

ЗАБВЕНИЮ ВОПРЕКИ...

Когда европейские чиновники осенью 2013 года заявляли России, что обойдутся без нее в переговорах о вступлении Украины в ЕС, они даже и представить не могли, к чему приведет их высокомерие. Они до сих пор не могут понять, что Россия и государства постсоветского пространства связаны зримыми и незримыми нитями друг с другом. Россия на протяжении нескольких веков помогала становлению этих стран, способствовала развитию их экономики, порой даже в ущерб себе. Россия приходила в эти страны не поработать их и превращать в колонии, как те же англичане или французы. И не только после Октябрьской революции, но и до нее, Россия стремилась поднять экономически отсталые регионы империи, вкладывая туда немалые деньги, отстраивая инфраструктуру, развивая промышленность. Об этом свидетельствуют исторические документы, которые сохранились до наших дней. Сегодня речь пойдет о Средней Азии.

РОССИЯ – БУХАРА – ХИВА: СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В СРЕДНЕЙ АЗИИ



Сейид Алим Хан (эмир Бухары в 1911-1920 гг.)

«...Вы, англичане, никогда не хотели что-либо у нас строить. Вы соперничаете с Россией за Азию, за ее ресурсы и возможности, но мало что создаёте на территориях в Азии, которыми обладаете. За некоторыми исключениями (Индия, Гонконг, Кувейт, Малайя). Конечно, у России сильные позиции и свои интересы в нашей стране, но Россия помогает нам создавать дороги, развивать судоходство на Амударье с выходом в Аральское море и в Аральском море. Развивать промышленность, садоводство, книгопечатание, внедрять электричество, создавать школы, больницы. Торговые ярмарки Бухары и Хивы часто проходят в России. Она экономически помогает и соседнему с нами Афганистану...».

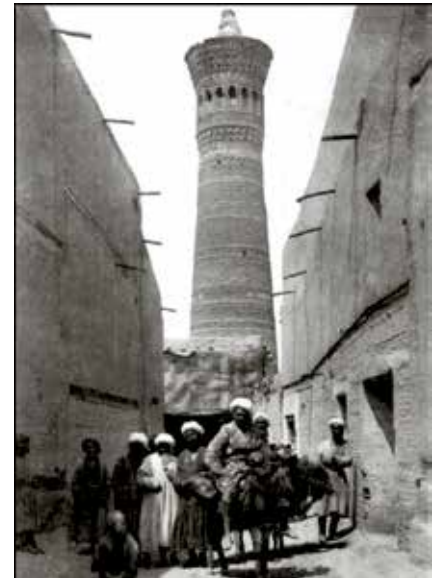
Согласно архивным материалам, это фрагмент беседы Эмира Бухары – автономной, как и Хивинское ханство, от России в 1883-1917 гг. – с британским посланником Ирвином Лейдом в мае 1912 года. Британия, напомним, не оставляла надежд утвердиться в этих государствах и после заключения российско-британского договора о военно-политическом союзе (1907 г.). Но тщетно...

По данным Бухарских источников, за 1895-1916 гг. протяженность дорожной сети в Бухарском Эмирате и Хивинском ханстве возросла, соответственно, почти вдвое и примерно в 2,5 раза. А объем грузовых и пассажирских перевозок по Аральскому морю и Амударье увеличился, в целом, в 4 раза.

Важнейшей артерией международного значения в этих государствах и, в целом, в Средней Азии, была и остаётся построенная Россией в 1880-х-начале 1900-х гг. Закаспийская железная дорога: порт Красноводск (ныне Туркменбаши) – Ашхабад – Мерв (Мары) – порт Чарджоу (Амударья) – Бухара – Самарканд – Ташкент – Ферганская долина общей протяженностью до 2 тыс. км. Британские агенты неоднократно пытались сорвать это строительство, но российские, бухарские и хивинские власти своевременно обнаруживали, что называется, засланных казачков.

Железная дорога, строившаяся от Красноводского порта, достигла Бухары и Самарканда в 1888-1889 гг.; к 1897-1898 гг. она была продлена к Ташкенту и далее к Андижану (автомобильно-железнодорожный мост через Амударью ввели в действие в 1902 г.). А с 1902-го Бухарский Эмират был состыкован с пограничной с Афганистаном российской станцией





Кушка, благодаря введенной в действие железнодорожной ветке Кушка – Мерв (Мары) – порт Чарджоу.

Таким образом, вся Средняя Азия получила сквозное железнодорожное сообщение, состыкованное через Самарканд и Ташкент с общероссийской железнодорожной сетью.

Отметим, что в строительстве этой артерии использовались передовые по тем временам технологии и материалы, причем российского производства. А в начале 1900-х в Бухаре и Хиве были созданы российские спецкурсы для подготовки местных железнодорожных кадров (инженеров и рабочих). Общее количество таких кадров в обеих странах к 1918 году почти достигло 400 чел.

Вот статистика этой магистрали за 1892 год:

«...В 1892 году находилось на дороге паровозов – 121; из них товаропассажирских – 10, товарных – 107, танковых – 4. Вагонов – 1966; из них: пассажирских и служебных – 94, почтовых – 5, багажных – 12, арестантских, санитарных столовых и кухонных – 19, товарных крытых – 1041, товарных открытых – 441, крытых и открытых специального назначения – 166, полувагонов («трюков») – 22, цистерн – 166.

Все паровозы 6-ти колесные (трехосные): вес товаропассажирских в рабочем состоянии – 32 тонны, а товарных от 34 до 35 тонн. Отопление паровозов нефтяное, форсунками Ленца и преимущественно Брандта. Все необходимое для дороги количество нефти привозится из Баку, и сохра-

няется в запасном резервуаре в Узун-Ада (вблизи порта Красноводск), откуда она развозится по станциям в обычных цистернах для перекачки в малые резервуары и выдачи из последних машинистам и на дистанции, так как нефть идет отчасти и на отопление зданий.

Все вагоны (вагонов I класса на дороге не имеется) четырехколесные (двухосные), за исключением 9-ти — II класса, 16-ти — III класса 6-ти колесных, одного кресло-кроватьного 8-ми-колесного (четырёхосного) и трех 6-ти колесных для перевозки длинного леса»

(см. «Очерк сети русских железных дорог», Том 2. СПб.: Типография бр. Пантелеевых, 1896).

Эта магистраль привела к резкому увеличению поставок хлопка-сырца из Бухарского Эмирата: с 873,1 тыс. пудов в 1888-м до 3,5 млн. пудов уже в 1893-м, и до 6,1 млн. пудов в 1914 году. Почти втрое за 1891-1916 гг. увеличились поставки из России в Бухару керосина, древесины, зерновых, железа, стройматериалов, сахара и лекарств. Вывоз из Бухары в Россию кожсырья, шерсти, ковров, баранины, фруктов, сладостей возрос более чем втрое (по каждому из упомянутых товаров взаимной торговли).

Правда, предложения Бухарского Эмирата и Хивинского ханства в 1909-1911 гг. о железнодорожном ответвлении Бухара – Хива, точнее, Чарджоу – Хива – приаральский порт Кунград, сначала не были поддержаны в Санкт-Петербурге. Ибо, по политическим причинам, российскими властями не планировались более тесные связи между этими государствами, автономными от России. Правда, правительство А. Керенского летом 1917-го поддержало эти предложения, назначив комиссию, с участием представителей Бухары и Хивы, по подготовке данного проекта. Но уже надвигался октябрь 1917-го. А дорога Аральское море (Кунград) – Ургенч (Хивинская область) – Чарджоу, всё же, была построена в конце 1940-х - середине 1950-х...

Несмотря на известные ограничения суверенитета Бухары (и Хивы), российская сторона не пыталась «навязывать» этим странам свою внешнеполитическую линию, а наоборот, всегда учитывала их политико-экономические интересы в регионе. В отличие от Великобритании, стремившейся полно-



Территории Бухары и Хивы в Российской Империи

стью подчинить себе весь среднеазиатский регион (ещё в конце 1840-х в Бухаре и Хиве были казнены агенты Лондона, пытавшиеся спровоцировать британскую оккупацию этих стран). Это неоднократно признавали, например, последний эмир Бухары Сейид Алим хан (1910-1920-й гг.), в том числе будучи в эмиграции в Афганистане (1922-1944 гг.) и его отец, эмир Бухары Сейид Абдул-Ахад. Схожее мнение высказывали ханы Хивы.

Кстати, эмир Сейид Алим-хан окончил Петербургский пажеский корпус, был награждён (в 1911-1916 гг.) российскими орденами Белого Орла, Святого Александра Невского и Святого Владимира.

Отметим и то, что в 1917-1920 гг. власти Бухары (и Хивы) оказали всевозможную помощь десяткам тысяч эмигрантов из России, нашедшим убежище и приют в Бухарском Эмирате и Хивинском ханстве, спасаясь от кровавого лихолетья революций и гражданской войны в России. И даже в те годы в обеих странах под руководством примерно 30 российских специалистов-эмигрантов строились дороги, станции, топливные резервуары, линии телефонной и телеграфной связи (например, вблизи Термеза, Чарджоу, Ургенча, Кунграда). Как и, к примеру, поликлиники, больницы, школы. Большинству рос-



сийских эмигрантов в тех же странах, не без помощи со стороны местных властей, удалось в 1920-1921 гг. перебраться в соседние Китай, Афганистан, Иран, Британскую Индию.

Российские власти дружески относились к правителям Среднеазиатских регионов, высоко оценивали их помощь. Об этом свидетельствует и некролог, опубликованный в связи с кончиной эмира Бухары Сейида Абдул-Ахада в 1910-м:

«...В ночь на 23 декабря скончался в недавно построенном дворце близ станции Зиогдин эмир бухарский Сеид-Абдул-Ахад, на 52-м году своей жизни. Покойный эмир был другом России, неоднократно доказывавшим эту дружбу на деле. Так, во время русско-японской войны эмир Сеид-Абдул пожертвовал миллион рублей на русский флот и 210 тысяч рублей – на раненых. ...Эмир мог читать и писать по-русски. В 1902 г. он был назначен генерал-адъютантом и генералом-от-кавалерии»

(«Родина», Санкт-Петербург, 23 декабря 1910 г.)

Таковы малоизвестные, если вообще не «забытые» факты сотрудничества России со странами Средней Азии в создании общерегиональной транспортной системы... ■

А. Балиев
Обозреватель ДИТ

