



УДК 94 (47). 082:625.1 (09)

ВОЗВЕДЕНИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНСКАСПИЙСКОЙ МАГИСТРАЛИ В 80-Х – НАЧАЛЕ 90-Х ГГ. XIX В.

В.Н. ФУРСОВ¹
В.Н. ТЕСТОВ²

¹ *Воронежский государственный педагогический университет*

² *Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина», г. Воронеж*

² *e-mail: vntestov@mail.ru*

Показана историческая необходимость проведения железных дорог в Средней Азии. Изложены ключевые проблемы сооружения Закаспийской военной железной дороги. Всесторонний анализ начального этапа ее становления и развития приводит к более глубокому осмыслению того, как этой стратегической линии удалось так быстро после открытия оказать позитивное влияние на экономическое развитие своего региона, а следовательно, и всей страны.

Ключевые слова: сооружение отдельных участков, руководитель строительства М.Н. Анненков, Государственный контроль, эксплуатация Закаспийской военной железной дороги.

Реформирование железнодорожного транспорта России на рубеже XX – XXI вв. обусловило необходимость отражения каждой из значимых вех на пути становления и развития этой одной из важнейших, жизнеобеспечивающих отраслей национальной экономики. Такой подход неизбежно предполагает обращение к истории российских железных дорог, потому как незнание исторического опыта может способствовать формированию неправильного видения будущего¹.

С самого начала 1880-х гг., наряду с возведением рельсовых путей на западных границах – в Полесье и Привислинском крае, железнодорожное строительство стало осуществляться и в Средней Азии, ставшей последним крупным территориальным приобретением России, но по своей отдаленности не имевшей прочной связи с ее центральными регионами. В 1880 г. вторая Ахал-Текинская экспедиция вызвала необходимость в сооружении железной дороги от Каспийского моря к Кизил-Арвату. Во избежание неудачного завершения эксплуатации в апреле 1880 г. начались изыскательные работы для будущей железной дороги. 9 июня 1880 г. последовало Высочайшее повеление на проведение железной дороги от восточного побережья Каспийского моря – Михайловского залива по безводной и труднопроходимой песчаной пустыне до Молла-Кары. Этот железнодорожный участок протяженностью 26 верст был проведен всего за 10 дней, с 25 августа по 4 сентября 1880 г.

Между тем результаты изысканий, произведенных в мае-июне 1880 г., вполне подтвердили возможность проведения железной дороги от Молла-Кары вглубь среднеазиатской пустыни до города Кизил-Арвата протяженностью 217 верст. В то время, когда русские войска, возглавляемые генералом М.Д. Скобелевым, готовились к предстоявшему сражению с текинцами, в тылу отряда в невероятной спешке завершались подготовительные работы по проведению железнодорожного пути. Разрешение на постройку последовало 25 ноября 1880 г.²

Начальником строительства Закаспийской военной железной дороги был назначен генерал-лейтенант М.Н. Анненков, в то время заведовавший всеми сообщениями в тылу отряда. Помощником М.Н. Анненкова являлся князь М.И. Хилков. Начальником работ – инженер путей сообщения А.И. Югович. Необходимые изыскания производились под руководством инженера путей сообщения П.М. Лессара.

Для постройки дороги был сформирован 1-й резервный, затем переименованный в 1-й Закаспийский железнодорожный батальон. Эта линия, обеспечив возможность

¹ Аксененко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001. С. 5.

² Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли / сост. А.И. Родзевич. СПб., 1891. С. 10-11.



быстрой переброски регулярных войск с Кавказа и военного снаряжения, стала основой их успешного продвижения в глубь Туркестана, с целью его закрепления за Россией³. Падение 12 января 1881 г. главной крепости Геок-Тепе, несмотря на усиленную оборону ее защитников – текинцев в течение около трех недель, а также взятие 18 января того же года аула Асхабад, впоследствии превратившегося в город Ашхабад, произвели потрясающее впечатление на всех туркмен, значительно ускорив мирное присоединение Мервского округа, состоявшееся 5 марта 1884 г.⁴ Затем в состав России добровольно вошли Атрек, Теджен и Пендинский оазис⁵.

Первый 217-верстный участок Закаспийской военной железной дороги, от Михайловского залива до Кизил-Арвата потребовал, без учета рельсов и подвижного состава, отпущенных из правительственных запасов, денежных затрат в размере 4 455 155 руб., или в среднем 20 530 кред. руб. за версту пути⁶.

Первого сентября 1883 года для подробного ознакомления с эксплуатацией этого железнодорожного пути и разработки мер по более успешному его использованию была образована Комиссия под председательством начальника штаба войск Закаспийской области, генерал-лейтенанта Мейера. С 10 декабря 1883 г. по 10 января 1884 г. было проведено 22 заседания, после которых, вследствие решения основных задач, данная Комиссия завершила свою работу⁷. Все это зафиксировано в журналах заседаний Комиссии⁸. В частности, отмечалось, что всего для охраны этого первого участка Закаспийской военной железной дороги было постоянно прикреплено около 750 человек. Остальные около 280 – находились при штабах рот и батальона, из которых 10% являлись нетрудоспособными вследствие различных заболеваний, 15 % – уволенными за плохое поведение и 30 человек обслуживающего персонала. Следовательно, оставшиеся 180 человек несли службу при штабах рот и батальона за себя и своих товарищей, не получая при этом никакого вознаграждения⁹. По заключению Комиссии, «данный железнодорожный путь не может иметь никакого торгового или коммерческого значения»¹⁰.

Еще до занятия Мерва, командующий войсками Кавказского округа признавал совершенно необходимым продолжение Закаспийской железной дороги от Кизил-Арвата до Асхабада. Во всеподданнейшем докладе по Главному штабу № 6 от 12 июля 1884 г. была подробно изложена проблема, связанная с необходимостью дальнейшего проведения Закаспийской военной железной дороги. Протяженность главной линии от конечной ст. Кизил-Арват до Асхабада должна составить 205 верст¹¹.

По предварительным расчетам Военного министерства, на сооружение железнодорожного пути от Кизил-Арвата до Чарджуя протяженностью 763 версты требовалось 13 578 000 руб. или в среднем 17 769 руб. за версту¹². Также планировалось визуальное разделение линии от Кизил-Арвата до Каахки и от Каахки до Амударьи на три участка: от Кизил-Арвата до Гяурса (234, 81 верст) от Гяурса до Мерва (296 верст) и от Мерва до Чарджуя (232 версты), мотивируя это разделение тем, что оно более соответствует местным условиям и совпадает с административным разделением участков¹³.

Строительство второго участка Закаспийской железной дороги от Кизил-Арвата через Асхабад и Мерв к Амударье протяженностью 765 верст было возложено Высочайше утвержденным 18 апреля 1885 г. положением Комитета министров на генерал-лейтенанта М.Н. Анненкова, с образованием при нем особого Строительного управления и с подчинением строительных операций местному контрольному надзору.

³ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 196.

⁴ Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской военной железной дороги и очерком сооружения Оренбург-Ташкентской железной дороги / под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1903. С. 161-162.

⁵ Советская историческая энциклопедия / под ред. Е.М. Жукова. М., 1961. Т. 14. С. 540.

⁶ Цит. по: Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 268. Оп. 1. Ч. 2. январь 1883-май 1886. Д. 1597. Ч. I. Л.5.

⁷ РГИА. Ф.268. Оп. 1. Ч. 2. 1884. Д. 1184. Ч. II. Л. 2.

⁸ Там же. ЛЛ. 4, 4 об.

⁹ РГИА. Ф.268. Оп. 1. Ч. 2. 1884. Д. 1184. Ч. II. Л. 52 об.

¹⁰ Там же. Л. 4 об.

¹¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч. 2. 20 июля 1884-7 апреля 1886. Д. 1224. Ч. 1. ЛЛ. 2-7.

¹² РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч.1. Д. 1224. Ч.1. Л. 172 об; РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч. 2. 1886-1887. Д. 1225. Ч. II. Л. 13.

¹³ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч. 2. 1886-1887. Д. 1225. Ч. II. Л. 27.



Несмотря на тяжелейшие бытовые условия, работы по возведению железнодорожного пути продвигались стремительно. Прибывший в августе 1885 г. на место работ строительный контроль также отметил успешный их ход. В отношении выполнения строительных работ постоянно достигался успех, во многих случаях превысивший ожидания¹⁴.

Стремительное продвижение строительных работ в полной мере способствовало тому, что уже 30 ноября 1885 г. первый поезд прибыл в Асхабад. К началу февраля 1886 г. железнодорожный путь был уложен на протяжении 325 верст от Кизил-Арвата до ст. Каахки¹⁵. Открытие участка Асхабад-Каахка состоялось 7 февраля 1886 г.

При сооружении железнодорожного пути Военное ведомство, несколько уменьшив протяженность главной линии, сочло необходимым построить отдельную 25 – верстную ветвь от Михайловского залива к бухте у острова Узун-Ада, с целью придания линии более удобного выхода к Каспийскому морю¹⁶. Открытие участка Узун-Ада – Михайловский залив осуществилось 16 марта 1886 г. Так, появилась новая начальная станция Закаспийской железной дороги – Узун-Ада.

Правда, севернее Узун-Ада находился портовый г. Красноводск, основанный задолго до присоединения к России Закаспийской области и имевший все права на первенство. Однако его интересами пришлось пренебречь ради того, чтобы сократить общую длину линии. Вскоре Красноводск стал терять свое значение портового города. Со временем выяснилось, что вход пароходов в бухту Узун-Ада из-за мелководья значительно затруднен, а выстроенная дорога оказалась, как бы, без удобного и прямого морского сообщения через порт с остальной Россией. Это лишний раз подтверждает значимость предварительных – экономических и технических изысканий, на основе которых составляется проект будущей линии¹⁷.

Между тем летом 1886 г. железнодорожный путь был проложен до Мерва. Начальником работ на главной линии от Кизил-Арвата до Мерва являлся инженер путей сообщения П.Б. Черниковский. Открытие участка Каахка-Мерв состоялось 2 июля 1886 г.

В последующие пять месяцев железнодорожный путь удалось проложить до Амударьи. Вместе с тем, по заключению государственного контролера Д.М. Сольского, «Строительным управлением прилагалось слишком мало стараний к своевременному и правильному учету производившихся работ, и с этой стороны организованным на дороге контролем постоянно были замечаемы упущения и беспорядки»¹⁸.

В целом же строительство Закаспийской военной железной дороги должно быть оценено весьма высоко. Всего за 1,5 года, с мая 1885 по декабрь 1886 г., удалось провести 783 – верстную железнодорожную линию от Кизил-Арвата до Чарджуя, включая Узун-Адинскую ветвь¹⁹. Стремительные по тем временам темпы строительства позволяли ежегодно прокладывать в среднем 1,5 версты. Даже при обыкновенных условиях весьма сложно приблизиться к подобным результатам. Выполнение этой задачи в малонаселенном крае с знойным климатом и нередко при полном отсутствии водных источников, потребовало от строителей чрезмерных усилий и, по справедливости, должно быть признано беспримерным в истории сооружения российских железных дорог²⁰.

Особенно трудным был последний участок этой линии от г. Мерва до г. Чарджуя, проходивший на протяжении 150 верст через огромные безводные пустынные Каракумы²¹. Начальником работ на данном участке являлся инженер путей сообщения О.П. Вяземский. Еще в 1880 г. высказывались опасения по поводу проведения первого участка Закаспийской дороги, где на протяжении 22 верст от Михайловского залива до Молла-Кары и на 7 верстах между станциями Бала-Ишем и Казанджик имелись пески того же характера, как и за Мервом²². Этот тяжелый переход по огромным сыпучим пескам был истинным подвигом строителей, которым в сложнейших климатических условиях прак-

¹⁴ Цит. по: Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1885 г. СПб., 1886. С. 105-107.

¹⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч. 2. 1886-1887. Д. 1225. Ч. II. Л. 12.

¹⁶ Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1886 г. СПб., 1887. С. 109.

¹⁷ Гумилевский Л. Железная дорога. М., 1950. С. 121-130.

¹⁸ Цит. по: Там же. С. 109.

¹⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 1. Д. 71. Л. 2.

²⁰ Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1886 г. СПб., 1887. С. 109.

²¹ Тестов В.Н. Актуальные проблемы строительства Закаспийской железнодорожной магистрали в 80-х гг. XIX в. Т.10. Днепропетровск, 2007. С. 69.

²² РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч.2. 1886-1887. Д. 1225. Ч. II. Л. 13 об.



тически за каждую версту пришлось вести упорную борьбу с самой природой²³. Благодаря самоотверженному труду рабочих-строителей и высокому уровню русской инженерно-технической мысли Каракумская пустыня была побеждена. Железнодорожное полотно пришлось поднять до уровня барханов, что обеспечивало защиту от заносов²⁴.

Открытие железнодорожных станций и прибытие первых поездов, как правило, осуществлялись в торжественной обстановке. Навсегда сохранится в памяти народной 3 декабря 1886 г. – день прибытия первого поезда в Чарджуй²⁵.

Вопрос о строительстве 3-го участка Закаспийской военной железной дороги – от Чарджуя до Самарканда был в принципе решен еще в 1885 г.²⁶

Необходимые изыскания к Самарканду начались в конце июня 1885 г.²⁷

Было избрано Чарджуйское направление, поскольку в этой местности переправа через Амударью считалась более удобной и путь пересекал пески в самом узком их месте. Протяженность железнодорожного участка от Амударьи до Самарканда определилась в 348 верст²⁸. Согласно изысканиям, произведенным под руководством инженера путей сообщения М.А. Данилова, на сооружение железнодорожного пути от Кизил-Арвата до Самарканда протяженностью 1 111 верст, требовалось 20 228 000 руб. или в среднем 18 207 руб. за версту²⁹.

6 февраля 1886 г. последовало Высочайшее разрешение на сооружение 3-го участка дороги³⁰. А затем – Высочайший именной указ об отчуждении частных земель и имуществ под постройку Самаркандского участка Закаспийской железной дороги³¹.

С 1 июля 1887 г. началось сооружение проектируемой линии. Начальником работ был назначен инженер путей сообщения А.Н. Руднев. Строительство осуществлялось, как и на предыдущих 2-х участках, под непосредственным руководством генерал-лейтенанта М.Н. Анненкова.

К выдающимся сооружениям при строительстве Самаркандского участка Закаспийской железной дороги относится возведение моста через р. Амударью, длина которого достигла 2 версты 94 саж.³² Еще в конце 70-х – начале 80-х гг. XIX в. для исследования старого русла р. Амударьи была организована экспедиция под руководством Барановского. Из его записки от 19 февраля 1881 г. следует, что экспедиция способствовала решению таких важных вопросов, как проведение водопровода для среднеазиатской железной дороги, возможность судоходства по рекам Амударье и Аралу³³.

По вопросам ассигнования средств на содержание экспедиции осуществлялась переписка с Министерством путей сообщения³⁴. В 1887 г. министру путей сообщения К.Н. Посьету была представлена докладная записка генерал-майора Глуховского об изыскании средств для устройства части Амударьинского водного пути до Сарыкамышских «озер»³⁵. Также в Министерство путей сообщения представлялись записки о берегоукрепительных работах, регулировании русла и постройке моста через р. Амударью на Закаспийской железной дороге³⁶.

М.Н. Анненков нашел блестящее решение вопроса, придя к выводу о возведении временного деревянного моста. Ложе р. Амударьи, со всеми ее побочными рукавами, было решено пересечь деревянным мостом на опорных сваях, с пролетами в 4 саж., с повышением над высоким горизонтом воды на 1,5 саж. и прокладкой по нем обыкновенного

²³ Тестов В.Н. Возведение и функционирование стратегических железных дорог России в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография. Воронеж, 2010. С. 202.

²⁴ Тестов В.Н. Политика российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80-90-е годы XIX века // Дис. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2004. С.161.

²⁵ Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге... СПб., 1903. С. 167-168.

²⁶ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч. 2. 20 июля 1884-7 апреля 1886. Д. 1224. Ч. I. Л. 106.

²⁷ Там же. Л. 172.

²⁸ Там же. Л. 172 об.

²⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Ч. 2. 1886-1887. Д. 1225. Ч. II. ЛЛ. 13, 13 об.

³⁰ Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно / под ред. В.М. Верховского. СПб., 1899. Вып. 2. С. 331.

³¹ Собрание узаконений и распоряжений правительства. СПб. 1886. 6 марта. № 21. Ст. 220. С. 367.

³² Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1887 г. СПб., 1888. С. 135-136.

³³ РГИА. Ф. 183. Оп. 1. Д. 28. Л. 1.

³⁴ РГИА. Ф. 183. Оп. 1. 1880-1886. Д. 60. ЛЛ. 1-13.

³⁵ РГИА. Ф. 183. Оп. 1. 1887. Д. 70. Л. 1.

³⁶ РГИА. Ф. 314. Оп. 1. 1887-1900. Д. 65. ЛЛ. 1-2.



ширококолейного рельсового пути. Возведение моста осуществлялось под руководством инженера путей сообщения И.С. Балинского.

Первая свая моста была забита 23 августа 1887 г., а 6 января 1888 г. по мосту был уже пропущен первый поезд. По тем временам достижение таких высоких темпов строительства казалось просто нереальным. Французские путешественники, посетившие Закаспийскую железную дорогу, также отмечали, что слово «невозможно» не существует для русских. Это доказывается сверхъестественной быстротой сооружения моста через Амударью, начатого прошлой осенью и оконченного в январе 1888 г.³⁷

Железнодорожный деревянный мостовой переход состоял из двух основных мостов (811 и 80 саж.), соединенных дамбой (311 саж.), и кроме того, были возведены еще два небольших моста (60 и 28 саж.). Строительная стоимость моста составила около 370 000 руб.³⁸ Быстрое сооружение деревянного моста способствовало не только успешному решению вопроса о доставке на место работ строительных материалов, но и установлению бесперегрузочного движения товаров и пассажиров по всей Закаспийской железной дороге³⁹.

При возведении пути, впервые за всю историю российских железных дорог, на вооружение был взят американский метод строительства. Укладочный поезд со шпалами и рельсами подталкивался паровозом к месту, где заканчивалась колея. После укладки 100 саженой пути состав продвигался по нему вперед. Стройматериалов с одного такого состава хватало на две версты, после чего поезд отправлялся на боковой тупиковый путь, и его заменял другой. Такой способ позволял укладывать до шести верст ежедневно⁴⁰.

Это новшество также позволило почти вдесятеро уменьшить число лошадей, используемых на работах, и совсем отказаться от верблюдов, сократив более чем вдвое стоимость укладки. Если на втором участке до Амударьи с привлечением 1 217 лошадей и 845 верблюдов, поверстная стоимость укладки пути достигала 2 021 руб., то на Самаркандском – 972 руб. за версту при наличии всего лишь 130 лошадей. В целом на участке до Самарканда было возведено около 1 100 искусственных сооружений, в том числе 621 мост, 116 водопропускных труб, 350 каменных и деревянных лотков⁴¹.

Сооружение третьего Самаркандского – последнего участка Закаспийской железной дороги, протяженностью 346 верст, к земляным работам на котором приступили в начале июля 1887 г., осуществилось всего за 10,5 месяцев⁴². Открытие Самаркандского участка состоялось 15 мая 1888 г.⁴³ А его передача в эксплуатацию осуществилась 1 января 1889 г.⁴⁴

За заслуги перед Отечеством главный строитель Закаспийской железной дороги, генерал-лейтенант Михаил Николаевич Анненков был награжден орденом Александра Невского с алмазами⁴⁵. Впоследствии, в день открытия постоянного Амударьинского моста (27 мая 1901 г.), возведенного под руководством инженера путей сообщения С.И. Ольшевского, по указанию императора Николая II, в память о выдающемся строителе Закаспийской военной железной дороги в г. Чарджуе был установлен бюст М. Н. Анненкова⁴⁶. Его именем названа одна из станций на этой самой протяженной по тем временам российской железной дороге. Также в Самарканде М.Н. Анненкову был установлен памятник (1913 г.)⁴⁷.

В истории российских железных дорог возведение Закаспийской железной дороги занимает почетное место. Оно примечательно не грандиозностью своих сооружений, шедеврами строительного искусства, а блестящими результатами, достигнутыми в борьбе с природной стихией.

³⁷ Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986. С. 55.

³⁸ Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге... СПб., 1903. С. 168-169.

³⁹ Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1887 г. СПб., 1888. С. 136.

⁴⁰ Борисова Н. Через реки и пески // Гудок. 26 апреля 2010. №70 (24549). С. 5.

⁴¹ Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986. С. 54.

⁴² Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге... СПб., 1903. С. 171-172.

⁴³ Исторический очерк развития путей сообщения в России / под ред. П.Х. Спасского. СПб., 1913. С. 33.

⁴⁴ Труды Комиссии по выяснению стоимости казенных железных дорог. Петроград, 1915. С. 621.

⁴⁵ Цит. по: Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли / сост. А.И. Родзевич. СПб., 1891. С. 46.

⁴⁶ Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге... СПб., 1903. С. 175-176.

⁴⁷ Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / гл. ред. Н.С. Конарв. М., 1994. С. 541.



В целом на сооружение Закаспийской железной дороги – от Узун-Ада до Самарканда, осуществляемое посредством государственного финансирования, было израсходовано 32 342 908 руб. 91 коп. или в среднем 24 082 руб. за версту пути. С учетом рельсов и подвижного состава (18 408 588 руб. 27 коп.), также взятых из государственных запасов, поперстная стоимость дороги достигла 37 790 руб. Закаспийская железная дорога, протяженность которой составила 1 343 версты, несмотря на все неблагоприятные условия ее проведения, была выстроена дешевле многих других российских железных дорог⁴⁸.

Впоследствии с проведением Красноводской железнодорожной ветви одно из основных препятствий к развитию коммерческой деятельности дороги было устранено навсегда. Благодаря своему весьма удобному начальному пункту Закаспийской железной дороге быстро удалось установить непосредственную связь с морскими и внутренними российскими железнодорожными путями. Связующим звеном стала выстроенная до Баку Петровская ветвь Владикавказской железной дороги. Установление морского сообщения между Красноводском и Баку позволило Закаспийской железной дороге более тесно примкнуть к внутренним торговым центрам. В прямые товарные сообщения Закаспийская железная дорога с главными торговыми центрами: Москвой, Петербургом, Варшавой была включена с 1 ноября 1894 г., а со всеми станциями других железных дорог – с 1 мая 1896 г., что в значительной степени повлияло на ускоренное развитие железнодорожных перевозок.

Таким образом, функционирование Закаспийской железной дороги в полной мере способствовало открытию нового, ранее труднодоступного громадного рынка сбыта для российских промышленных товаров, а также важной хлопковой базы для текстильной промышленности. В 1888 г. из Средней Азии в Россию перевезено с конечной станции Узун-Ада 873 092 пуд. хлопка и ваты, в 1889 г. – 1 470 503 пуд., в 1890 г. – 2 673 270 пуд.⁴⁹

В 1890 г. в Закаспийской области впервые появились посевы хлопчатника и уже в том же году стал осуществляться вывоз хлопка⁵⁰. К примеру, с таких железнодорожных станций, как Асхабад отправка хлопка в 1890 г. составила 99 549 пуд., Мерв – 573 пуд., Самарканд – 1 131 666 пуд., а в 1892 г. с этих же станций соответственно было отправлено 139 662 пуд., 14 383 пуд. и 2 022 414 пуд.⁵¹

В целом эксплуатация Закаспийской железной дороги осуществлялась весьма эффективно, поскольку уже в 1889 г. валовой доход составил 2 579 000 руб., в 1890 г. – 3 242 000 руб., а в 1891 г. – 3 681 000 руб.⁵² В последующие годы улучшение результатов работы позволяло рассчитывать и на дальнейшее вполне успешное функционирование. Выстроенная в 1880-х гг. от Каспийского моря до Самарканда Транскаспийская железная дорога, в основном простираясь параллельно древнейшим караванным путям, став важнейшей сухопутной артерией Среднеазиатского края, быстро приобрела, наряду с военно-стратегическим, огромное экономическое значение.

ERECTION AND OPERATION TRANS-CASPIAN HIGHWAY IN THE 80'S-EARLY 90'S XIX c.

V.N. FURSOV¹⁾

V.N. TESTOV²⁾

¹⁾ *Voronezh State Pedagogical University*

²⁾ *Military science and education centre of the Air Force, «Air Force academy named after professor N.E. Zhukovsky and Y. Gagarin», Voronezh*

²⁾ *e-mail: vntestov@mail.ru*

Showing the historical necessity of railways in Central Asia. Sets out the key problems of building the Trans-Caspian Military Railway. A comprehensive analysis of the initial stages of its formation and development leads to a better understanding of how this strategic line so quickly after the opening of a positive impact on the economic development of the region, and, therefore, the whole of the country.

Keywords: construction of individual sites, the construction manager, lieutenant-general M.N. Annenkov, operation of Trans-Caspian military railway.

⁴⁸ Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1892 г. СПб., 1893. С. 101-102.

⁴⁹ Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли / сост. А.И. Родзевич. СПб., 1891. С. 61.

⁵⁰ Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге... СПб., 1903. С. 141-143.

⁵¹ Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896. С. 212.

⁵² Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1891 г. СПб., 1892. С. 103-104.