



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОПРОС СРЕДНЕЙ И МАЛОЙ АЗИИ

В настоящее время, когда все интересуются этим вопросом, будет нелишним припомнить его начало или, говоря точнее, его начальную литературу. Мы воспользуемся для этого известным сочинением Ф. Хохштеттера об Азии, вышедшим в 1876 году, цитируя из него следующие соображения.

«Сибирско-среднеазиатская линия по русской Джунгарии к главному городу Туркестана кажется мне имеющею несравненно большее значение, чем какая-либо другая из всех доселе проектированных среднеазиатских линий. Если мы себе представим, что построена дорога от Семипалатинска к Ташкенту и далее на Самарканд, и что также приведен в исполнение проект кавказско-персидской железной дороги к Тегерану и оттуда либо через Мешхед, Маймене и Балх, либо через Мешхед, Мерв, Бухару также к Самарканду и Ташкенту (в сущности, продолжение линии Потти—Баку от Красноводска на Каспийском море через Хиву к Ташкенту или Решт—Тегеран—Мешхед—Самарканд), то русские имели бы круговую дорогу: Москва, Владикавказ, Тавриз, Тегеран, Ташкент, Верный, Семипалатинск, Екатеринбург, Москва, политическое и коммерческое значение которой и влияние на укрепление могущества России в Азии едва ли может быть в достаточной степени оценено.

Эта европейско-азиатская круговая дорога протяжением от 1200 до 1400 географических миль (8400—9800 верст), четвертая часть которой теперь уже построена, охватила бы всю степную область Арало-Каспийской низменности. Москва и Ташкент, Екатеринбург и Тегеран лежали бы на ней почти один против другого в конечных точках диаметров (длиною каждый по 450 геогр. миль), делящих всю область на 4, приблизительно равных, четверти окружности, около 300 миль каждая. К ней могли бы примкнуть снаружи и изнутри



в радиальных направлениях боковые ветви, как притоки к главной реке.

Ни в какой иной местности земного шара естественные условия не указывают в такой степени сами собою на необходимость подобной кольцевой дороги. Никакое иное пересечение степей и пустынь Арало-Каспийской низины не будет, по моему мнению, верным решением задачи устройства путей сообщения в этих странах ни в техническом, ни в политическом отношении. Верным решением будет лишь опоясывание этих стран круговой дорожкой, к которой примкнут радиально исходящие боковые линии.

К главным станциям юго-восточного полушария этой будущей линии подходят все внутренне-азиатские караванные дороги и пути сообщения, воротами которых на Иртыш, Или и Сыр-Дарью уже завладел казак, а в северо-западном полушарии уже протянулись линии от Оренбурга, Саратова и Царицына, как пальцы руки, ладонь которой лежит в Москве. Вряд ли можно сомневаться в том, что возведение этой круговой дороги неоспоримо должно отдать в руки России монополию внутренне-азиатской торговли и упрочить полное ее господство в Азии.

Нет надобности доказывать, какое чрезвычайное стратегическое значение имела бы для России такая поясная дорога в смысле передвижения ее войск в тех или иных направлениях к угрожаемым пограничным пунктам и в смысле подачи туда войсковых частей в любое время из середины государства или

с Кавказа. Русские могли бы в таком случае спокойно ожидать того времени, когда будут закончены мировые линии, которые, начинаясь с одной стороны у Тихого океана близ Шанхая, а с другой у устьев Ганга, пройдут через весь Китай и Индию и сойдутся в центре Европы. Обе линии должны примыкать, как касательные, к русской окружной дороге и пробегать по ней на некотором протяжении. Точкою соприкосновения для северной касательной мог бы быть Семипалатинск, для южной — протяжения между Пешавером и Балхом и между Шикарпуром и Мешхедом. Юго-восточный полукруг этой поясной дороги получил бы в этом случае значение соединительного звена, идущего с севера на юг между будущими китайско-европейскими и индо-европейскими транзитными линиями.

Что русская политика в Азии преследует цели, которые могут и должны привести эти идеи к осуществлению — это ясно всякому, кто внимательно, с картою в руках, следит за событиями.

Шаг за шагом, не производя большого шума, Россия, стремившаяся прежде к Черному морю и Босфору, повернула боевую линию своей политики, т. е. свои стратегические наступательные дороги, на восток. На европейской линии Россия встретила с солидарными интересами европейской политики самосохранения. Все ее стремления достигнуть Константинополя, все войны на Дунае и Балканах остались бесплодными усилиями. Крымская война уничтожила планы императора Николая относительно господства над странами, прилегающими к Черному морю. Но зато место этих планов занял другой план, план несравненно большего значения, при осуществлении которого совокупное противодействие Европы как бы исключается — план овладения странами и пограничными областями Арало-Каспийской низменности. Первый шаг к этому был сделан покорением Кавказа, второй — победоносным шествием русского оружия в Средней Азии, т. е. в Туркестане и Джунгарии.

Русское владычество простерлось от Поти на Черном море до отнятой у Китая Или-Кульджи, от отрогов Кавказа до отрогов Тянь-Шаня, и северный колосс с неодолимой силой напирает на юг посредством своих кавказских и среднеазиатских линий, угрожая на западе Турции, в среди-

не — Персии, на востоке — средне-азиатским ханствам, будучи всегда готовым посредством нового смелого удара выдвинуть вперед свою южную границу по направлению к обветшавшим в своих основах, стареющим исламским государствам. Кто же будет в состоянии остановить это почти с стихийною силою совершающееся наступление?!

Ни османское, ни персидское царства, ни даже оба вместе не достаточно сильны, чтобы противостоять опасности. Существует лишь одна сила, могущая прямо и косвенно противодействовать России и долженствующая ради своих собственных интересов остановить ее в стремлении на юг — это Англия. Давно уже британский лев, показавший русскому медведю в Крымской войне свои острые зубы и пребывающий с тех пор в покое, оставил своему сопернику дальнейшее поле действия на восток. Уже давно русское и английское влияния борются между собой лишь дипломатическими путями на пространстве между Каспийскою впадиной и Персидским заливом. Если не все признаки обманывают, то дело идет к борьбе. Каждый дальнейший шаг к югу со стороны России, будь он направлен против персидского Азербайджана или против Бухары, должен найти и найдет Англию готовою к противодействию.

Теперь, когда русские уже укрепились в долине Атрека, кажется, поздно оспаривать у них власть над областями, примыкающими к южному берегу Каспийского моря; но на Персидском заливе, Ормузском проливе, Аравийском море и Индийском океане Англия сумеет сохранить свою власть столь же безусловно, как в Средиземном море и Баб-эль-Мандебском проливе. Первым подтверждением этому будет вступление англичан в Белуджистан и занятие Келата — мера, которая, кажется, уже готовится и которая под предлогом ограждения британской Индии от нападений хищнических племен будет направлена в действительности не против непокорного хана, а против России.

Англия вступила в борьбу для того, чтобы в виду России установить свое могущество в Азии на более широких и верных основах. Столкновение двух могущественнейших государств, способное потрясти целый мир, надвигается с севера и юга над





Среднею Азией, как страшная грозовая туча. Но, может быть, мы доживем еще (надеемся, по крайней мере, на это) и до того времени, когда увидим, что вместо борьбы на жизнь и смерть тучи рассеются, и Англия в союзе с Россией будут приводить в исполнение их исторически мировую миссию поднятия испорченных деспотизмом и погрязших в суеверии восточных народов и призвания к новой жизни исповедывающих ислам государств — миссию, которую Англия уже выполнила в соседней Индии способом, столь достойным удивления, а Россия начала с такими надеждами на успех в Средней Азии.

Азия все-таки еще достаточно обширна для честолюбия, интересов и влияния обоих великих государств, и если Россия и Англия разрешат восточный вопрос на азиатской почве, то сам собою развяжется и европей-

ский гордиев узел, и притом таким способом, при котором будут приняты в соображение интересы и тех средне-европейских государств, которые находятся вдали от средне-азиатской арены.

Но тогда наступит время, когда не только русская круговая дорога, но и английская Евфратская и международная Европейско-Индийская транзитная линии свяжут Азию с Европой».

Таким образом то, что предполагается и совершается в наши дни по вопросу о железных дорогах в Средней и Малой Азии, было предвидено 24 года тому назад. Предсказание это — вывод геолого-географа, но ему повинуются все, имеющие силу, как бы увлекаемые роком.

(Железнодорожное дело. — 1900. — № 13. — С. 137–138)
Из фондов Научно-технической библиотеки МИИТ ●

Ключевые слова: история, Средняя Азия, железные дороги, Ф. Хохштеттер.

ЛИТЕРАТУРА

1. Hochstetter, F. V. Asien, seine Zukunftsbahnen und seine Kohlenschätze: Eine geographische Studie: mit 1 Karte / von Ferdinand von Hochstetter, F. V. Hochstetter. —

Alfred Holder K. K. Hof- und Universitäts-Buchhandler, 1876. — Lang: ger.

Редакция благодарит сотрудников НТБ МИИТ за оказанное содействие в подготовке материала.

RAILWAY ISSUE OF CENTRAL ASIA AND MINOR ASIA

ABSTRACT

The article that follows is reproduced from the journal Railway Affairs of 1900. The unknown author of the article written in the period of intensive construction of railways in Central Asia desired to show the prehistory of the topic and made a review of a work «Asien: seine Zukunftsbahnen und Kohlenschätze» written by Christian Gottlieb Ferdinand Ritter von Hochstetter (April 30, 1829 – July 18, 1884), a prominent German geologist and published in Wien in 1876, concerning the issues of construction of railways in the regions of Central Asia and Asia Minor.

Central Asian railroads. If some other projects should have also been realized (Semipalatinsk – Tashkent – Samarkand; Caucasian – Persian railway to Teheran; from Teheran via Meshed and Balkh or via Meshed, Merw [now Mary – ed.note] and Bukhara to Samarkand and Tashkent) then Russia would have had a round railway: Moscow, Vladikavkaz, Tabriz, Tashkent, Verny [Bishkek], Semipalatinsk, Ekaterinburg, Moscow of greatest political and commercial importance. That European and Asian round railroad would have had a length of 1200–1400 geographic miles (a fourth part of it had already been built). And it could have the external and internal radial branches as tributaries of a great river. Any other location in the world so clearly predetermines a necessity of a round rail system.

ENGLISH SUMMARY

Von Hochstetter argued that Siberian-Central Asian railway passing by Dzungaria to main city of Turkestan had more importance than any other

Key words: history, railways, Central Asia, F. von Hochstetter.

REFERENCES

1. Railway Affairs [Zheleznodorozhnoe delo], 1900, Iss.13, pp.137–138.
2. Hochstetter, F. V. Asien, seine Zukunftsbahnen und seine Kohlenschätze: Eine geographische Studie: mit 1

Karte / von Ferdinand von Hochstetter, F. V. Hochstetter. — Alfred Holder K. K. Hof- und Universitäts-Buchhandler, 1876. — Lang: ger.

The material for the article is reproduced from the journal Railway Affairs of 1900 from the collection of the Scientific and technical library of MIIT University. Our Journal expresses sincere gratitude to the staff of the Library for their kind cooperation in preparing of the article.