

## ЗАКАСПИЙСКАЯ ВОЕННАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЗАКРЕПЛЕНИЕ РОССИИ В СРЕДНЕЙ АЗИИ

*И.В. Волков*

Проанализировано влияние ЗВЖД на укрепление позиций России в Средней Азии, доказана ошибочность мнения о небольшом военно-вспомогательном значении этой дороги.

*Ключевые слова:* Закаспийская военная железная дорога; русско-английские противоречия; железнодорожный батальон; Туркестан.

Во второй половине XIX в. было завершено присоединение Средней Азии к России. Царское правительство рассматривало укрепление своих позиций в регионе как важное средство для улучшения внешнеполитического и стратегического положения России в условиях обострения англо-русских противоречий после Крымской войны.

Прикрываясь разговорами о необходимости защиты Индии от “русской угрозы” англичане, спешно укрепляя в северной Индии Пешавар и Кветту, готовились к захвату Афганистана и Средней Азии. Английские “путешественники” буквально наводнили подступы к Средней Азии и, организуя заговоры, снабжали заговорщиков деньгами и оружием.

Следует отметить, что главное отличие Российской империи от Британской заключалось в том, что в ее состав включались только те территории, которые непосредственно граничили с ней. К тому же, страны Средней Азии в бассейнах рек Аму-Дарья и Сыр-Дарья составляли естественное продолжение ее пустынь, волжско-го речного и морского путей, где Россия утвер-

дилась уже в XV в. С другой стороны – притяньшаньский край неразрывно сливался с Сибирью.

Некогда цветущий Туркестан достался русским в состоянии упадка, и возрождение этого края к прежнему его благосостоянию составляло для России задачу первостепенной государственной важности. Пути сообщения – водный и железнодорожный, должны были сблизить Россию с ее отдаленной юго-восточной окраиной, позволить поднять производительность Туркестана, облегчить его торговые сношения и дать возможность России стать прочно и грозно на Востоке [1: 33].

К концу 70-х гг. XIX в. русскими учеными и инженерами была проделана большая подготовительная работа для проведения железнодорожной магистрали от Оренбурга до Ташкента. Однако осложнение обстановки в районе афгано-среднеазиатской границы заставило правительство переключить внимание на строительство железной дороги в Закаспийской области. Ускорила решение этого вопроса и неудача первой Ахалтекинской экспедиции, предпринятой

в 1879 г. с целью присоединения Туркмении к России [2].

22 января 1880 г. командующий Кавказским военным округом Великий Князь Михаил писал по этому поводу военному министру: “Неудача первой экспедиции привела к тому, что Англия усилила свое влияние в Афганистане. Она стремится захватить Герат, а заняв его, несомненно, сумеет занять и Афганский Туркестан. После этого России трудно будет удержать свою власть в Бухаре и Хиве” [3: 58]. Он считал, что только железная дорога между Красноводском и Кызыл-Арватом поможет присоединить Туркмению и укрепить положение России на границе с Афганистаном, а успех второй экспедиции зависит от обеспечения русских войск продовольствием, боеприпасами и транспортом.

11 и 12 февраля 1880 г. под председательством военного министра состоялись совещания, на которых были обсуждены предстоящие действия в Закаспийской степи и вопрос о строительстве железной дороги. Было отмечено, что только прочное обоснование России в Закаспийском крае может парализовать английское проникновение в Среднюю Азию, тем более что к этому времени Англия уже заняла Кабул и Кандагар и готовилась подчинить себе Герат и Афганский Туркестан. Было принято решение о строительстве ширококолейной железной дороги, поскольку “всякая другая дорога с более узкою колеєю, не даст возможности достигнуть той политической цели, которая... положена в основу совещаний” [4: 65].

Реальная угроза со стороны Англии побудила правительство принять 9 июня 1880 г. решение о прокладке в интересах второй Ахалтекинской экспедиции паровой ширококолейной железной дороги от Михайловского залива до Кызыл-Арвата.

Сооружение дороги поручалось Военному министерству, так как она прокладывалась, прежде всего, в военных целях. Рельсы и скрепления предполагалось привезти со складов военного ведомства, а подвижный состав (4 паровоза, 25 крытых товарных вагонов и 75 платформ) взять из запаса правительственного заказа на частных заводах [5: 22–26].

Единого проекта строительства Закаспийской военной железной дороги не существовало, поэтому решение о возведении отдельных участков линии принималось исходя из складывающейся военно-политической обстановки. Руководил строительством начальник военных сообщений и член-делопроизводитель Барановской

железнодорожной комиссии генерал-лейтенант М.Н. Анненков, хорошо знакомый с использованием железных дорог в военном деле.

Для обеспечения работ квалифицированными кадрами, Военное министерство 21 февраля 1880 г. обратилось к правительству с просьбой направить в Закаспийский край в распоряжение генерала М.Д. Скобелева, которому было поручено командование Ахалтекинскими экспедиционными войсками, особую войсковую часть, укомплектованную специалистами, “подготовленными к работе по постройке и эксплуатации железных дорог” [6: 11–18, 58–62, 182–186].

К этому времени в составе русской армии было всего четыре железнодорожных батальона. Для ведения работ в Закаспии был сформирован еще один батальон – 1-й резервный, численностью 1069 человек.

Сплошное непрерывное движение на протяжении 217 верст от Михайловского залива до Кызыл-Арвата было открыто 20 сентября 1881 г. В этот короткий промежуток времени в жизни края произошло событие громадной важности: 12 января 1881 г. была взята штурмом крепость Геок-Тепе (Денгиль-Тепе<sup>1</sup>), и Ахал-Текинский оазис фактически перешел к России [7; 8].

Падение Геок-Тепе и сооружение, хотя и на скорую руку, железной дороги произвели на все население края громадное впечатление: разные племена стали заявлять о добровольном присоединении к России. В 1884 г. присоединились обширные и богатые Ашхабадский и Мервский оазисы, а вслед за ними – Иолотанский и Серахский с низовьями р. Теджен.

Строительство первого участка Закаспийской железной дороги убедительно доказало царскому правительству не только возможность прокладки рельсового пути через пески Кара-Кумы, но и его значение в укреплении мирным путем позиций России в Средней Азии. Однако на первых порах экономическое значение дороги недооценивалось.

После присоединения Мерва и значительной территории по рекам Мургаб и Теджен к России передовые отряды русских войск удалились от Каспийского моря на 800 верст, а численность воинских частей в Закаспийской области практически осталась неизменной. В свою очередь

<sup>1</sup> Крепость являлась основной опорной базой текинцев и находилась в 45 км северо-западнее Ашхабада. Ее защищало 25 тыс. чел. (всего в крепости было 45 тыс.). В штурме участвовало 7 тыс. чел. Для материально-технического обеспечения было приобретено 16 тыс. верблюдов и 3 тыс. лошадей.

Англия продолжала строить железную дорогу от Суккура до Кветты и проектировала рельсовый путь от Кветты к Кандагару.

В связи с этим Военное министерство усиленно настаивало на продолжении строительства дороги до Ашхабада. 12 июля 1884 г. П.С. Ванновский писал: “Нам не следует долее медлить в создании таких средств, которые уравновесили бы, в оспариваемых у нас пределах, нашу политическую силу с силою Англии” [9: 69].

30 июля 1884 г. Государственный совет одобрил проект постройки ашхабадского участка Закаспийской дороги протяженностью 205 верст. Однако уже через полгода военное ведомство, поддержав начальника Закаспийской области генерала А.В. Комарова, подняло вопрос о продолжении строительства линии до Каахки. И Государственный совет 17 марта 1885 г. принял решение о выделении необходимых средств для немедленной перевозки рельсов и шпал. 18 марта 1885 г. англичанами было спровоцировано вооруженное столкновение между афганским отрядом и русскими войсками при Таш-Кепри, после которого к России был присоединен Пендинский (а в 1886 г. – Атекский) оазис.

Уже 5 апреля 1885 г. Военное министерство, воспользовавшись сложившейся после ташкепринского столкновения ситуацией, внесло предложение о немедленном продолжении строительства железной дороги до р. Аму-Дарья. Оно считало, что это “значительно сократит в будущем все расходы по военным операциям, даст нам готовность к нанесению в случае необходимости решительного удара Англии, могущественно влияя тем на все с нею переговоры, и вознаградит часть принесенных уже на Закаспийский край жертв существенными торговыми выгодами” [10: 19].

Кабинет министров одобрил это предложение, а 20 апреля 1885 г. принял решение “О формировании второго Закаспийского железнодорожного батальона”, так как первый был уже не в состоянии обеспечивать одновременно эксплуатацию и дальнейшее строительство дороги. Второй батальон приступил к работам 12 июля 1885 г., а движение по новому участку дороги, на протяжении 777 верст, было открыто 30 ноября 1886 г.

Как отмечал М.Н. Анненков, наибольшее затруднение при постройке Закаспийской железной дороги вызвало решение трех задач, а именно: обеспечение водой, топливом и защита от песчаных заносов [11: 4–7].

По линии от Михайловского залива до Аму-Дарьи на песчаные пространства приходилось

около 300 верст. Для водоснабжения использовались различные способы: проведение воды с гор, водозабор из рек (Душак, Теджен, Мургаб), из артезианских колодцев и кырызов (колодцев, связанных между собой подземными галереями).

Что касается топлива, то на Закаспийской военной железной дороге впервые в России был применен способ отопления жилых помещений нефтью. Это позволило прекратить рубку саксаула, гребенщика и др. растительности, задерживающей пески. Нефть использовалась и в топках паровозов.

Пока строился временный мост через Аму-Дарью, который по длине занимал третье место в мире среди деревянных мостов (вместе с дамбой он растянулся почти на 2 версты), Военное министерство убедило правительство в необходимости доведения дороги до Самарканда. Оно указывало, что это позволит установить прочную связь между войсками, дислоцированными в Закаспийской области и в Туркестанском крае, а также оперативно реагировать на возникновение каких-либо политических осложнений в крае.

Получив одобрение царского правительства и согласие бухарского эмира, военные железнодорожники продолжили строительство магистрали на территории ханства и уже 26 февраля 1888 г. первый поезд прибыл в Бухару, а 17 апреля дорога была доведена до Катта-Кургана – первого города Туркестанского края. В мае 1888 г. железнодорожная линия достигла Самарканда, после чего магистраль и получила название “Закаспийская военная железная дорога” (ЗВЖД).

Великий русский ученый П.П. Семенов-Тянь-Шанский, приглашенный в Самарканд на ее открытие, отмечал, что “почти еще нигде на земном шаре не приходилось пересекать железными дорогами таких больших протяжений песчаных пустынь, как в Закаспийской области. Борьба железнодорожных строителей с песками в Новой Калифорнии и Алжирии не имела таких громадных размеров, как на Каспийском побережье и, в особенности, между Мервским оазисом и Аму-Дарьей” [12: 303].

Небывалая скорость сооружения ЗВЖД, особенно сроки укладки пути от Аму-Дарьи до Самарканда, произвели впечатление во всем мире. Так венгерский путешественник по Средней Азии А. Вамбери, кстати, недружелюбно настроенный к царской России, вынужден был признать, что “дорога, пролегающая на протяжении 1335 верст от восточного берега Каспийского моря до Самарканда, принадлежит к самым достопримечательным постройкам нового времени” [13].

В последующие годы продолжалось развитие этой магистрали присоединением к ней новых дорог. Всю линию Закаспийской магистрали в основном строили специалисты двух железнодорожных батальонов, они же осуществляли и ее обслуживание (как правило, все железные дороги европейской России были в ведении МПС и им же обслуживались, а эта дорога в течение 11 лет подчинялась отделу перевозки людей и грузов Главного штаба).

На эксплуатацию дороги выделялось до 60% личного состава. Офицеры занимали должности начальников дистанций пути, депо и станций, а солдаты – машинистов, дорожных мастеров, телеграфистов, кондукторов, стрелочников и др. Так, например, в 1895 г. из 4730 рабочих и служащих Закаспийской военной железной дороги 1359 человек были солдатами железнодорожных батальонов.

Однако самую тяжелую работу землекопов на строительстве выполняли рабочие из числа местного населения. Так, М.Н. Анненков 30 мая 1885 г. телеграфировал в Главный штаб: “Мервский округ может легко и с пользой для бездействующего населения выставить до 20 000 рабочих. Ввиду такого количества является потребность изменить весь план работы и приостановить дальнейшее требование рабочих из России” [14: 23].

Действительно, 4 июня 1885 г. на строительстве ЗВЖД работало до 2 тыс. человек, 21 июня их было уже 4 тыс., 26 августа – 8 тыс., а 20 ноября – 14 тысяч. Всего же на всех ее участках было привлечено более 100 тыс. человек самых различных национальностей [15: 80, 81].

После того как линия железной дороги была доведена до Самарканда, одного из крупнейших экономических центров Средней Азии, она стала превращаться в важную экономическую магистраль. Так, уже в начале девяностых годов XIX в. одна четверть всего хлопкового волокна, необходимого для российских фабрик, доставлялась в европейскую часть России из Туркестана.

По данным хлопкового комитета Главного Управления землеустройства и земледелия, вывоз хлопка с 800 тыс. пуд. в 1888 г. и 1 млн. 470 тыс. 503 пуда за 1889 г. сразу вырастает до 3 млн. 21 тыс. 518 пудов за 1892 г. и до 3 млн. 558 тыс. 25 пуд. за 1893 г. [16: 24, 25].

Площадь посевов хлопчатника в трех коренных областях Туркестанского генерал-губернаторства только за 1893 г. увеличивается с 86 тыс. 180 дес. до 136 тысяч. В Самаркандской области за 4 года после проведения железной

дороги посевные площади под хлопчатником увеличились более чем в 3 раза – с 7 тыс. 980 десятин в 1888 г. до 24 тыс. 844 в 1892 г. [17: 5].

Проведение железной дороги способствовало возникновению и развитию в крае фабрично-заводской промышленности. При этом первичная обработка хлопка была господствующей отраслью в среднеазиатской промышленности. Так, в хлопководческих районах почти на каждой железнодорожной станции имелись хлопкоочистительные заводы. Например, если в Ферганской области в 1880 г. было всего два хлопкоочистительных завода, то в 1901 г. их насчитывалось уже 100.

Непосредственно со строительством железной дороги было связано и создание железнодорожных мастерских. Наиболее крупные из них (главные) находились в Ташкенте и Кызыл-Арвате.

В 1899 г. на основании царского указа о новом военно-административном разделении, Закаспийская область вошла в состав Туркестанского края, а ЗВЖД перешла в ведение Министерства путей сообщения (МПС). Она была объединена с Самарканд-Андижанской дорогой, с веткой на Ташкент (строительство вело МПС с 1895 по 1898 г.) и переименована в “Среднеазиатскую железную дорогу”. Общая протяженность новой дороги от Красноводска через Самарканд до Ташкента составила 2399 верст.

Таким образом, в условиях обострения англо-русского соперничества на Среднем Востоке и попыток Англии вытеснить Россию из Туркестана, ЗВЖД имела важное военно-стратегическое значение как основная опора русских в завоеванных областях. Вместе с тем, она содействовала не только военному укреплению России в регионе, но и возрождению Туркестана через включение его в экономические реформы “капитализирующей” Российской империи. Магистраль сблизила Россию с ее отдаленной юго-восточной окраиной и дала сильный толчок экономическим преобразованиям в Средней Азии.

#### **Литература**

1. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). – Фрунзе 400. Оп. 1. Д. 580.
2. Маслов А.Н. Завоевание Ахал-Теке. Т. I. – СПб., 1881.
3. РГВИА. Ф. Военно-ученый архив (ВУА). Отд. 2. Шк. 28. Д. 6862. Т. I.
4. РГВИА. Ф. ВУА. Отд. 2. Шк. 28. Д. 6862. Т. 1.

*И.В. Волков. Закаспийская военная железная дорога и ее влияние...*

5. РГВИА. Ф. 400. Оп. 272/938. Д. 32.
6. РГВИА. Ф. 400. Оп. 272/938. Д. 50. Ч. I–II.
7. *Осада и штурм крепости Денгиль-Тепе.* – СПб., 1881.
8. *Абаза К.К.* Война с текинцами. – СПб., 1902.
9. РГВИА. Ф. 400. Оп. 272/938. Д. 84.
10. РГВИА. Ф. 400. Оп. 272/938. Д. 95.
11. *Анненков М.Н.* Закаспийская железная дорога, как новый путь для Среднеазиатской торговли. – СПб., 1887.
12. *Семенов-Тянь-Шанский П.П.* Туркестан и Закаспийский край в 1888 году. По путевым впечатлениям // Известия императорского русского географического общества. – Т. 24. – СПб., 1888.
13. Туркестанские ведомости. – 1888. – № 3.
14. РГВИА. Ф. 400. Оп. 272/938. Д. 224.
15. *Ахмеджанова З.К.* К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880–1917 гг.). – Ташкент, 1965.
16. Материалы для изучения хлопководства. – Вып. II. Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии. Составил Губаревич-Радобыльский А.Ф. – СПб., 1912.
17. ЦГА РУз. Ф. 18. Оп. 1. Д. 222.