

УДК 94 (47)

DOI: 10.25688/20-76-9105.2023.51.3.04

Мазаев Никита Андреевич

магистрант

Высшая школа экономики

Москва, Россия

Mazaev-nikita14@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-0615-8987

Васильев Дмитрий Валентинович

доктор исторических наук, доцент

Московский городской педагогический университет

Москва, Россия

dvvasiliev@mail.ru; ORCID: 0000-0001-6616-0646

ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ХЛОПКА В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В НАЧАЛЕ XX В.

Аннотация. Развитие железнодорожного строительства в центральноазиатских владениях Российской империи рассматривается в историографии как причина модернизационных изменений во всех сферах жизни региона, включая и хлопковое дело. Не отрицая колоссального влияния этого фактора, авторы стремятся продемонстрировать, что функционирование железных дорог в Русском Туркестане имело не только положительные, но и отрицательные, проблемные стороны, которые прямо препятствовали дальнейшему росту хлопководства. Нерешенность многих проблем позволяет поставить под вопрос наличие у Российской империи четкой, последовательной, целенаправленной политики по развитию указанной отрасли сельского хозяйства. Сложность, а нередко рассогласованность взаимодействия между представителями различных ведомств и чиновниками приводила к тому, что инициативы по решению проблем, появившиеся как у центральной, так и у местной власти, не получали дальнейшего развития.

Ключевые слова: Туркестан, Российская империя, хлопководство, хлопок, железные дороги, железнодорожное строительство.

UDC 94 (47)

DOI: 10.25688/20-76-9105.2023.51.3.04

Mazaev Nikita A.

undergraduate student

Higher School of Economics

Moscow, Russia

Mazaev-nikita14@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-0615-8987

Vasiliev Dmitry V.

Doctor of Historical Sciences, Associate Professor

Moscow City University

Moscow, Russia

dvvasiliev@mail.ru; ORCID: 0000-0001-6616-0646

PROBLEMS OF RAILWAY TRANSPORTATION OF COTTON IN THE RUSSIAN EMPIRE AT THE BEGINNING OF THE TWENTIETH CENTURY

Abstract. The development of railway construction in the Central Asian possessions of the Russian Empire is considered in historiography as the cause of modernization changes in all spheres of life in the region, including the cotton business. Without denying the enormous influence of this factor, the author seeks to demonstrate that the functioning of railways in Russian Turkestan had not only positive, but also negative, problematic sides that directly hindered the further growth of cotton growing. The unresolved nature of many of that makes it possible to question whether the Russian Empire has a clear, consistent, purposeful policy for the development of this branch of agriculture. The complexity and, often, inconsistency of interaction between representatives of various departments and officials led to the fact that initiatives to solve problems that appeared both in the central and local authorities did not receive further development.

Keywords: Turkestan, Russian Empire, cotton growing, cotton, railways, railway construction.

Введение. Причины развития хлопкового дела в русском Туркестане часто привлекали и продолжают привлекать внимание исследователей. Ученые разных поколений в подавляющем большинстве сходятся во мнении, что одним из ключевых факторов, способствовавших стремительному становлению хлопкового дела в этом регионе, было проведение железных дорог сначала от Каспийского побережья к Самарканду и затем к Ташкенту, а в дальнейшем и от Оренбурга к Ташкенту¹.

¹ Алимджанов Б. А. История торговли между Персией и Россией через Туркестанское генерал-губернаторство (начало XX в.) // Мавродинские чтения 2018 / под ред. А. Ю. Дворниченко. СПб., 2018. С. 337–340; Аминов А. М., Бабаходжаев А. Х. Экономические и политические последствия присоединения Средней Азии к России. Ташкент, 1966; Брежнева С. Н., Богданова О. А. «Белое золото» Туркестанского генерал-губернаторства (попытки решения проблем хлопководства в начале XX века) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. 2023. № 1 (45). С. 45–60; Бочкарева И. Б. Железнодорожное строительство в стратегии Российской империи по освоению Туркестана // Известия Алтайского государственного университета. 2019. № 5 (109). С. 33–38; Бочкарева И. Б., Чекрыжова О. И. Оценка эффективности железных дорог в Центральной Азии как экономического института (конец XIX – начало XX века) // Вестник Оренбургского государственного педагогического

Безусловно, стабилизация и сокращение времени транспортировки различных грузов, включая хлопок, стали катализатором модернизационных процессов в Центральной Азии. Так, начиная с 1888 г. (года завершения строительства ветки Закаспийской железной дороги до Самарканда) отмечалось значительное увеличение посевных площадей под хлопком, его урожая и вывоза. Этому способствовало и льготное налогообложение этой сельскохозяйственной культуры. Но, несмотря на такую, казалось бы, идиллическую ситуацию, в начале XX в. все чаще раздавались голоса чиновников как местных, так и общеимперских институтов власти, которые были недовольны существующими условиями перевозки хлопка по железным дорогам Российской империи. По мнению многих из них, некоторые особенности процесса транспортировки (способы погрузки и перевозки, тарифная и категориальная разница перевозок на окраинных и внутренних территориях и т. д.) представляли собой препятствие для дальнейшего развития хлопкового дела. Эти и подобные проблемы рождают ряд исследовательских вопросов, а именно: развитие хлопководства в контексте функционирования железных дорог в Туркестане в начале XX в.; проведение железных дорог в регион как один из шагов последовательной политики Российской империи по развитию хлопкового дела и создания собственного источника этого сырья; формирование ясной, логичной единой системы использования центральноазиатских земель для развития хлопководства. Обращение к ним и попытка ответа на них поможет взглянуть по-новому на экономику Русского Туркестана, а также создать перспективу исследований, составной частью которых станет не столько анализ большого имперского (или иного) нарратива, сколько исследование непосредственного взаимодействия завоевателей и завоеванных. Это, в свою очередь, может внести вклад в современные рефлексии и понимание характера колониальных отношений в Русском Туркестане.

Немецкая исследовательница Юлия Обертрайс отметила, что немецкая историография в последние годы обратила свое внимание на взаимоотношения между властью и инфраструктурой. Говоря об ирригации, она подчеркнула, что устарелое функционирование оросительных систем региона, коррумпированные чиновники, нерациональное и чрезмерное использование ресурсов могли приводить к делегитимации власти в конкретном регионе². Под грузом нерешенных проблем подобного рода управленческие структуры в глазах местного населения могли потерять свой авторитет. Взгляд на проблему, предложенный Ю. Обертрайс, представляется применимым и к проблемам функционирования железных дорог. Однако следует подчеркнуть, что в рамках данной статьи фокус исследования несколько смещен с восприятия власти

университета. 2022. № 1 (41). С. 86–97; *Васильев Д. В., Мазаев Н. А.* Закаспийская железная дорога как фактор региональной политики Российской империи в Центральной Азии (по материалам прессы) // *Индустриальное строительство в Центральной Азии: историческое значение для региона.* Барнаул, 2020. С. 14–23; *Глуценко Е. А.* Россия в Средней Азии: завоевания и преобразования. М., 2010; *Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917)* / Д. Г. Янченко и др.; отв. ред. М. В. Ходяков. 2-е изд. СПб., 2021; *Morrison A.* Russian rule in Samarkand, 1868–1910: a comparison with British India. Oxford, 2008; *Idem.* The Russian conquest of Central Asia: a study in imperial expansion, 1814–1914. Cambridge, 2021; *Penati B.* The cotton boom and the land tax in Russian Turkestan (1880s – 1915) // *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History.* 2013. Vol. 14. № 4. P. 741–774; *Sahadeo J.* Russian colonial society in Tashkent, 1865–1923. Bloomington, 2010.

² *Obertreis J.* Imperial desert dreams: cotton growing and irrigation in Central Asia, 1860–1991. Göttingen, 2017. P. 43.

местными жителями на нерешенность инфраструктурных проблем как фактор репрезентации власти.

В контексте связи развития хлопкового дела и железнодорожного строительства также важно упомянуть работу М. А. Давыдова. В разделе об азиатской России он обратил внимание на то, что фабриканты до 1906 г. предпочитали не покупать хлопок непосредственно в Туркестане, поскольку они могли получить продукт худшего качества или вовсе не тот. Еще одной немаловажной причиной были потери при транспортировке во внутренние губернии³. Вместе с этим он заметил, что существовавшие железнодорожные тарифы давали преимущество прямым отправлением хлопка в районы потребления. Само утверждение представляется теоретически верным, однако обращение к практической стороне функционирования поездов прямого назначения показывает всю сложность существовавшей ситуации. Возможность составить поезд прямого следования из Туркестана до фабричных районов появлялась далеко не всегда, многие вагоны с хлопком нередко включались в обычный грузовой состав. Эти и другие особенности будут рассмотрены далее. Одним из факторов, повлиявших на предпочтение отечественными производителями туркестанского хлопка иностранному, М. А. Давыдов назвал объявление красноводских складов каспийских пароходств завозными⁴. Это, по его словам, привело к удешевлению транспортировки хлопка во внутренние губернии. Однако общая польза функционирования таких складов осталась нераскрытой, так как автор ограничился констатацией установленного факта и не привел аргументов со ссылкой на первичные или вторичные источники по этому вопросу. Таким образом, оценивая преимущества завозных складов, важно обратить внимание на условия хранения сырья в их помещениях и качество конечного продукта, который могли получить фабриканты.

Одной из последних работ по этой проблематике является книга Н. А. Магазинера. Она непосредственно посвящена проблематике железнодорожного строительства в Русском Туркестане. Во введении автор безличным предложением сделал весьма спорное заявление о том, что есть большая вероятность того, что именно торгово-промышленные круги Российской империи стали причиной продвижения вглубь Центральной Азии⁵. В разделе «Изменения в промышленности и сельском хозяйстве» он попытался рассмотреть становление хлопководства в контексте железнодорожного строительства⁶, но при этом само содержание раздела больше похоже на общий очерк развития хлопкового дела. Влияние же функционирования железных дорог осталось невыясненным. Спорным представляется и заявление Н. А. Магазинера о том, что развитие хлопководства в Туркестане привело к тому, что империя смогла практически полностью перейти на отечественный хлопок⁷. Имперская статистика того времени показывала, что в период наибольшего вывоза туркестанского хлопка во внутренние губернии государства он покрывал промышленные потребности лишь наполовину.

³ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны: российская модернизация Витте – Столыпина. СПб., 2016. С. 745.

⁴ Там же. С. 746.

⁵ Магазинер Н. А. Бросок на юг: железнодорожная экспансия России в Туркестане (конец XIX – начало XX века). СПб., 2022. С. 11.

⁶ Там же. С. 513.

⁷ Там же. С. 519.

Таким образом, анализ историографической ситуации по исследуемому вопросу демонстрирует важность и необходимость изучения проблемы связи железнодорожного строительства и развития хлопководства.

Ход и результаты исследования. Одним из учреждений, выразивших неудовлетворенность от существовавшей практики функционирования железных дорог, был Кокандский биржевой комитет. В 1907 г. его служащие отметили, что, несмотря на установление в Ферганской области железнодорожного сообщения, этот регион все равно испытывал трудности с грузовыми и пассажирскими перевозками. Особенно они подчеркнули задержки в погрузке и отправлении хлопка: по их словам, в сезон уборки урожая на станциях скапливалось такое его количество, что невозможно было даже приблизительно понять, когда его смогут увезти⁸. Проблемой было и складирование хлопка под открытым небом, ведь палящее солнце, поднимающаяся пыль, любая непогода причиняли серьезный ущерб качеству сырья. Более того, они отметили, что с самого начала своей деятельности железнодорожный вопрос был одним из самых животрепещущих, а потому им приходилось обращать на него особое внимание. Так, в связи с последствиями Русско-японской войны, общей политической ситуацией, а также транспортировкой железнодорожными составами хлеба в неурожайные области на станциях Фергана и Ходжент «получились громадные залежи хлопка... достигшие в начале января 1907 г. солидной цифры 3707 вагонов, на общую сумму приблизительно 20 миллионов рублей»⁹. А в марте 1907 г. из-за забастовочного движения в Красновожде скопилось множество тюков хлопка на сумму около 10 миллионов рублей¹⁰. Озабоченность биржевого комитета подкреплялась и тем, что центральный промышленный район Российской империи испытывал серьезную необходимость в постоянной и бесперебойной поставке хлопка. Заключенные контракты на поставку этой культуры грозили быть сорванными, что привело бы к финансовым потерям обеих сторон и, более того, негативно сказалось бы как на репутации, так и на перспективах развития отечественного хлопководства¹¹. Именно поэтому служащие комитета обратились с просьбой о срочной помощи к министерствам торговли и промышленности, путей сообщения, а также к своим коллегам из Москвы и Санкт-Петербурга. И только к концу января 1907 г. удалось несколько выправить ситуацию¹².

Другой не менее важной проблемой было техническое оснащение станций. Недостаток необходимых погрузочных устройств серьезно сказывался на пропускных возможностях железных дорог края. Так, комментируя все ту же ситуацию с переизбытком грузов в конце 1906 – начале 1907 г., служащие биржи отметили низкую эффективность станции Ташкент вследствие ее неудовлетворительной технической

⁸ Доклад Кокандского биржевого комитета общему собранию за время с 16 ноября 1906 г. по 1 января 1908 г. Коканд, 1908. С. 14.

⁹ Там же. С. 15.

¹⁰ Там же. С. 18.

¹¹ Подтверждение сложности возникшей ситуации отразилось и в материалах Московского порайонного комитета. В том же году его служащие отметили, что приток среднеазиатского хлопка в Московский промышленный район упал настолько, что если бы не удалось выправить ситуацию, то следовало ожидать серьезного хлопкового кризиса со всеми нежелательными последствиями (см.: Московский порайонный комитет по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам. Отчет за 1907 г. М., 1908. С. 93).

¹² Доклад Кокандского биржевого комитета общему собранию... С. 15.

оснащенности. Именно на этой станции осуществлялась сортировка грузов между Среднеазиатской и Ташкентской железными дорогами. По словам членов биржевого комитета, дело доходило до необходимости приостановки приема новых грузов на станции, для того чтобы освободить для них место от чрезмерного скопления старых¹³. На одном из заседаний комитета в 1909 г. прозвучало предложение об ограничении допустимого приема подвозимого на станции хлопка в размере 40 000 пудов в сутки, поскольку именно такое количество можно было отправить по железной дороге, не прибегая при этом к ограничению приема новых грузов или даже временного закрытия станции¹⁴.

В 1907 г. служащий Кокандского биржевого комитета И. И. Аигин представлял свое учреждение на заседаниях в Восточном порайонном комитете и обратил внимание присутствовавших на недостаточную развитость станции Ташкент. При этом он получил ответ, согласно которому эта действовавшая станция будет специально сведена к пассажирскому формату, а товарная станция будет перенесена на старое, первоначальное ее место, где только предполагалось устроить все принадлежности для погрузки, разгрузки, хранения товаров и еще только подвести пути¹⁵.

Предлагая пути решения насущных проблем, биржевой комитет как выразитель интересов торговых и промышленных сил края ходатайствовал об учреждении порайонных комитетов по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам. Эффективное функционирование путей сообщения требовало не только участия в них железнодорожных служащих, но и внедрения представителей упомянутых выше кругов¹⁶. Одним из предложенных ими путей решения проблемы с залежами грузов стало ходатайство в Восточный порайонный комитет и последовавшее выделение двух так называемых хлопковых поездов, шедших прямым транзитным путем из Ферганы в Москву, покрывая этот путь за 18 дней¹⁷. Эта мера должна была способствовать стабилизации снабжения фабрик центрального промышленного района империи. Важность этих поездов вновь стала актуальной в 1908 г.¹⁸. А в 1912 г. предлагалось отправлять все вагоны прямого сообщения из крайнего пункта Среднеазиатской железной дороги — Андижана. Такая мера должна была не только способствовать упрощению сообщения между Москвой, Петербургом, Лодзью и Туркестаном, но и даже решать местные проблемы сообщения между Ташкентом и Андижаном¹⁹.

Время доставки хлопка до места назначения на этих сквозных поездах было значительно меньше, чем в том случае, когда вагон с хлопком прикреплялся к простому грузовому составу. В 1909 г. служащие комитета обратили внимание на это и подчеркнули необходимость составления поездов только из вагонов хлопка, что исключило бы необходимость их остановки в тех районах, где хлопок не обрабатывался, а соответственно, и не находился заказчик. Однако они же заметили, что такая мера была

¹³ Доклад Кокандского биржевого комитета общему собранию... С. 15.

¹⁴ Кокандский биржевой комитет 1909 г. Коканд, 1910. С. 121.

¹⁵ (КОНВОЛЮТ) Восточный порайонный комитет по регулированию перевозок массовых грузов по железным дорогам. Журнал первого заседания комитета с 10 по 13 февраля 1907 г. Самара, [1907]. С. 24.

¹⁶ Доклад Кокандского биржевого комитета общему собранию... С. 15–16.

¹⁷ Там же. С. 16–17.

¹⁸ Кокандский биржевой комитет 1908 г. М., 1911. С. 35.

¹⁹ Кокандский биржевой комитет 1912 г. Коканд, 1913. С. 117.

труднодостижима, потому что на станции отправления в Туркестане хлопок также доставлялся неравномерно.

Служащие биржевого комитета отмечали, что для обеспечения грузоперевозок у Среднеазиатской железной дороги не хватало крытых вагонов. А в 1913 г. в Министерстве путей сообщения заявили, что вопросы перевозки хлопка на открытых платформах носили теоретический характер, поскольку в этом учреждении не было известно об указаниях на эти трудности, их масштабы, а также на случаи отклонения железными дорогами претензий к качеству их работы²⁰. Это, в свою очередь, поднимало проблему взаимодействия по линии Министерства путей сообщения и конкретной железной дороги. Тем не менее вынесение вопроса транспортировки грузов упомянутым способом по железным дорогам Туркестана на обсуждение в Восточном порайонном комитете привело к тому, что на участке Оренбург – Ташкент удалось ввести полную ответственность дороги за перевозку. Но в направлении Красноводска положение дел осталось неизменным²¹. Однако с установлением полного наземного сообщения Туркестана с остальной частью империи перевозки хлопка по этой ветке несколько уменьшились, поскольку новое направление позволило сократить время транспортировки.

Использование крытых вагонов могло решить одну проблему, но создало бы другие. Так, Министерство путей сообщения намеревалось установить единую норму в 600 пудов для загрузки крытого вагона. Однако существовавшие в Туркестане возможности по спрессовке и загрузке хлопка позволяли осуществлять погрузку лишь 460 пудов хлопка в один вагон. Хотя служащие биржевого комитета и признали теоретически возможным предложение министерства, но подчеркнули, что это потребовало бы полного переоснащения туркестанских хлопкообрабатывающих заводов, что в краткосрочной перспективе было невозможно²². По этой причине в 1908 г. было достигнуто общее соглашение об установлении верхней границы прессовки в 500 пудов для крытого вагона как максимально доступной для оборудования всех заводов края²³. Однако нельзя сказать, что согласованное мнение членов биржевого комитета означало решение проблемы. Так, даже в 1912 г. сотрудники других инстанций настаивали на необходимости увеличения прессовки и загрузки хлопка в вагон. Председатель Восточного порайонного комитета Г. И. Лесинский во время своего приезда в Коканд и совещания в местном биржевом комитете настаивал на легкости перехода к более высокой нагрузке, по-видимому, не придавая серьезного значения аргументам местных чиновников²⁴.

В ходе заседания Кокандского биржевого комитета от 19–20 октября 1907 г. отдельно обсуждался вопрос улучшений в сфере транспортировки хлопка и продовольственных продуктов. Помимо признания необходимости увеличения пропускной способности обеих дорог и улучшения состояния станции Ташкент служащие пришли к заключению о важности проведения железной дороги в Наманган²⁵. Этот же вопрос

²⁰ Кокандский биржевой комитет 1913 г. Коканд, 1914 г. С. 172.

²¹ Доклад Кокандского биржевого комитета общему собранию... С. 17

²² Там же. С. 18–19.

²³ Кокандский биржевой комитет 1908 г. С. 44.

²⁴ Кокандский биржевой комитет 1912 г. С. 129.

²⁵ Протоколы заседаний Кокандского биржевого комитета от 23/24 сентября, 19/20 октября, 11 ноября 1907 г. Минск, 1908 г. С. 23.

поднимался и в 1908 г., а кроме него еще и вопрос о присоединении ветки Андижан – Черняево – Ташкент к Ташкентской железной дороге²⁶. В 1912 г. Туркестан посетил министр путей сообщения С. В. Рухлов. Поблагодарив его за внимание к нуждам края, сотрудники комитета все же отметили ряд проблем, которые требовали решения. Одной из них было строительство подъездных узкоколейных путей к главным железнодорожным магистралям края. Их строительство должно было способствовать упрощению доставки грузов на станции отправки, что было особенно важно в контексте упомянутых трудностей подвоза в осенний, зимний и весенний периоды. Кроме того, по их словам, развитие местной железнодорожной сети способствовало бы серьезному развитию местного сельского хозяйства и торговли²⁷.

Не менее серьезным вопросом было увеличение тарифа на перевозку хлопка. Служащие комитета в 1908 г. писали, что с 1 июля 1909 г. должно было вступить в силу повышение тарифа на хлопок (на 10 копеек), ввозимый из центральноазиатских владений во внутренние губернии²⁸. Этот шаг обосновывался тем, что предполагаемый негативный эффект был минимален. В целом проведение в жизнь подобной меры вновь подчеркивает важность обращения к общей имперской политике в отношении развития хлопководства и обнаруживает ее сложность, многосторонность и порой неоднозначность. Вряд ли введение нового тарифа можно назвать благоприятной мерой в отношении хлопководов и потребителей их продукции, ведь это неизбежно вело к увеличению затрат и первых, и вторых. К примеру, в обсуждениях повышения показателей прессы хлопка, упомянутых выше, затрагивалась и проблема повышения перевозного тарифа при увеличении повагонной загрузки хлопка. Служащие подчеркнули, что разница между тарифами не должна превышать 5 копеек на пуд, иначе это приведет к еще большему обнищанию местного населения²⁹.

Затрагивая тему постройки хлопкового завозного склада в Московском районе, служащие Кокандского биржевого комитета в 1910 г. дали положительную оценку динамике перевозок хлопка в империи. По их словам, массовые залежи хлопка уходили в прошлое, функционировало два пути перевозки этого сырья, проблемы с оформлением транспортных документов также уменьшились³⁰. Все эти достижения использовались как аргумент в пользу строительства хлопкового склада. Сравнивая зарубежную и отечественную практики транспортировки хлопка, они обратили внимание на то, что количество складов в Европе и Америке было большим, что позволяло создавать как региональные, так и зарубежные хлопковые рынки. В Российской империи на расстоянии более 2000 верст от Туркестана до столицы был лишь один склад — в Красноводске, находившемся практически в начале смешанного водно-наземного пути. В оренбургском направлении складов вовсе не было³¹. Таким образом, строительство складов, прежде всего рядом с Москвой, могло способствовать развитию хлопкового рынка империи. Уже в отчете за следующий год сообщалось, что было разрешено строительство помещений для хранения хлопка по Московской кольцевой дороге, а также возле Оренбурга³².

²⁶ Кокандский биржевой комитет 1908 г. С. 29.

²⁷ Кокандский биржевой комитет 1912 г. С. 111–112.

²⁸ Кокандский биржевой комитет 1908 г. С. 22.

²⁹ Там же. С. 45

³⁰ Кокандский биржевой комитет 1910 г. С. 61–62.

³¹ Там же. С. 63–64.

³² Кокандский биржевой комитет 1912 г. С. 112.

Однако ввод в эксплуатацию этих складов в 1913 г. обнаружил недовольство членов Кокандского биржевого комитета их функционированием. Так, по их словам, открытые при Московской окружной дороге завозные склады способствовали уклонению хлопкового груза от прямого пути следования до фабричных производств. Это, в свою очередь, вело к увеличению затрат, поскольку уклонение с этого пути вместе с завозом хлопка на Московскую окружную дорогу вело к необходимости уплаты до трех копеек с пуда хлопка. Явно жалуясь на московских железнодорожников и, вероятно, драматизируя ситуацию, служащие комитета заметили, что доплачивать приходилось не только по факту движения по этой дороге, но и при пересечении ее путей или даже нахождении рядом³³. Из их слов можно сделать вывод, что сам факт учреждения завозных складов, безусловно, положительный. Тем не менее их создание должно было соответствовать как минимум двум условиям — близости к рынкам сбыта и отсутствию необходимости уклонения с наиболее выгодного пути следования. Случай с функционированием московского склада показал, что второй пункт не выполнялся и вел к итоговому увеличению издержек участников хлопкового бизнеса в империи.

Иной проблемой, прямо вытекавшей из развития хлопкового дела в Туркестане, был ввоз хлеба из внутренних губерний империи. Становление хлопководства и расширение посевных площадей под хлопок привело к тому, что посевы зерновых стали сокращаться, а земледельцы стали в определенной мере зависеть от поставок хлопка из других регионов. Так, в отчете Оренбургского биржевого комитета за 1910 г. сообщалось, что на станциях Ташкентской железной дороги скопилось до 4000 вагонов с зерном и мукой. Служащие комитета предостерегали не только от того, что такая ситуация негативно повлияет на мукомольную промышленность и торговлю в Центральной Азии, но и приведет к голоду. Итогом этого стало бы то, что местные жители перестали бы выращивать хлопок и вновь начали бы засеивать зерновые. Причиной возникшей ситуации стала полная неготовность Ташкентской железной дороги к доставке хлеба и, как следствие, ее низкая пропускная способность в южном направлении³⁴. В отчете за 1911 г. сообщалось как о медленной погрузке и отправке хлеба в Туркестан, так и о возникшем голоде в Ферганской области, Хиве и Бухаре. Именно поэтому служащих Ташкентской железной дороги заранее предупредили о необходимости вести усиленную работу. Примечателен тот факт, что как работники упомянутой дороги, так и члены Восточного порайонного комитета получили телеграмму от председателя Кокандского биржевого комитета А. И. Зигеля, в которой сообщалось о том, что муки было достаточно, а необходимости в ее внеочередной отправке в край не было. Оренбургский комитет, в свою очередь, скептически отнесся к этому сообщению, поскольку требования на отправку муки поступали в больших количествах, а на станциях Ташкентской железной дороги даже образовывались очереди. Именно поэтому члены комитета приняли решение ходатайствовать о направлении в край особого лица, который бы выяснил всю обстановку на месте и внес ясность³⁵.

³³ Кокандский биржевой комитет 1913 г. С. 148–149.

³⁴ Отчет о деятельности Оренбургского биржевого комитета за 1910 г. Оренбург, 1911. С. 28–30.

³⁵ Отчет о деятельности Оренбургского биржевого комитета и о состоянии и движении денежных сумм, принадлежащих Оренбургскому биржевому обществу. За 1911 год. Оренбург, 1912. С. 19–20.

Приведенные выше факты явно указывают на то, что существовавшая практика функционирования железных дорог создавала серьезные проблемы как для туркестанского хлопководства, так и для жизни края в целом. Кроме того, они демонстрируют и сложность взаимоотношений между разными учреждениями в разных регионах. Так, телеграмма А. И. Зигеля вполне может рассматриваться как нежелание раскрывать негативные стороны в жизни региона, которые могли бы выставить местные власти и самих биржевых служащих в плохом свете.

Заключение. Строительство и функционирование железных дорог в Русском Туркестане, безусловно, имело положительное значение. Исследуя этот вопрос в связи со становлением и развитием хлопководства, можно обнаружить как положительные, так и довольно спорные взаимовлияния. Рассмотренные выше транспортные, инфраструктурные, межведомственные и иные проблемы ставят под вопрос наличие у Российской империи четкого и последовательного плана по развитию хлопкового дела в Туркестане. Причины строительства железных дорог в крае лежали прежде всего в военной и интеграционной сферах в самом широком смысле. Именно это позволяет увидеть серьезную противоречивость ситуации. С одной стороны, Российская империя действительно стремилась содействовать развитию хлопководства. С другой стороны, практика функционирования железных дорог, взаимоотношения региональных железнодорожных и иных учреждений между собой, а также с вышестоящими институтами показала разное видение ими проблем развития хлопкового дела. Многие инициативы местных служащих не нашли поддержки у имперской власти. В то же время устоявшаяся общеимперскую практику функционирования железных дорог вряд ли можно назвать гибкой, поскольку вопросы выделения отдельных вагонов и поездов для хлопка, дополнительных паровозов, инженерно-технического обеспечения станций оставались нерешенными, несмотря на заявляемую общегосударственную важность развития хлопкового дела. Исходя из всего сказанного выше, анализ связи функционирования железных дорог и развития хлопкового дела остается актуальным не только в контексте статистических исследований, но и дает новую перспективу при обращении к конкретным практикам по этим направлениям хозяйственной деятельности.

Литература

1. Алимджанов Б. А. История торговли между Персией и Россией через Туркестанское генерал-губернаторство (начало XX в.) // Мавродинские чтения 2018: материалы Всероссийской научной конференции, посвященной 110-летию со дня рождения профессора Владимира Васильевича Мавродина (Санкт-Петербург, 29–31 октября 2018 года) / под ред. А. Ю. Дворниченко. СПб.: Нестор-История, 2018. С. 337–340.
2. Аминов А. М., Бабаходжаев А. Х. Экономические и политические последствия присоединения Средней Азии к России / отв. ред. Б. В. Лунин. Ташкент: Узбекистан, 1966. 212 с.
3. Бочкарева И. Б. Железнодорожное строительство в стратегии Российской империи по освоению Туркестана // Известия Алтайского государственного университета. 2019. № 5 (109). С. 33–38. DOI: 10.14258/izvasu(2019)5-04
4. Бочкарева И. Б., Чекрыжова О. И. Оценка эффективности железных дорог в Центральной Азии как экономического института (конец XIX– начало XX века) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. 2022. № 1 (41). С. 86–97. DOI: 10.32516/2303-9922.2022.41.8

5. Брежнева С. Н., Богданова О. А. «Белое золото» Туркестанского генерал-губернаторства (попытка решения проблем хлопководства в начале XX века) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. 2023. № 1 (45). С. 45–60. DOI: 10.32516/2303-9922.2023.45.4
6. Васильев Д. В., Мазаев Н. А. Закаспийская железная дорога как фактор региональной политики Российской империи в Центральной Азии (по материалам прессы) // Индустриальное строительство в Центральной Азии: историческое значение для региона: материалы Международной научной конференции, посвященной 90-летию со дня открытия Туркестано-Сибирской железной дороги (Барнаул, 29 октября 2020 года). Барнаул: Алтайский государственный университет, 2020. С. 14–23.
7. Глушенко Е. А. Россия в Средней Азии: завоевания и преобразования. М.: Центрполиграф, 2010. 573 с.
8. Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны: российская модернизация Витте – Столыпина. 2-е изд., испр. и доп. СПб.: Алетей, 2016. 1080 с.
9. Магазинер Н. А. Бросок на юг: железнодорожная экспансия России в Туркестане (конец XIX – начало XX века). СПб.: Реноме, 2022. 582 с.
10. Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / Д. Г. Янченко и др.; отв. ред. М. В. Ходяков. 2-е изд. СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2021. 660 с.
11. Morrison A. Russian rule in Samarkand, 1868–1910: a comparison with British India. Oxford University Press, 2008. 395 p.
12. Morrison A. The Russian conquest of Central Asia: a study in imperial expansion, 1814–1914. Cambridge University Press, 2021. 641 p.
13. Obertreis J. Imperial desert dreams: cotton growing and irrigation in Central Asia, 1860–1991. Göttingen: V&R Unipress, 2017. 536 p.
14. Penati B. The cotton boom and the land tax in Russian Turkestan (1880s – 1915) // Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History. 2013. Vol. 14. № 4. P. 741–774.
15. Sahadeo J. Russian colonial society in Tashkent, 1865–1923. Indiana University Press, 2010. 337 p.

References

1. Alimdzhанov B. A. Istoriiа torgovli mezhdu Persiei i Rossiei cherez Turkestanskoe general-gubernatorstvo (nachalo XX v.) [The history of trade between Persia and Russia through the Turkestan General-Governorship (early XXth century)] // Mavrodinskiе chteniia 2018: materialy Vserossiiskoi nauchnoi konferentsii, posviashchennoi 110-letiiu so dnia rozhdeniia professora Vladimira Vasil'evicha Mavrodina (Sankt-Peterburg, 29–31 oktiabria 2018 goda) / pod red. A. Iu. Dvornichenko. Saint Petersburg: Nestor-Istoriiа, 2018. P. 337–340. (In Russ.).
2. Aminov A. M., Babakhodzhaev A. Kh. Ekonomicheskie i politicheskie posledstviia prisoineniia Srednei Azii k Rossii [Economic and political consequences of the annexation of Central Asia to Russia] / otv. red. B. V. Lunin. Tashkent: Uzbekistan, 1966. 212 p. (In Russ.).
3. Bochkareva I. B. Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v strategii Rossiiskoi imperii po osvoeniiu Turkestana [Railway construction in the Russian empire strategy for Turkestan development] // Izvestiya Altai State University. 2019. № 5 (109). P. 33–38. DOI: 10.14258/izvasu(2019)5-04. (In Russ.).
4. Bochkareva I. B., Chekryzhova O. I. Otsenka effektivnosti zheleznikh dorog v tsentral'noi Azii kak ekonomicheskogo instituta (konets XIX – nachalo XX veka) [Evaluation of the railways effectiveness in Central Asia as an economic institution (late XIX – early XX century)] // Vestnik of Orenburg State Pedagogical University. Electronic Scientific Journal. 2022. № 1 (41). P. 86–97. DOI: 10.32516/2303-9922.2022.41.8. (In Russ.).
5. Brezhneva S. N., Bogdanova O. A. «Beloe zoloto» Turkestanskogo general-gubernatorstva (popytki resheniia problem khlopkovodstva v nachale XX veka) [The “white gold” of Turkestan

Governorate-General (solving the problems of cotton growing in early XX century)] // Vestnik of Orenburg State Pedagogical University. Electronic Scientific Journal. 2023. № 1 (45). P. 45–60. DOI: 10.32516/2303-9922.2023.45.4. (In Russ.).

6. Vasilyev D. V., Mazaev N. A. Zakaspiiskaia zheleznaia doroga kak faktor regional'noi politiki Rossiiskoi imperii v Tsentral'noi Azii (po materialam pressy) [Transcaspian railway as a factor of the regional policy of the Russian Empire in Central Asia (based on press materials)] // Industrial'noe stroitel'stvo v Tsentral'noi Azii: istoricheskoe znachenie dlia regiona: materialy Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii, posviashchenoi 90-letiiu so dnia otkrytiia Turkestan-Sibirskoi zheleznoi dorogi (Barnaul, 29 oktiabria 2020 goda). Barnaul: Altaiskii gosudarstvennyi universitet, 2020. P. 14–23. (In Russ.).

7. Glushchenko E. A. Rossiia v Srednei Azii: zavoevaniia i preobrazovaniia [Russia in Central Asia: conquests and transformations]. Moscow: Tsentrpoligraf, 2010. 573 p. (In Russ.).

8. Davydov M. A. Dvadtsat' let do Velikoi voiny: rossiiskaia modernizatsiia Vitte – Stolypina [Twenty years before the Great War: the Russian modernization of Witte – Stolypin]. 2-e izd., ispr. i dop. Saint Petersburg: Aleteiia, 2016. 1080 s. (In Russ.).

9. Magaziner N. A. Brosok na iug: zheleznodorozhnaia ekspansii Rossii v Turkestane (konets XIX – nachalo XX veka) [A dash to the South: Russia's railway expansion in Turkestan (late XIX – early XX century)]. Saint Petersburg: Renome, 2022. 582 p. (In Russ.).

10. Tsentri i regiony: ekonomicheskaiia politika pravitel'stva na okrainakh Rossiiskoi imperii (1894–1917) [Center and regions: economic policy of the government on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917)] / D. G. Ianchenko i dr.; otv. red. M. V. Khodiakov. 2-e izd. Saint Petersburg : Izd-vo S.-Peterb. un-ta, 2021. 660 p. (In Russ.).

11. Morrison A. Russian rule in Samarkand, 1868–1910: a comparison with British India. Oxford University Press, 2008. 395 p.

12. Morrison A. The Russian conquest of Central Asia: a study in imperial expansion, 1814–1914. Cambridge University Press, 2021. 641 p.

13. Obertreis J. Imperial desert dreams: cotton growing and irrigation in Central Asia, 1860–1991. Göttingen: V&R Unipress, 2017. 536 p.

14. Penati B. The cotton boom and the land tax in Russian Turkestan (1880s – 1915) // Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History. 2013. Vol. 14. № 4. P. 741–774.

15. Sahadeo J. Russian colonial society in Tashkent, 1865–1923. Indiana University Press, 2010. 337 p.