (ОТЖД) вступила в строй, открыв для Средней Азии прямой выход в Центральную Россию. И именно с этого года наступает резкий перелом в темпах роста основных элементов народного хозяйства Туркестана. За 10 лет, с 1906 по 1916 г., хлопковые площади расширяются настолько же, насколько они росли на протяжении предыдущей четверти века, точно такими же темпами растет количество фабрик и заводов, расположенных на территории Туркестана.



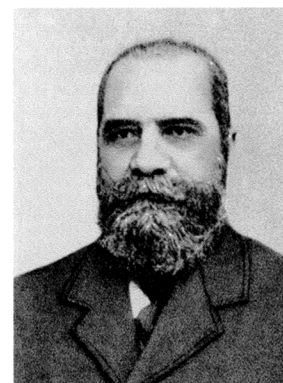
Укладка рельсов на 969-м км Закаспийской военной железной дороги. 1885 (История железнодорожного транспорта. Т. 1. Закаспийская дорога / Петербургский гос. ун-т путей сообщения. СПб.: Изд-во «Иван Фёдоров», 1994)



Работы по отводу арыка Ханы Яр, 94 верста. Российский государственный архив кинофотодокументов (РГАК), Ал. 1005 «Постройка САЖД (1897–1900)». Сн. 5.



Постройка 20-саженного моста через р. Кушка с прохождением поезда. РГАК, Ал. 1005. Сн. 14.



Александр Иванович Урсати (1848 – после 1918), начальник строительства Западно-Сибирской железной дороги, ЗВЖД (от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент), северной части дороги между Оренбургом и Ташкентом

¹ ЦГА РУз. Ф. 1. Оп. 12. Д. 1787. Л. 57.



Станция Мерв Средне-Азиатской железной дороги.
Вид пассажирского здания. РГАК. Ал. 1005. Сн. 40

Вместе с тем, кроме хлопка из Средней Азии в Россию вывозились шелка. С 1892 по 1907 гг. вывоз шелка из Средней Азии возрос с 6,1 тыс. пудов до 84,7 тыс. пудов. Главными районами шелководства являлись Ферганская область, которой принадлежало 57% всего производства коконов края, а также Самаркандская область (40% производства)¹. Везли по стальным путям из Туркестана в Россию и иную продукция сельского хозяйства – шерсть, кожи, пшеницу, рис, фрукты и т.п.

В промышленности, носившей до проведения железной дороги кустарный характер, стало появляться все больше предприятий капиталистического типа. Первичная обработка хлопка была доминирующей отраслью в среднеазиатской промышленности, равным образом, как хлопководство в ее сельском хозяйстве. Обе эти отрасли были подчинены интересам русской текстильной промышленности, и правитель-

ство активно содействовало развитию хлопкоочистительной промышленности. Но в качестве изделий местной промышленности вывозился не только очищенный туркестанский хлопок. Вывозилось также растительное (хлопковое) масло. Например, в 1914 г. из края было вывезено 2,5 млн. пудов хлопкового масла².

Среднеазиатские железные дороги дали толчок развитию добычи полезных ископаемых края – угля и нефти. С конца 1870-х гг. до 1911 г. общий размер добычи угля в крае возрос с 0,4 до 3,5 млн. пуд.³, причем расширялась разработка месторождений, которые находились, вблизи железной дороги, или же имели подъездные пути к ней. Крупнейший нефтепромысел Туркестана, принадлежавший обществу «Чимион», давал в начале XX в. около 3 млн. пуд. нефти в год, обслуживая исключительно нужды железных дорог. Оно же имело единственный в Средней Азии нефтезавод, расположенный на одной из станций САЖД. Разработка других полезных ископаемых – свинца, меди и т.п. – была гораздо менее успешной.

Таким образом, строительство железнодорожных коммуникаций имело огромное значение как военно-стратегическое, так и экономическое. Обе туркестанские магистрали не имели «милитарного» применения (т.е. в войнах), но обе свидетельствуют о том, что царская Россия не зря потратила свыше 400 млн. рублей на проведение железных дорог в Туркестане. Впоследствии эти коммуникации сыграли важную роль в подъеме региональной экономики в советский период и продолжают служить тем же целям для постсоветских государств в настоящее время.

ЛИТЕРАТУРА

1. РГАК. Ал. 1005 «Постройка САЖД (1897–1900)».
РГАК. Ал. 1005 «Postroika SAZhD (1897–1900)».
2. РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 548. Л. 60 об; 68; Д. 580. Л. 11; 14 об; 53–59.
RGVIA. F. 400. Op. 1. D. 548. L. 60 ob; 68; D. 580. L. 11; 14 ob; 53–59.
3. РГВИА. Ф. 483. Д. 62. Л. 199.
RGVIA. F. 483. D. 62. L. 199.
4. ЦГА РУз. Ф. 1. Оп. 12. Д. 1787. Л. 57.
TsGA RUz. F. 1. Op. 12. D. 1787. L. 57;
5. ЦГА РУз. Ф. 33. Оп. 1. Д. 40. Л. 5. Д. 171. Л. 69.
TsGA RUz. F. 33. Op. 1. D. 40. L. 5. D. 171. L. 69.
6. Волков И.В. «Закаспийская военная железная дорога» и ее влияние на закрепление России в Средней Азии // Вестник КРСУ. Бишкек. 2010. № 3.
Volkov I.V. (2010). «Zakaspiiskaya voennaya zheleznaya doroga» i ee vliyanie na zakreplenie Rossii v Srednei Azii. Vestnik KRSU. Bishkek. N 3.
7. Волков И.В. Торгово-экономические связи России с Туркестаном (вторая половина XIX – начало XX вв.) // Вестник СГСЭУ. Саратов. 2010. № 3.
Volkov I.V. (2010). Torgovo-ekonomicheskie svyazi Rossii s Turkestanom (vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.). Vestnik SGSEU. Saratov. N 3.
8. Зенков П. Туркестанская железная дорога в связи с другими экономическими вопросами края. М., 1881.
Zenkov P. (1881). Turkestanskaya zheleznaya doroga v svyazi s drugimi ekonomicheskimi voprosami kraia. Moskva.
9. Масальский В. Туркестанский край. СПб., 1913.
Masal'skii V. (1913). Turkestanskii krai. S-Peterburg.
10. Материалы для изучения хлопководства. Вып. II. Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии. Составил Губаревич-Радобыльский А.Ф. СПб., 1912.
Materialy dlya izucheniya khlopkovodstva. Vyp. II. Znachenie Turkestana v torgovle Rossii s sopredel'nymi stranami Azii. Sostavil Gubarevich-Radobyl'skii A.F. S-Peterburg. 1912.
11. Пален К.К. Материалы к характеристике народного хозяйства в Туркестане. Ч. 1. Отд. II. СПб., 1911.
Palen K.K. (1911). Materialy k kharakteristike narodnogo khozyaistva v Turkestane. Ch. 1. Otd. II. S-Peterburg.
12. Родзевич А.И. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской торговли. СПб., 1891.
Rodzevich A.I. (1891). Pervaya russkaya zheleznaya doroga v Srednei Azii i ee znachenie dlya russko-sredneaziatskoi torgovli. S-Peterburg.

¹ Пален К.К. Материалы к характеристике народного хозяйства в Туркестане. Ч. 1. Отд. II. СПб., 1911. С. 298.

² ЦГА РУз. Ф. 33. Оп. 1. Д. 171. Л. 69.

³ Масальский В. Туркестанский край. СПб., 1913. С. 542.