

УДК 947 (571) + 94 (5)

Т.И. Андреева

ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ СИБИРИ И ТУРКЕСТАНА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

Представлена информация о концепции железнодорожного строительства в Сибири и Туркестане на рубеже XIX–XX вв.; о взаимопроникновении интересов государства и частных предпринимателей.

Ключевые слова: железная дорога, Сибирь, Туркестан.

Строительство Транссибирской, Среднеазиатской и Оренбург-Ташкентской железнодорожных магистралей, соединивших Европейскую Россию с дальневосточными и среднеазиатскими окраинами империи, стало одним из самых успешных проектов в российской истории. Оно показало огромный потенциал пореформенной России, взявшей курс на модернизацию экономики, и продемонстрировало высокую степень организации изыскательских и строительных работ, талант российских инженеров-путейцев, самоотверженный труд десятков тысяч рабочих.

На рубеже XIX–XX вв. сформировалась концепция экономико-географической структуры железнодорожного транспорта по производственно-экономическому признаку, основным принципом которой являлось удовлетворение её нуждам развивающегося капиталистического хозяйства страны. Железнодорожная формула перспективного роста транспортной системы обосновывалась необходимостью преодоления громадных расстояний и определялась потенциальными масштабами и ассортиментной спецификой грузопотоков, в составе которых преобладали дешевые массовые грузы. С проведением на средства государства дорог магистрального значения в Азиатской России открывались гигантские территории для российского и мирового рынков, для расширяющейся крестьянской колонизации и промышленного освоения. В этом обострённом внимании скрывались имперские интересы самодержавия на Востоке. Железная дорога должна была стальной полосой приковать «наши великие азиатские владения с их различными неисчерпаемыми ресурсами к центру Империи» [1. С. 159].

Включение территорий за Уралом в сферу расширения обслуживания железнодорожной линией тщательно изучалось, и в правительственные учреждения в огромном количестве поступали ходатайства о сооружении дорог, соединяющих проектируемые и строившиеся Сибирскую, Оренбург-Ташкентскую и Среднеазиатскую магистрали. Так, например, в 1880 г. профессора Санкт-Петербургского университета Рихтгофен и Гошштейгер представили проект о проведении линии Тюмень – Ишим – Омск – Павлодар – Семипалатинск [2. Л. 5], а в 1898 г. семипалатинский голова ходатайствовал о соединении Семипалатинска с Верным и Томском, в том же году Верненская дума возбудила ходатайство о сооружении соединительной железной дороги между Великим Сибирским путём и Среднеазиатской дорогой

по направлению от Ташкента через Семипалатинскую область. Затем, в начале 1899 г. купцы Барнаула подали в Комитет Сибирской железной дороги прошение о проведении железной дороги от Барнаула через Семипалатинск, Верный, Чимкент до Ташкента

Но эти ходатайства были отклонены, что было выражено в заключении Министерства финансов, в котором С.Ю. Витте признавал сооружение означенных дорог на казённые средства невозможным «... впредь до доведения железной дороги до Владивостока и Порт-Артура, так как для Государственного Казначейства постройка железных дорог в столь громадных размерах представляется совершенно непосильной» [3. Л. 3].

В то же самое время в правительстве увеличивается число предложений со стороны различных предпринимателей относительно сооружения линий, связывающих Туркестан как с Сибирской железной дорогой, так и с европейской сетью. В 1898 г. инженер Югович ходатайствовал о предоставлении ему концессии на железную дорогу, соединяющую Ташкент с европейской сетью, барон Сердобин в 1899 г. выступил с предложением относительно линий Чимкент – Поломошная и Оренбург – Ташкент. Наконец, в 1900 г. барон В.П. Рокасовский возбудил ходатайство о предоставлении ему права образовать акционерное общество для строительства и эксплуатации линий Тайга – Верный, Уральск – Семипалатинск, Тургай – гора Магнитная.

Одновременно с появлением означенных ходатайств, также в 1898 г., правительство само обратило внимание на необходимость соединения рельсовым путём среднеазиатских владений с общеимперской сетью. Превращение Туркестана в нераздельную часть территории Российской империи делало все наиболее важные экономические, социальные, политические явления и события частью, следствием или продолжением общероссийского исторического процесса, но отдалённость этой колонизируемой окраины государства накладывала отпечаток на развитие Туркестанского края. И в начале XX в. именно железные дороги были обязательным условием российского присутствия в регионе. При обсуждении этого вопроса в Особом, образованном по высочайшему повелению, совещании в числе других направлений такой соединительной линии было предложено направление от Ташкента к Томску, причём за этим направлением были признаны значительные преимущества в экономическом отношении перед другими линиями, идущими от Среднеазиатской железной дороги [3. Л. 4]. Также в 1899–1900 гг. обсуждались два проекта магистральных линий: Оренбург – Ташкент и Александров Гай – Хива – Чарджуй. В пользу последнего проекта говорило обнаружение нефтяных месторождений близ Гурьева. Правительство же однозначно высказалось за первоочередное создание железнодорожного пути от Оренбурга до Ташкента. Проект этой дороги одержал верх над планом постройки железной дороги Александров Гай – Хива – Чарджуй. Ввиду того, что военно-стратегические и экономические обстоятельства выдвигали перед правительством необходимость прокладки именно такой магистрали, которая могла обеспечить непрерывное движение от Петербурга до Кушки и прямую железнодорожную связь с Ташкентом – административным центром Туркестанского генерал-губернаторства, 5 мая 1900 г. последовало высочайшее

повеление о постройке на средства казны линии Оренбург – Ташкент [4. С. 447]. Таким образом, вопрос о соединении рельсовым путём Туркестана с европейской железнодорожной сетью был решён окончательно, и, вместе с тем, отпали все притязания частных предпринимателей относительно сооружения этой линии.

Вопрос о соединении рельсовым путём Средней Азии с Сибирской железной дорогой оставался открытым и не получал никакого движения до 1902 г., когда в Министерство финансов обратился член английского парламента Ф. Хорнер с предложением образовать акционерное общество для постройки и эксплуатации железной дороги от Ташкента до Поломошной или Тайги, но ему было отказано, так как выяснилось, что он не удовлетворяет требованиям, которые предъявляются к инициаторам такого огромного предприятия. Аналогичная ситуация сложилась и с представителем лондонского банкирского дома «Морган и Джембранд», обратившегося с подобным предложением в марте 1903 г. В этом же году проблема соединения железнодорожного сообщения между Сибирью и Туркестаном обсуждается в правительственных кругах. В отчёте о поездке, предпринятой для обозрения КВЖД, С.Ю. Витте, касаясь вопроса о железнодорожных линиях к Транссибу, отметил, что «... в этом отношении надлежит обратить особое внимание на скорейшее сооружение линии от Омска до Ташкента» [3. Л. 4].

Это обстоятельство, конечно, не могло пройти бесследно, и в Министерство финансов начинают поступать многочисленные ходатайства о сооружении линии Омск – Ташкент: от ярмарочного комитета Нижнего Новгорода, от омского купечества. В январе 1905 г. С.И. Мамонтов, И.А. Ромейко-Гурко, А.И. Антонович, А.Н. Александров обратились в Министерство финансов с предложением относительно дороги Поломошная – Ташкент, предоставив при этом сертификат одного из лондонских кредитных учреждений на предмет финансового обеспечения. При значимых расхождениях в маршрутах пролегания линий по соединению Сибири с Туркестаном все предприниматели были единодушны в требованиях существенных льгот со стороны правительства: о даровании абсолютной правительственной гарантии облигационным капиталам, распределении чистого дохода пропорционально между акциями и облигациями, об уплате процентов на акции во время постройки и т.д. Ситуацию осложняло обстоятельство отсутствия не только результатов изысканий, но и данных о стоимости сооружения дороги [3. Л. 5].

Исключительно высокая капиталоемкость железнодорожного строительства, безусловно, требовала тщательного планирования и расчётов. В 1909 г. Председатель Межведомственной комиссии, инженер путей сообщения О.А. Струве был командирован в Сибирь и Среднюю Азию для изучения местных экономических условий в районе проектируемой новой железной дороги для соединения Транссиба со среднеазиатскими линиями. По итогам изучения местных экономических условий было принято заключение, что «...миллионные затраты и ежегодные приплаты совершенно не оправдываются необходимостью сооружения проектируемой дороги. Наоборот, местные условия показывают, что путём целого ряда подъездных путей к Сибир-

ской и среднеазиатским магистралям можно с пользой содействовать успешному развитию этого громадного и богатого по природе района».

Помимо этого заключения члены комиссии утверждали, что магистральное соединение Туркестана и Сибири – совершенная фантазия, «... так как из Сибири возить нечего, так и обратно. Хлопок, шерсть и другие волокна не нужны в Сибири при отсутствии в ней текстильной промышленности. Ведь не строить же 2500 верст по безлюдным, безводным, песчаным местностям, чтобы вывозить из Туркестана в Сибирь фрукты и вина. То и другое Сибирь уже имеет из Крыма, Астрахани и Кавказа. Нельзя также строить эту дорогу для вывоза сибирского хлеба в Туркестан, ибо у Туркестана под боком свой хлеб, семиреченский, ввоз которого возможен при устройстве подвозного пути к Среднеазиатской дороге из Верного через Пишпек к Андижану» [5. С. 7; 6].

По инициативе Министерства путей сообщения были организованы местные порайонные комитеты для организации сбора материалов, заседания которых проводились в Новониколаевске, Ташкенте и Самарканде. Впоследствии представители этих комитетов вошли в состав Комиссии о новых железных дорогах при Министерстве путей сообщения. Представители Сибири и Туркестана были призваны защищать интересы края в расширении железнодорожной сети, опираясь на экономические, картографические, докладные записки, которые в большом количестве составлялись в порайонных комитетах Томска, Барнаула, Семипалатинска, т. е. городов, обойдённых основным направлением Транссиба.

Эти материалы изучались и использовались в 10-е гг. XX столетия в деятельности частных акционерных обществ Азиатской России при проектировании и возведении подъездных дорог к Транссибирской, Среднеазиатской магистралям и линии Оренбург – Ташкент: Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской, Кулундинской, Семиреченской, Троицкой, Бухарской и Ферганской дорог нормальной колеи общего пользования в соответствии с установившимися нормами государственного регулирования частного железнодорожного строительства.

Несмотря на успешно начавшееся проектирование дорог, притоков к магистралям, идея возведения линии магистрального типа по соединению Сибири и Туркестана сохранялась, исходя из экономических и стратегических интересов государства и крупного капитала. Недостаточное обеспечение гигантской территории железнодорожным сообщением, по мнению специалистов Департамента железнодорожных дел, «... способно нанести важный ущерб экономическому положению края. Монополизируя доставку и упраздняя прежние пути сообщения, железные дороги при плохом первоначальном устройстве и при дурном управлении могут нарушить порядок хозяйственной жизни, обмануть все расчёты и сделаться причиной многих зол. Жалобы и сведения, доходящие до правительства, дают основания думать, что наши железные дороги не всегда оправдывают ожидания. Недостатки эксплуатации губительно отражаются на интересах торговли хлебом и скотом, на каменноугольной промышленности. Опыт всех государств показывает, что эксплуатация железных дорог небольшими компаниями заведомо малы-

ми линиями вредно отражается на народном хозяйстве и на доходности дорог» [7. С. 19].

В 1909–1910 гг. на заседании Комиссии о новых железных дорогах было решено начать сооружение параллельной дороги к существующей Сибирской магистрали в направлении от станции Уральск, Рязанско-Уральской железной дороги, через Оренбург и Орск на Семипалатинск и далее через Барнаул на соединение с Сибирской железной дорогой у Новониколаевска с ветвью к Бийску. Здесь же обсуждалась возможность развития линии от Юрги до Кольчугинских копей в Кузнецком уезде Томской губернии [8. Л. 3]. В Туркестане предполагалось построить дорогу от станции Арысь Ташкентской железной дороги до Пишпека и Верного. Таким образом, на этом этапе обсуждения будущей Южно-Сибирской магистрали не исключалась возможность включения в её состав будущих Алтайской, Кольчугинской и Семиреченской частных железных дорог.

По распоряжению Министерства путей сообщения под руководством профессора Червинского летом 1912 г. было произведено экономическое обследование района будущей Южно-Сибирской магистрали вкупе с изучением района диагонально примыкающей к Сибирской магистрали линии Петропавловск – Акмолинск – Спасский завод. Экспедиция Червинского учитывала, что часть грузового и пассажирского потока будет отвлечена с Южно-Сибирской магистрали на Троицкую, Кулундинскую и Ачинско-Минусинскую частные линии, которые также могли быть включены в состав этого грандиозного проекта. После продолжительного изучения и обсуждения маршрута дороги, способов финансирования было принято решение о строительстве Южно-Сибирской магистрали от Семипалатинска через Акмолинск на Орск на средства частных предпринимателей [9. С. 61].

Устав акционерного общества Южно-Сибирской дороги и указ об отчуждении земель для нужд строительства был подписан Николаем II 20 июля 1914 г. [10. Л. 323]. Условия начавшейся Первой мировой войны не позволили развернуть деятельность формирующемуся предприятию Южно-Сибирской магистрали в полном объёме, и 13 января 1916 г. по решению II Департамента Государственного Совета срок образования общества Южно-Сибирской железной дороги был отдалён «...не позднее 1 года, считая со дня ратификации мирного договора между Россией и воюющими с ней державами» [8. Л. 71]. Масштабное строительство по соединению Сибири и Туркестана магистральной железной дорогой – Турксиб – стало возможно с завершением восстановительных работ с конца 20-х гг. прошлого века в условиях конкретной конструктивной направленности, обусловленной индустриализацией народного хозяйства.

Литература

1. Ремнёв А.В. Самодержавие и Сибирь. Административная политика II половины XIX – начала XX в. Омск, 1997.
2. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 391. Оп. 3. Д. 923.
3. РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2082.
4. Халфин Н.А. Из истории железнодорожного строительства в дореволюционном Туркестане (проекты создания линии Чарджуй – Александров Гай) // Проблемы общеполитической истории России и славянских стран. М., 1963.

5. *Очерк проектов железных дорог в Сибири*. СПб., 1910.
6. *Речь*. 1909. 15 авг.
7. *Общая инструкция подкомиссии для исследования железнодорожного дела в отдалённых районах*. СПб., 1911.
8. *РГИА*. Ф. 442. Оп. 1. Д. 492.
9. *Журнал заседания Комиссии о новых железных дорогах*. СПб., 1913.
10. *РГИА*. Ф. 1157. Оп. 1. Д. 50.