

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ТОРГОВОГО ПУТИ ТЕРМЕЗ - САМАРКАНД Кабулов Э.А. Email: Kabulov1165@scientifictext.ru

*Кабулов Эшболта Атамуратович - доктор исторических наук, декан,
факультет истории,
Термезский государственный университет, г. Термез, Республика Узбекистан*

Аннотация: после превращения Бухарского эмирата в одну из своих колоний Российское правительство основное внимание обратило на его южные территории. Потому что торговые сношения со странами Востока посредством этой территории давали благоприятные возможности для развития торговли и выхода русских купцов к странам на берегах Индийского океана. Первичные меры в строительстве дорог на этой территории преследовали военные и экономические цели и началом явилось строительство просёлочной дороги Самарканд - Термез. По решению царской власти от 3 декабря 1885 года военный инженер полковник А.М. Бонч-Богоданевский по поручению русского военного инженера Куропаткина разработал проект просёлочной дороги Самарканд - Термез на основе опыта французов по строительству дорог в Алжире. Протяжённость дороги Самарканд - Термез - 346 вёрст, а путь от перевала тахта карача до Термеза составляет 298 вёрст. Эта дорога, проходя по границам Бухарского эмирата, пересекает территории Китаба, Шахрисабза, Яккабага, Гузара, Дербента и Ширабада.

Для наблюдения за техническим состоянием работ в его распоряжение было выделено 3 офицера и 61 солдат из батальона сапёров Туркестана. Для заработной платы и подготовки материалов со стороны Российского правительство было выделено 17340 рублей. В промежутке за 1899 - 1901 годы за счёт русского правительство по просёлочной дороге Самарканд - Термез построено 17 остановок. На все эти работы правительством выделено 340 000 рублей.

Эта замечательная по тем временам дорога была сдана в эксплуатацию в 1902 году. На каждую версту этой дороги израсходовано 250-300 рублей, а на 300 вёрст было истрачено 90000 рублей. Со стороны бекств эмирата, через территорию которого проходила дорога, было выделено от 10000 до 20000 рублей.

В торговых сношениях дорога Самарканд - Термез имела важное значение как внутри страны, так и в международных торговых связях.

Ключевые слова: Бактрия-Тохаристан, Сурханская долина, Термезский тракт, Тахта Карача, Дербент, Ширабад, Паттакесар, Чучкагузар.

FROM THE HISTORY OF TERMEZ - SAMARKAND TRADE LINE CONSTRUCTION Kabulov E.A.

*Kabulov Eshbolta Atamuratovich - Doctor of historical sciences, Dean,
FACULTY OF HISTORY,
TERMEZ STATE UNIVERSITY, TERMEZ, REPUBLIC OF UZBEKISTAN*

Abstract: after the Russian government made Emirate of Bukhara one of its colonies, its main focus was on the southern regions. The reason was the possibility of developing trade relations with the eastern countries and further the chance of reaching the Indian Ocean. One of the first road- building measures in the region, considering both military and economic interests, was the construction of the Samarkand Termez earthy cartway. According to the decision of the Tsar's government on December 3, 1885, under the instruction of military engineer, Colonel A.M. Bonch-Bogodanovsky Kuropatkin, the project of the Samarkand — Termez cartway was developed on the basis of the French construction in Algeria. The length of Samarkand — Termez road is 346 verst and extends 298 verst from the Tahita Koracha pass to Termez. The road passes through the territory of the Bukhara khanate through the areas of Kitab, Shakhrisabz, Yakkabog, Guzar, Darband, and Sherabad. In order to monitor the technical condition of the case, 3 officers and 61 members of disposal squad from the Turkestan disposal battalion were assigned. The Russian government allocated 17,340 sums to pay for salaries and preparing materials. During the period 1899-1901 at the expense of the Russian government 17 stops were constructed on the Samarkand – Termez road. The Russian government allocated 340,000 sums for all the work.

Launched in 1902, 250-300 rubles for each versts and 90 000 rubles for 300 verst were spent of this road. Each of the 6 kingdom, through which the carriageway passed, spend about 10 000 to 20 000 sums on it. In general, the Samarkand – Termez road had a special place in the trade. This road played an important role not only in the local trade, but also in the foreign trade.

Keywords: Bactria-Tocharistan, Surkhan valley, Termez tract, Tahtakaracha, Derbent, Shirabad, Pattakesar, Chuchka-Guzar.

В истории Сурханской долины, ее общественно-экономической жизни важную роль сыграли торговые пути, которые способствовали интенсивным торговым отношениям с зарубежными странами. Большая часть Великого шелкового пути проходила через Среднюю Азию, в частности через Сурханскую долину, которая является неразрывной частью древней Бактрии-Тохаристана. Эта территория имела важное стратегическое значение, так как являлась одним из мест, которое связывало Восток с Западом. Русское правительство, обращая внимание на торговые сношения со странами Востока, одну за другой отправляло экспедиции в целях изучения территории Сурханской долины, а также сухопутных и водных торговых путей, проходивших через ее территорию.

Основными причинами интереса царской России к территории долины Сурхана были следующие. Во-первых, она имеет стратегическое значение в торговых сношениях с Востоком, более того, могла вывести русских купцов на берега Индийского океана. Во-вторых, эта территория имела большой потенциал в области выращивания тонковолокнистого хлопчатника.

Первое посещение русскими Сурханской долины произошло в 1675 году, когда русский посол Давидов вместе с переводчиком татаринном Мехмедом Касымовым через Паттакесар дошли до Балха и Кабула. Они собрали ценные сведения о Сурханской долине [5, с. 6—7]. После этого, в военных целях, с Российской стороны непрерывно отправлялись экспедиции, которые накапливали необходимые сведения [1, с. 5—87; 2, с. 403—405].

После установления системы колониального управления в Средней Азии Россия стала оказывать своё влияние не только на экономическую жизнь края но и на развитие торговых сношений. Теперь транзитные торговые связи и торговые пути, по которым велась торговля с зарубежьем, которые приходили через территории Средней Азии, стали служить интересам имперской политики Российских правителей. Торговые сношения, которые велись с Афганистаном, Ираном, Кашгаром и Индией были подчинены интересам России.

Превращение Бухарско-афганской границы на Российско-Афганскую, границу установление Российского контроля над водным переходом по Амударье и таможенными пунктами привели к служению непосредственно интересам Российской стороны. Создание единой таможенной системы в 1894 году на самом деле положило конец торговые независимости Бухарского эмирата в долине Сурхана. Ведущие через этой территории торговые пути с зарубежьем к концу XIX века. полностью перешли к владению Российской империи, тем самым конкуренция на потребительских рынках на этой территории была решена в пользу России [9, л. 1].

Очередной задачей стало приспособление изученных путей к проведению войск (т. е. в военных целях). Самой первой мерой, которую предприняла царская власть по строительству дорог в Сурханской долине, как в экономических, так и в военных целях, является начало строительства проселочных дорог Самарканд-Термез. По решению царской власти от 3 декабря 1885 года, основное внимание обращено строительству дорог, проходивших через территорию Бухарского эмирата:

1. Проведение железной дороги до Термеза.
2. Продолжение паромства до Сарая.
3. Разработка дорог в Восточной Бухаре и сдача в эксплуатацию с 1 января 1902 года Термезского тракта [7, л. 24—25].

На основе вышеназванного решения в 1899 году военный инженер А.М. Бонч-Богданевский разработал проект проселочных дорог Самарканд-Термез протяженностью 346 верст. Этот путь от перевала Тахта Карача до Термеза составляет 298 верст, который проходит по границам Бухарского эмирата, т.е. через территории Китаба, Шахрисабза, Яккабага, Гузара, Дербента и Ширабада. Для наблюдения за техническим состоянием работ в его распоряжение было выделено 3 офицера и 61 солдат из батальона сапёров Туркестана. Для заработной платы и подготовки материалов со стороны российского правительства было выделено 17 340 рублей. Со стороны бекств Бухарского эмирата, через территорию которых проходила дорога, были выделены необходимые рабочие силы. Ежедневно, с учетом численности населения бекств, к работе привлекались от 150 до 600 рабочих. Общая численность рабочих достигла 3000. Расходы на питание рабочих были в основном за счет амлякдаров (крупные землевладельцы), кроме того, в некоторых бекствах на питание работающих было выделено 15 копеек в день. Проект этой дороги разрабатывался в течение 10 месяцев и закончен осенью 1899 года [8, л. 85-85 (об)].

В течение 1899-1901 годов по проселочной дороге Самарканд -Термез было построено 17 остановок за счет русского правительства. С его же стороны для выполнения всех этих работ было выделено 34000 рублей. Проект дороги Самарканд — Термез разработан по поручению русского военного инженера Куропаткина, с учетом опыта французов по строительству дорог в Алжире. Русский офицер, подполковник Мельников рассчитал и проинформировал о тяжелых участках дороги Самарканд - Термез и о протяженностях между ними:

1. Лайлоган—Чиланзар. 11,5 верст, 43 минуты.
2. Сайроб—Дербент. 16 верст, 2 часа, 50 минут.
3. Дербент—Акработ. 21 верст, 2 часа, 55 минут [8, л. 126].

Данная почтовая дорога Самарканд—Термез, несмотря на колоссальные расходы, сдана в эксплуатацию в 1902 году. На каждую версту расстояния этой дороги было израсходовано 250—300 рублей, а в общем за 300 верст было израсходовано 90 000 рублей. Со стороны бекств эмирата, через территорию которых проходила эта дорога, было израсходовано от 10 000 до 20 000 рублей [8, л. 85—86].

Построенная почтовая колесная дорога Самарканд-Термез имела важное значение: во-первых, она была единственная, более удобная колесная дорога, связывающая Термез с железнодорожной линией, и в случае войны являлась главным путем сообщения войск, сосредоточивающихся у Термеза для действий в операционном направлении Термез-Кабул; во-вторых, обеспечивала интенсивное торговое сношение как внутри страны, так и в международных торговых связях. Таким образом возрастала роль Сурханской долины в осуществлении торговых сношений. В торговых сношениях России и Бухарского эмирата с Афганистаном имели важное значение такие города северного Афганистана, как Мазари Шариф, Шибирган, Чарвилоят, Акча, Андхуй, Сарипул, Маймана и т.д., через которые доставлялись товары по дороге Термез-Денау до Бухары [6, с. 28].

Список литературы / References

1. Грулев М.В. Некоторые географико-статистические данные, относящиеся к участкам Аму-Дарьи между Чорджуем и Патта-Киссаром // Известия Туркестанского отдела русского географического общества. Т. П. СПб., 1900. С. 5—87.
2. Кап. Васильев. Маршрутное описание дороги от Келифа до Патта-Киссара 1893 // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. 57. СПб., 1894. С. 403—405.
3. Кап. Васильев. Маршрутное описание дороги от г. Шерабада до г. Байсуна. 1889 // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. 57. СПб., 1894. С. 405—406.
4. Кап. Васильев. Статистические материалы для описания Бухары. Бекства Шерабадское и часть Байсунского. 1889 г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. 57. СПб., 1894. С. 399—402.
5. Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Кн.3. Бухарско-афганская граница. СПб., 1909. С. 6—7.
6. Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. Ташкент, 1922. 71 с.
7. Центральный государственный архив Республики Узбекистан (далее: ЦГАРУЗ), ф. И—2, оп. 1, д. 251, л. 24—25.
8. ЦГА РУз, ф. и— 2, оп. 1, д. 251, л. 85—85 (06).
9. ЦГА РУз, ф.и—126, оп. 2, д. 46, л. 1.