

УДК 94

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/51/38>

ИЗ ИСТОРИИ ТЕРМЕЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ

©Хидиров Х. Д., Термезский государственный университет, г. Термез, Узбекистан

FROM THE HISTORY OF THE TERMEZ RAILWAY

©Hidirov H., Termez State University, Termez, Uzbekistan

Аннотация. В статье на основе исторических источников приводятся сведения о возникновении железнодорожного транспорта в Узбекистане, о строительстве узкоколейки Каган–Термез и экономико–политических интересах в осуществлении строительства дорожного строительства.

Abstract. Based on historical sources, the article provides information on the emergence of railway transport in Uzbekistan, the construction of the Kagan–Termez narrow gauge railway, and economic and political interests in the implementation of road construction.

Ключевые слова: транспортная коммуникация, мировой рынок, народное хозяйство, новые направления, пассажиры, административный центр, техническое снабжение, сельское хозяйство, экономический кризис, государственный план, строительство дорог, искусственные сооружения.

Keywords: transport communication, world market, national economy, new directions, passengers, administrative center, technical supply, agriculture, economic crisis, state plan, road construction, artificial structures.

Железнодорожный транспорт в Сурхандарьинской области занимает свое особое место. Это самое надежное средство перемещения грузов и пассажиров, работающее без перебоев круглый год и вносящее свой неоценимый вклад в социально-экономическое развитие региона. Тем более, что система железнодорожного транспорта Сурхандарьи, сложившаяся к сегодняшнему дню, имеет свою богатую историю, о которой знают не все.

История эта берет начало со времен прихода в эти края войск Российской империи, которое датируется 90-ми годами XIX века. Тогда в соседнем Афганистане уже хозяйничали англичане, и чтобы не допустить их дальнейшего проникновения в Бухарский эмират, 7 августа 1892 года было принято решение об отделении Афганистана. С 15 января 1893 года было принято решение об организации пограничной охраны границы с Афганистаном. 12 декабря 1894 года в кишлак Паттакесар прибыла и разместилась 31 Амударьинская бригада [11, л. 8].

В 1897 году Россия, принимая во внимание важнейшее стратегическое значение города Термеза, принимает решение о постоянной дислокации здесь воинской части. 3 декабря 1885 году было принято решение об организации почтового тракта Самарканд–Термез [10, л. 24–25]. В городе, на выкупленных 40 десятинах земли, было начато строительство военных объектов. И не только военных, было положено начало работе по превращению Термеза в



центр производства тонковолокнистых сортов хлопчатника [8, с. 14]. Как результат, если в 1903 году отсюда было вывезено 17 тысяч пудов хлопка, то уже в 1910-м — 34 тысячи пуда.

Вспоминая те времена, военный инженер А. Г. Ананьев пишет:

1. С военной точки зрения: российские войска, разместившись в Термезе, получают доступ к рабочей силе и достижению жизнеобеспечивающих условий, таких, как самостоятельное производство продовольствия и всего другого, что необходимо для поддержания боеспособности гарнизона.

2. С экономической точки зрения: здесь будет открыт новый рынок по продаже российской продукции, а Россия, в свою очередь, получит возможность закупать по приемлемым ценам более 1 миллиона пудов хлопкового волокна, и перестанет зависеть в этом плане от Америки [11, л. 14].

Именно с перспективой экономического развития региона и оперативного перемещения грузов в оба конца было принято решение о строительстве железной дороги из Бухары в Термез, из Термеза в Гиссар и Куляб. Во-вторых строительство железнодорожной магистрали в Термез было выгодно и эмиру Бухарскому. В Восточной Бухаре, как именовались ранее здешние края, насчитывалось 9 бекств. В них проживало 470 тысяч человек [7, с. 13]. Они занимались в основном земледелием. В год производилось 528 тысяч батманов зерна, 272 тысячи батманов ячменя, 113 тысяч батманов тарика, кукурузы и других культур, а также 152 тысячи батманов риса [2, с. 24]. Край богатый, но отдаленный от крупных рынков, что сдерживало его развитие. Организация транспортного движения открывало новые возможности в деле наращивания и сбыта продукции, завоза нужных материалов и прочего.

Надо сказать, что с 1887 года в Термезе начала свою работу Амударьинская флотилия. В ее составе было шесть 25-тонных буксиров-пароходов 13 барж, грузоподъемностью от 50 до 150 тонн. Однако, этот транспорт был малоэффективен. К примеру, речной путь из Термеза в Чаржоу составлял 450 км. Летом суда проходили его за семь дней, а зимой — за 11 [6, с. 10]. Каждый пароход расходовал за один рейс 48 тонн топлива. Его стоимость составляла 2700 рублей, а общий доход за рейс не превышал 2200 рублей [12, с. 24].

Бухарский эмират также имел свою флотилию, состоявшую из более 600 обычных лодок, которые перевозили различные грузы. Передвигались они медленно. К примеру путь из Термеза в Жиликул занимал 12-20 дней летом, а зимой — 15-20 дней. По суше грузы перевозились на верблюдах. Действовало более 7 тысяч караванов, которые доставляли различные грузы по тропам Карши-Гузар, Восточная Бухара — Душанбе. Но уже не отвечало требованиям времени. Строительство железной дороги стало острой необходимостью как для России, так и для Бухарского эмирата [9, с. 113].

В 1902 году царское правительство приняло решение о начале строительства железной дороги Бухара-Термез, Термез-Куляб и Термез-Гиссар. Начало строительства намечалось на 1906 год. Однако, начавшаяся русско-японская война 1905-1906 годов, внесла свои коррективы [1, с. 15].

В 1908 г военное ведомство России приняло решение о начале строительства узкоколейной железной дороги из Бухары до Термеза. Было решено, что с учетом роста английского влияния в Центральной Азии и ее намерениями расширить свои здешние владения, правительство России с согласия бухарского эмира Абдулахадхана, рассчитывало построить дорогу без привлечения средств эмира, а за счет частных российских инвестиций. Это решение было утверждено на заседании правительства России под председательством премьер-министра П. Столыпина 10 апреля 1910 года [4, с. 5].

Но Бухарский эмир, учитывая свою заинтересованность в данном проекте распорядился выделить инженеру А. Н. Ковалевскому 600 десятин земли под железнодорожное полотно и дал свое согласие на выделение 25 % от требуемой на строительство суммы денег. В 1913 году Ковалевский учредил «Акционерное общество строительства Бухарской железной дороги». Его директором был назначен И. М. Слуцкий, главным инженером — Г. С. Кикодзе. Таким образом, было положено начало строительству железной дороги, общей сметной стоимостью 18 миллионов рублей [3, с. 191].

Но и на этот раз строительство было приостановлено в связи с началом первой мировой войны. Начались перебои в поставках рельсов, шпал, механизмов по строительству тоннелей. В связи с нехваткой людей началось использование первых строительных батальонов. К строительным работам были привлечены помимо местного населения — русские, иранцы, татары, итальянцы, чехи, словаки, немцы, грузины, армяне как из числа завербованных, так и из числа военнопленных. Условия для работы были тяжелые, не хватало питьевой воды, провизии, было очень жарко. Назревали бунты и выражения недовольства. Контингент понемногу сокращался, а работы было непочатый край.

В связи с этим, было решено о более широком привлечении к строительным работам местного населения. Организовать трудовую мобилизацию эмир бухарский поручил местным бекам. Так было дано указание Нейматуллобеку о привлечении к строительным работам каратегинцев. На эти цели ему были выделены средства из управления строительства железной дороги. Но он оказался мошенником и привлек людей под предлогом работы на условиях альтернативной воинской службы. Поочередно 2-3 раза людей заставляли бесплатно работать в ужасающих условиях. Начались болезни, некоторые умирали прямо на рабочем месте. Люди написали жалобу губернатору. Но положение не менялось. Вскоре работу бросили и 300 человек, прибывших на стройку из Пензенской губернии. Только в течение 1915 г работы приостанавливались несколько раз. Вместо организации надлежащих условий для труда, руководство легко расставалось с недовольными и набирало новых работников. Были приглашены, например, люди из Баку и из Ирана. Инженер Кикодзе заключил договора с 2000 иранцев. Но 100 из прибывших первых строителей не проработав и месяца, вернулись назад. А остальные и вовсе отказались ехать сюда [5, с. 209].

Однако, кому то работать нужно было. И тут инженеру Кикодзе пришла в голову очередная идея. Он обратился к генерал-губернатору с просьбой дать разрешение на привлечение к работам заключенных местных тюрем. Согласие было дано и вскоре прибыли заключенные. Из Ташкентский тюрьмы — 36 человек, из Ферганы — 60, из Намангана — 10, из Скобелева — 20, из Самарканда — 100, из Каспия — 256 [7, с. 15]. Но толку от этого контингента было мало. Они работали спустя рукава. Поэтому, как и прежде, основная надежда была на местных рабочих, которые несмотря на мошенничество беков с оплатой труда, на лишения и трудности, продолжали работать.

Надо сказать, что строительство железной дороги не могло обходиться без участия специалистов. Особенно это касалось прокладки тоннелей. В этом деле очень помогли итальянские специалисты. В железобетонных работах не было равных австрийцам.

Таким образом, усилиями сотен и тысяч людей различной национальности и вероисповедания, ценой многих человеческих жизней была проложена магистраль, протяженностью 573 версты до Термеза. 14 июля 1916 г состоялась сдача объекта в эксплуатацию [9, с. 217]. Россия получила целый ряд стратегических преимуществ, суливших выход в перспективе к Индийскому океану. А среди текущих приобретений стало техническое, военно-инженерное и социальное обустройство города Термеза с размещением

здесь воинского гарнизона, открытие новых рынков сбыта для российских товаров, получение надежного и сравнительно дешевого источника сырья для предприятий легкой промышленности в виде хлопкового волокна, возможность развития местной промышленности и сельского хозяйства с перспективой вовлечения всех отраслей в региональную кооперацию.

Однако, далеко не всем этим планам и перспективам суждено было сбыться. Октябрьская революция и последовавшая затем гражданская война внесли свои регрессирующие коррективы. В считанные годы почти вся инфраструктура железной дороги, да и сама дорога, подверглась разрушениям. В частности по приказу Бухарского эмира многое было разрушено и уничтожено на участке дороги от Кагана до станции Самсонова (нынешняя Амударьинская). Политика сделал свое дело.

Но со временем все что было разрушено стали постепенно восстанавливать. Люди поняли, что без железной дороги никакой перспективы и быть не может. К 1923 г основная часть магистрали была частично восстановлена. А в следующем 1924 г и в течение 1925 г на участке Каган–Самсонова–Термез все работы были завершены.

В 1926 г была построена железнодорожная ветка Термез – Жаркурбан, протяженностью 33 км. В тот же год была протянута 11-километровая ветка, связавшая станцию Термез с берегом Амударьи, где уже кипела работа по строительству грузового речного порта [5, с. 275].

Одновременно с этим при станции Термез была построена так называемая воинская площадка с прилегающими к ней подъездными путями. Она служила для принятия и разгрузки военных эшелонов созданного к тому времени Туркестанского военного округа. Сюда поступали и отсюда же отправлялись различные грузы. Надо сказать, что строители в те далекие времена работали на совесть. Подъездные пути при воинской площадке прослужили без ремонта до 1994 года.

В 1925 г на станции Термез было четыре ветки. Две для прибывающих и убывающих железнодорожных составов, 1 для стоянки вагонов и четвертая для упомянутой выше воинской площадки. Все подразделения имели модульную телеграфную связь. Поезда имели по 20–25 вагонов с общим весом 450 тонн. Их скорость движения составляла 13 км/час. Дорогу в основном обслуживали российские военные.

В 1925 г Советское государство приняло решение о строительстве железнодорожного пути, протяженностью 248 км до Душанбе. На эти цели было выделено 3 миллиона рублей. Работы велись с 1926 и до 1931 г. Эта дорога позволила связать надежным транспортом многие густонаселенные районы, дала толчок началу качественно новому этапу развития всего региона [5, с. 276].

К 1935 г уже образовалась целая железнодорожная сеть, объединенная в Среднеазиатскую железную дорогу. Она соединила такие города как Ташкент, Ашхабад, Душанбе, Чарджоу, Бухара, Карши, Термез. В большинстве из них были построены вагонные депо, в которых производился текущий ремонт подвижного состава. Свое развитие получила станция Термез, которая превратилась в крупнейший железнодорожный узел. А вскоре и сам регион стал самостоятельной административной единицей — 6 марта 1941 г Советское правительство приняло Постановление об образовании Сурхандарьинской области в составе Республики Узбекистан.

За время, прошедшее со дня обретения независимости, Сурхандарьинский регион значительно преобразился и стал неузнаваем. Претерпело больших изменений и железнодорожное хозяйство. Благодаря взятому курсу на всестороннее реформирование страны и, в частности, развитию транспортных коммуникаций, проложен новый путь через

горные вершины Ташгузар–Байсун–Кумкурган. Это позволило значительно сократить время и деньги при осуществлении грузопассажирских перевозок, которые ранее осуществлялись через транзитный участок соседнего Туркменистана. Проложен железнодорожный путь и в соседний Афганистан, где никогда доселе не курсировали поезда. Тем самым, положено начало качественно новому этапу торгово-экономического сотрудничества между Узбекистаном и Афганистаном.

По сути Узбекистан стал первым, кто не на словах, а не деле, продемонстрировал всему миру свое стремление к широкой региональной (на первом этапе) интеграции. Впереди — новые задачи в этом важном деле. Недалек тот день, когда железнодорожные пути пересекут весь Афганистан, свяжут воедино все народы Центрально-азиатского региона.

Список литературы:

1. Аликулов М. К. История развития социалистического города Термеза (1946-1975гг): автореф. дисс. кан. ист. наук. Ташкент, 1979. 15 с.
2. Ахмеджанова З. К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. Ташкент, 1965. 214 с.
3. Маджлисов А. Аграрные отношения в Восточной Бухаре XIX-XX века. Душанбе-Алма-Ата. 1967. 337 с.
4. Наше торговое положение в Средней Азии // Московские ведомости. Москва. 1869. №138. С. 5.
5. Турсунов С., Кабулов Э. История Сурхандарьи. Ташкент. 2004. 606 с.
6. Кабулов Э. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum: Общественные науки. 2015. С. 10.
7. Kabulov E. History of Termez rail way // Архивариус. 2016. С. 13.
8. Кабулов Э. Развитие хлопководства Сурханской долине // Вопросы науки и образование. 2019. №32. С. 14.
9. Халикова Р. Россия и Бухара: на перекрестке истории. Ташкент. 2005. 240 с.
10. ЦГА РУз, ф. И-2, оп. 1, д. 251, л. 24-25.
11. ЦГА РУз, ф. И-2, оп. 8, д. 277, л. 8; 14.
12. Шмидт Р. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края 1880-1914 гг. Ташкент. 1965.

References:

1. Alikulov, M. K. (1979). Istoriya razvitiya sotsialisticheskogo goroda Termeza (1946-1975gg). Tashkent. 15. (in Russian).
2. Akhmedzhanova, Z. K. (1965). K istorii stroitel'stva zheleznykh dorog v Srednei Azii. Tashkent. 214. (in Russian).
3. Madzhlisov, A. (1967). Agrarnye otnosheniya v Vostochnoi Bukhare XIX-XX veka. Dushanbe-Alma-Ata. 337. (in Russian).
4. Nashe torgovoe polozhenie v Srednei Azii. Moskovskie vedomosti (1869). Moskva, (138).
5. (in Russian).
5. Tursunov, S., & Kabulov, E. (2004). Istoriya Surkhandar'i. Tashkent. 606. (in Russian).
6. Kabulov, E. (2015).-Mesto doliny Surkhan v torgovykh snosheniyakh Rossii s vostochnymi stranami. *Universum: Obshchestvennye nauki*, 10. (in Russian).
7. Kabulov, E. (2016). History of Termez rail way. *Arkhivarius*, 13. (in Russian).
8. Kabulov, E. (2019). Razvitie khlopkovodstva Surkhanskoi doline. *Voprosy nauki i obrazovanie*, (32), 14. (in Russian).



9. Khalikova, R. (2005). Rossiya i Bukhara: na perekrestke istorii. Tashkent. 240. (in Russian).

10. TsGA RUz, f. I-2, op. 1, d. 251, l. 24-25.

11. TsGA RUz, f. I-2, op. 8, d. 277, l. 8; 14.

12. Shmidt, R. (1965). Sredneaziatskaya zheleznaya doroga i ee vliyanie na sotsial'no-ekonomicheskuyu zhizn' Turkestanskogo raya 1880-1914 gg. Tashkent. (in Russian).

*Работа поступила
в редакцию 14.01.2020 г.*

*Принята к публикации
19.01.2020 г.*

Ссылка для цитирования:

Хидиров Х. Д. Из истории Термезской железнодорожной магистрали // Бюллетень науки и практики. 2020. Т. 6. №2. С. 315-320. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/51/38>

Cite as (APA):

Hidirov, H. (2020). From the History of the Termez Railway. *Bulletin of Science and Practice*, 6(2), 315-320. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/51/38> (in Russian).