

ИНДИЙСКИЙ ИМПЕРАТИВ В ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТАХ РОССИИ В XVII — НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье представлена историческая реконструкция становления и развития отечественной транспортной системы, одним из определяющих императивов которой в XVII веке стало стремление к поиску торгового морского и сухопутно-речного пути в Индию. Экспедиционные изыскания этих маршрутов положили начало освоению далеких малоосвоенных северных территорий страны, что имело важное экономическое и стратегическое значение.

Ключевые слова: Индия, Россия, Сибирь, Арктика, транспорт, торговля, экспедиции, Петр I, Транссиб.

*V.A. LAMIN,
Y.A. KUZNETSOVA*

INDIAN IMPERATIVE IN THE TRANSPORT PROJECTS OF RUSSIA IN XVII — EARLY XX CENTURIES

The article presents a historical reconstruction of the formation and development of russian transport system. The one of it imperatives in the XVII century became a searching of the sea and land-river trading route to India. The expeditionary researches of these routes initiated the development of far regions of Siberia and northern areas of the country, which had economic and strategic importance.

Keywords: India, Russia, Siberia, Arctic, transport, trade, expeditions, Peter I, Trans-Siberian Railway.

Расширение сферы европейской цивилизации еще со времен походов А. Македонского стремилось на Восток. Вероятно, главной причиной устойчивой восточной ориентации являлись простиравшиеся на запад от Европы океанские акватории, явно непреодолимые для примитивного уровня развития техники мореплавания.

Главными средоточиями проектов и инициатив установления торговых отношений с Индией и Китаем являлись Испания и Португалия. Они, вследствие вторжения на Пиренейский полуостров арабского Востока, располагали, пожалуй, наиболее полной информацией об экзотических странах Азии. В итоге реконквисты, успехов в кораблестроении, мореходстве и в разработке проблем глобальной картографии открытие Индии европейцами стало реально возможным. Успех вест-индийских плаваний

Х. Колумба оказал мощное воздействие на традиционно высокий интерес к Востоку. Последовавшие за открытиями Х. Колумба английские, затем голландские экспедиции северо-восточным проходом вдоль берегов Скандинавии и Московии и столь же предположительным маршрутом вверх по сибирским рекам Оби и Иртышу с нарастающим упорством стремились в Китай и Индию вплоть до последней четверти XVII в.

Английские и голландские маршруты на Восток через арктические акватории или через Сибирь определялись не столько высоким, в сравнении с Испанией и Португалией, уровнем развития географических познаний или техники мореходства, сколько были вынужденными. Узаконенный папскими буллами раздел Мира между Португалией и Испанией в конце XV в. закрывал другим странам возможность свободного мореплавания в Атлантике. Реально этот так называемый раздел Мира делил не столько мир, сколько закреплял за Португалией и Испанией доминирующее положение в сфере развития океанских транспортных коммуникаций. В сущности, это была сделка между двумя могущественными морскими странами, конкурирующими за владычество на трансокеанских транспортных сообщениях [3].

Первые российские активные попытки установления торговых отношений с Индией были предприняты в царствование Петра I, почти спустя два столетия после португальского открытия. Первые начинания такой ориентации обозначились русскими посольствами 1692–1696 гг. в Туркестан. Оба посольских отряда направились на юг по рекам Иртышского бассейна с предположением, что далее истоки реки, приведут в Индию или сопредельные с ней территории. Однако обе посольские экспедиции провалились и далее ставки казахского хана Тауке в г. Туркестане не сумели продвинуться.

В 1699 г. по указу Петра I начались работы по картографическому описанию Каспийского моря. С этой целью на юг отправилась экспедиция Е. Мейера, составившего первое описание и общий чертеж Каспийского моря. Экспедиция Е. Мейера не ставила задачей пройти в Индию, ее функции ограничивались выяснением степени вероятности сообщения с Индией по акваториям Каспийского моря и впадающим в него рекам.

Экспедиционные исследования западного побережья Каспия осложнялись военно-политическими отношениями с Турцией и вскоре фактически остановились. В следующие 15 лет этот индийский проект находился без движения.

Однако после основания Санкт-Петербурга цели каспийских картографических экспедиций изменились существенным образом. Теперь предусматривалась возможность практического проникновения в Индию, но не из Сибири, а из устья Волги, которая после «взятия» Казани и Астрахани стала русской рекой и важной транспортной артерией. Так в 1714–1717 гг. были сформированы экспедиции под командованием князя А. Черкас-

ского, целью которых стало изыскание морской трассы или сухопутной дороги для установления торговых отношений с Хивинским ханством и через него с Индией. Согласно предписанию экспедиционному отряду численностью шесть тыс. солдат (почти современная мотопехотная дивизия), следовало найти место прежнего впадения Аму-Дарьи в Каспий и основать в этом пункте крепость с достаточным гарнизоном. Другая часть экспедиционного войска должна была двинуться далее: отыскать плотину, преградившую течение Аму-Дарьи в Каспий и разрушить ее, засыпать каналы и рукава, отводившие воды реки в Аральское море.

Однако финал этих экспедиций оказался драматичным. После осады Хивинского ханства, а затем проведенных переговоров князю А. Черкасскому удалось добиться перемирия с ханом и войти в город Хивы. Но ночью вся трехтысячная русская дипломатическая миссия была перебита войском хана, включая самого князя [5].

Еще одна попытка установления торговых отношений по курсу на Индию имела место почти 100 лет спустя после хивинской трагедии. В 1814 г. грузинский дворянин Мадатов организовал караван для торговли с Индией. Но ввиду ряда непреодолимых преград караван дошел только до Кашмира. Правда, купцы, участвовавшие в караване, получили большую прибыль с продажи в России кашмирской шерсти и тем самым возбудили высокий интерес в торговом сообществе. Предполагалось организовать караван в Тибет и Кашгар для доставки в Россию тонкорунных коз и расширения товарного спектра торговых отношений. Идея этого проекта обсуждалась и получила одобрение на правительственном уровне. Находящийся в это время в Семипалатинске академик барон Мейендорф активно поддержал инициативу. Но верховоды торгового сообщества здраво рассудили, что без военного сопровождения этот курс торговых отношений будет находиться под постоянным и чрезвычайно высоким риском разорения караванов разбойниками. Купеческое сообщество соглашалось включиться в реализацию торгового предприятия курсом в Тибет и Индию, но под защитой казенного военного отряда. Российское правительство не могло пойти на такую военную вольность на территориях, находившихся в зоне военно-политических интересов Великобритании. В итоге и это начинание, предполагавшее возможность установления российских торговых отношений со странами Южной Азии, угагло [5].

К концу царствования Петра I активность русского продвижения на юг через азиатские степи и полупустыни заметно снизилась. Ориентация экспедиций на поиск пути в Индию изменилась в направлении последовательного накопления данных о географии исследуемых территорий, их народонаселении, уровне и специфике общественно-государственного устройства и национально-политических отношений.

Однако российский император в 1724 г., оказавшимся последним годом его царствования составил директиву о необходимости организации

экспедиции для установления существования пролива между Азией и Америкой. Перед экспедицией, которую возглавил В. Беринг, ставилась задача не только утвердиться в существовании пролива, но исследовать условия мореходства в нем. Это представлялось исключительно важным ввиду будущей практической возможности обустройства кратчайшей морской трассы из Европы в Индию вдоль арктических берегов России. Успех на этом поприще сулил России блистательную перспективу монопольной диспозиции в системе морских торговых коммуникаций со странами восточной и южной Азии. Научная констатация существования, открытого С. Дежневым еще в 1649 г. пролива между Азией и Америкой укрепила веру в возможность реализации петровского начинания.

Вторая Камчатская экспедиция, к организации которой В. Беринг приступил сразу после возвращения из Первой, должна была исследовать условия судоходства в арктических акваториях от устья Печоры до межконтинентального пролива. Итоги десятилетней работы по изучению практической возможности судоходства вдоль арктических берегов Сибири оказались малоутешительными. Великая будущность северной трансокеанской торговой трассы сильно потускнела. Но научное значение результатов деятельности северных отрядов имело непреходящую ценность. Граница знаний об арктических акваториях и территориях заметно продвинулась от космографических представлений античной эпохи и умозрительных кабинетных гипотез к ее научному начертанию. Северные отряды Камчатской экспедиции, несмотря на неодолимость ледового лабиринта арктических морей, положили начало выходу России на океанские акватории. Правда, успешного продолжения этого начинания не произошло. Инициативы В. Беринга, утверждавшего еще в отчете о первой его экспедиции, что тихоокеанское побережье Сибири является весьма подходящим для кораблестроения, не были услышаны в российском Адмиралтействе. Причины этой глухоты имели объективно-историческое происхождение. Более того, после смерти Петра I военно-морские начинания стали быстро угасать [5; 9].

Петровские начинания по изучению возможностей торгового мореплавания по северо-восточному проходу, обязаны своей жизнью и последующим развитием академику М.В. Ломоносову. Его энергичными и напористыми стараниями была организована секретная экспедиция под командованием В. Чичагова. Отряду из трех парусников поручалось пройти из атлантического океана в Тихий океан напрямую через Северный полюс. Этот маршрут основывался на гипотезе М.В. Ломоносова о том, что за полосой льдов должен существовать незамерзающий Полярный бассейн. Предположения не оправдались. После двух попыток в 1765–1766 гг., в результате которого отряд В. Чичагова пробился сквозь льды до $90^{\circ} 30'$ северной широты, пришлось признать поставленную цель недостижимой [9; 10; 11].

Одна из последних инициатив транспортного прорыва России в Южную Азию, в страны принадлежала неформальному лейблекарю Николая II Бадмаеву. В частности, один из его проектов предполагал возможность строительства железной дороги из района Нижнеудинска (Улан-Удэ) в Ланьчжоу, в срединный пункт Великого шелкового пути.

Панорама истории идей, начинаний и реалий транспортного освоения Сибири в досоветский период российской истории была бы неполной без сюжетов этой деятельности, которые ввиду развития техники транспортных сообщений не имеют перспективы. Но для своего времени считались актуальными и практически важными.

Во-первых, что Московско-Сибирский конно-гужевой тракт, являющийся главной транспортной артерией вплоть до сооружения Сибирской железнодорожной магистрали (Транссиба). Без преувеличения можно сказать, что Сибирский тракт, несмотря на примитивную технику его обустройства, имел важное хозяйственное значение и на протяжении 100 лет соединял российские территориальные приобретения в Северной Азии. Не менее важную роль Сибирский тракт играл в установлении торговых отношений с Китаем и в трансформации ее от караванной спорадической к приграничной с тенденциями к постоянной и расширяющейся. Правда, некоторые из этих тенденций, как например, русская чайная торговля, не получили должного развития.

Достоин упоминания и проект так называемого Сибречпути, согласно которому предлагалось соединить каналами и шлюзами речные бассейны Волги и Камы, Иртыша и Оби, Енисея, Лены, Амура в общую сеть внутренних водных путей сообщения. Оппоненты этого проекта не без оснований именовали его водной феерией. По их расчетам, из-за короткого и одновременного навигационного периода на реках империи пароход с Волги, следуя через каналы и шлюзы, прорытые через Урал и водоразделы Сибирских рек, лишь в необыкновенно счастливых обстоятельствах смог бы за одну навигацию дойти до устья Амура. Несмотря на эту объективную критику, проект искусственного исправления неправильного течения сибирских рек ретиво инициировался МПС России и был построен Обь-Енисейский канал. Но транспортного сообщения по нему не получилось. Первое демонстрационное плавание совершил пароход в 1897 г., второе — и последнее состоялось в 1914 г. Прорытие канала и сооружение шлюзов обошлось казне в 20 млн р., коммерческая эффективность оказалась менее чем нулевой. Однако до сих пор находятся и часто очень активные сторонники продолжения реализации этого бессмысленного замысла [4; 5; 7].

Строительство Транссиба поставило крест на этом памятнике российской бесхозяйственности.

Начавшееся в 1891 г. сооружение Великого железнодорожного пути через всю Сибирь (Транссиба) обрело Обь-Енисейский канал на запу-

стение, забвение и скорое руинирование. Началу строительства Транссиба предшествовала длительная дискуссия, одна сторона в которой доказывала, что колоссальные строительные и эксплуатационные расходы никогда не окупятся. Другая, наоборот, утверждала, что все европейские грузопотоки в азиатско-тихоокеанский регион хлынут на Транссиб и в результате судоходство по Суэцкому каналу прекратится, а компании, соорудившие Панамский канал, разорятся. Но высочайшее решение императора Александра III о срочной необходимости постройки железнодорожного пути через всю Сибирь было принято по основаниям и причинам, далеким от фантазий оппонентов и сторонников спорного проекта.

Сугубо коммерческие исчисления бесприбыльности Сибирской железной дороги, а также прогнозы ее разрушительного воздействия на мировую систему транспортных коммуникаций оказались второстепенными и малозначительными. Главная причина всемерного ускорения сооружения Транссиба заключалась в сложной экономико-политической ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Англия и Франция принуждали Китай открыть внутренний рынок для свободной торговли. Россия фактически поддерживала эти западноевропейские требования, рассчитывая получить свою долю китайского рынка на будущее. В отличие от Франции и Англии, располагавших внушительным военно-морским торговым флотом, Россия, несмотря на протяженную границу с Китаем, не имела надежных транспортных коммуникаций, необходимых для трансграничной торговли. Военно-политическая напряженность в регионе подогревалась страной восходящего солнца, техническое переоснащение флота и новое военно-морское строительство которой патронировалось Англией, достаточно явно ориентировавшей экспансионистские устремления Японии на военное столкновение с Россией.

Город-крепость Владивосток — единственный опорный пункт на российском тихоокеанском побережье, не имел надежной транспортной связи с остальной территорией России. Считалось, что оборонительный потенциал крепостных сооружений, помноженный на героизм и мужество гарнизона, обеспечит Владивостоку возможность выдержать длительную осаду, но все же не вечную. Решение о форсированном строительстве железной дороги через всю Сибирь до Владивостока имело важный политический подтекст.

Договор русского правительства о постройке восточной части Транссиба по Китайской территории (КВЖД), аренде портов на Ляодунском полуострове и сооружении железнодорожной линии (ЮВЖД) к ним призван был продемонстрировать неколебимость российских позиций в АТР. Этот договор с Китаем достаточно определенно очертил контуры российских экономико-политических интересов в Восточной Азии. Выход России к незамерзающим акваториям Желтого моря существенным образом изменял ролевое значение Транссиба. Так английский полити-

ческий обозреватель в Шанхае Кольхун заключал: «Пока Сибирская железная дорога строилась к замерзающему порту Владивостока, она не представляла угрозы британским интересам. Теперь же, когда ее трасса направилась к теплым морям, она будет крайне опасна для английской мировой торговли и трансокеанских стратегических коммуникаций». Столь же тревожной на новую явно политическую географию железнодорожного строительства реагировали в Японии. В частности, редактор одной из столичных газет Такучи писал, что необходимо всеми способами и средствами предотвратить перспективу русской транспортной монополии в торговле между Азией и Европой. Для этого он предлагал незамедлительно приступить к проектированию и политическому обеспечению строительства Трансграничной железнодорожной магистрали по трассе когда-то существовавшего Великого шелкового пути [2; 4; 5].

Однако эти и другие угрозы, опасности и риски, производные от российской, английской, французской, германской и японской политической диспозиции в Восточной Азии, были устранены Русско-Японской войной 1904-1905 гг. Япония, о которой русский император Николай II говорил, что в случае ее нападения на Россию, русские казаки «шапками закидают», нанесла ошеломительный удар по реалиям, начинаниям и перспективам русского присутствия в АТР. В итоге России пришлось ретироваться из Порт-Артура, уйти с Корейского полуострова, уступить Японии южную половину о. Сахалин и, ввиду нараставшей угрозы утраты КВЖД, приступить в 1907 г. к сооружению железной дороги к Владивостоку по собственной территории. Радужные надежды на то, что Транссиб станет транспортной магистралью мирового значения, угасли.

Большинство последовавших проектов российского железнодорожного строительства в азиатской части империи уже не претендовали на трансграничные масштабы [4; 6].

Правда, в правительственных сферах, в инженерных, торгово-промышленных и военных кругах в 1905–1907 гг. активно обсуждался Сибире-Аляскинский проект, еще более грандиозный, чем Транссиб с его китайским изломом в сторону мирового, кругосветного значения. Его инициатором являлся француз Лоик де Лобель, именовавший себя инженером-предпринимателем, но некоторые участники дискуссии считали его проходимцем и аферистом, агентом корпорации крупных американских капиталистов, нацеленных на экономическое и последующее политическое отторжение значительной части Сибири. основополагающая идея проекта, как ее толковал де Лобель, заключалась в создании единой мировой железнодорожной системы. Для реализации этого замысла достаточно было построить тоннель под Беринговым проливом и железнодорожные линии: от Транссиба в районе Иркутска до пролива и от канадско-американской желдорсети к проливу. В итоге, изолированные железнодорожные сети двух субконтинентов составили бы единое

целое, за пределами экономического воздействия которого остались бы только Австралия и Антарктида. При этом грандиозное железнодорожное мероприятие должно было реализоваться под флагом американского синдиката. Проект долгое время обсуждался, но так и не получил должной поддержки, несмотря на столь масштабный размах.

В 1907 г. русское правительство приняло решение о строительстве Амурской желдорлинии, соединяющей Владивосток с остальной Россией по собственной территории. Это решение и его форсированное осуществление оказались достаточно своевременными. В годы Первой мировой войны подавляющая часть грузов, поставлявшихся из Канады и США, следовала через Владивостокский порт и по Амурской железнодорожной линии. Перевозки по КВЖД после Русско-японской войны находились под контролем Японии.

В целом необходимо отметить, что в начале XX в. накануне советского периода российской истории транспортная система страны по всем ее структурным составляющим и техническим параметрам далеко отставала от западно-европейских аналогов. И еще далее от США.

Список использованной литературы и источников

1. Аварин В. Я. Борьба за Тихий океан. Японо-американские противоречия / В. Я. Аварин. — М. : ОГИЗ, 1947. — 672 с.
2. История Сибири с древнейших времен до наших дней : в 5 т. — Л. : Наука, 1968.
3. Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий : в 5 т. / И. П. Магидович, В. И. Магидович. — М. : Просвещение, 1985.
4. Щеглов И. В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири. 1032–1882 гг. / И. В. Щеглов. — Сургут : Северный дом, 1993. — 463 с.
5. Ламин В. Глобальный трек. Развитие транспортной системы на востоке страны / В. Ламин, В. Пленкин, В. Ткаченко. — Екатеринбург, 1999. — 199 с.
6. Русская Америка и Дальний Восток, конец XVIII в. — 1867 г. — Владивосток, 2001. — 337 с.
7. Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII — XIX вв. / О. Н. Катионов. — Новосибирск, 2004. — 568 с.
8. Историческая энциклопедия Сибири : в 3 т. — Новосибирск : Историческое наследие Сибири, 2009.
9. Траектории проектов в высоких широтах. — Новосибирск : Наука, 2011. — 440 с.
10. Ширина Д. А. Россия: научное исследование Арктики. XVIII в. — 1917 г. / Д. А. Ширина. — Новосибирск : Наука, 2011. — 191 с.
11. Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв. : сб. науч. тр. — Новосибирск, 2012. — 197 с.

Информация об авторах

Ламин Владимир Александрович — член-корреспондент РАН, директор, Институт истории СО РАН. 630090, Новосибирск, Николаева 8, e-mail: lamin@history.nsc.ru.

Кузнецова Яна Александровна — кандидат исторических наук, ученый секретарь Института истории СО РАН. 630090, Новосибирск, Николаева 8, e-mail: scriptor@history.nsc.ru.

Authors

Lamin Vladimir Alexandrovich — Corresponding Member of RAS, Director Institute of History SB RAS, 8, Nikolaev Str., 630090, Novosibirsk, lamin@history.nsc.ru.

Kuznetsova Yanina Alexandrovna — PhD in Historical Sciences, Academic Secretary, Institute of History SB RAS, 8, Nikolaev Str., 630090, Novosibirsk, scriptor@history.nsc.ru.

УДК 338.45:622(57)(091)
ББК 65.305.232-03(253)

В.М. ЛЫСКОВ

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ И СТАРАТЕЛЬСКОЙ ЗОЛОТОПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ В СИБИРИ И ЗАБАЙКАЛЬЕ (1917–1991)

В статье рассмотрены основные этапы развития и совершенствования органов управления государственной и старательской золото-промышленность в Сибири и Забайкалье. Рассмотрены сложности, возникавшие при реализации построения структур управления, а также противоречивость государственной политики в области государственной и старательской золотопромышленности в регионах.

Ключевые слова: золотодобыча, органы управления, государственная золотопромышленность, артели старателей.

V.M. LYSKOV

CONTROLS AND CONTROL OF STATE AND ARTISANAL GOLD MINING IN SIBERIA AND TRANSBAIKALIA (1917–1991)

The article describes the main stages of development and improvement of the management of state and artisanal gold mining in Siberia and Transbaikalia. Discussed difficulties arise in the implementation of building management structures, as well as the inconsistency of the state policy in the field of state and artisanal gold mining in the region.

Keywords: Gold, controls, state gold mining, Artel.

Историческое развитие России как одной из мировых крупнейших золотодобывающих держав невозможно без анализа основных тенденций развития отечественной золотопромышленности, в том числе органов государственного управления и контроля отраслью и основных регионов по добыче золота. Советский период времени (1917–1991) от-