

**Д. В. Васильев****Н. А. Мазаев****Железнодорожный транспорт как фактор модернизации Российской империи  
(по материалам дореволюционной прессы)**

В статье рассматривается весь спектр железнодорожной проблематики, нашедший выражение в периодических печатных изданиях последней трети XIX века, степень заинтересованности в этом вопросе читающей публики, место железнодорожного транспорта в повседневности того времени и отношение правительства к развитию железнодорожного транспорта. Отдельно рассматривается презентация в прессе Закаспийской железной дороги как один из факторов, оказавших значительное модернизационное влияние на развитие Центрально-Азиатского региона. По материалам периодических изданий авторы проанализировали, как и какими способами на их страницах отображались вопросы строительства железных дорог в Российской империи в целом и в Туркменской степи в частности, а также их роль как катализатора социальной и экономической модернизации России.

**Ключевые слова:** пути сообщения, железнодорожный транспорт, Центральная Азия, Закаспийская железная дорога, пресса, журнал «Всемирная иллюстрация».

Презентация в прессе железнодорожного транспорта и строительства железных дорог в Российской империи представляет сегодня значительный интерес, так как позволяет понять, насколько эти вопросы волновали читающую публику, оценить роль железнодорожного транспорта в повседневности того времени и даже отчасти установить место, которое правительство отводило железнодорожной сети в жизни страны. Наконец, публикации в средствах массовой информации XIX столетия оказывали колоссальное влияние на общественное мнение, способствовали формированию спроса на услуги железнодорожного транспорта и объясняли смысл государственных расходов на его содержание и развитие.

История развития железнодорожного транспорта в силу его огромного значения для экономической и социальной модернизации была и остается в центре внимания исследователей [2; 6; 7; 15; 16; 21; 42; 45].

Анализ процесса модернизации железных дорог в Российской империи в целом и в Уральском регионе в частности дан в статье Д. Н. Катарина [14]. По его мнению, необходимость создания неограниченного рынка наемного труда и проведения масштабных внутривластных реформ, а также достижения в научно-технической сфере привели к началу раннеиндустриальной модернизации, что в том числе затронуло и сферу железнодорожного транспорта, поскольку эти факторы являлись катализатором промышленного, экономического и других направлений роста. Важность проведения железной дороги и ее прогрессивный характер убедительно доказаны на примере Лысьвенской железной дороги. Это, в свою очередь, подчеркивает важность изучения железнодорожного строительства как в локальном варианте, так и в масштабах городов и стран.

Схожая мысль прослеживается в статье этого же автора «В. Н. Коковцов и модернизация железнодорожного транспорта в Российской империи 1902—1913 гг.» [13]. Так, бурное развитие железнодорожной промышленности в целом привело к тому, что к началу XX века Российская империя прочно вошла в пятерку ведущих экономик мира. Продолжавшееся строительство железных дорог в совокупности с соответствующей экономической, политической и иной поддержкой вело к дальнейшему укреплению государства. Заинтересованность частных инвесторов в развитии железнодорожных сетей как на локальном,

так и на общегосударственном уровне обусловила активную политику поощрения частного железнодорожного строительства. Поэтому изучение влияния железных дорог на жизнь региона, а через него и на жизнь империи имеет большое значение.

Проблема отражения железнодорожных сюжетов в средствах массовой информации менее освещена в трудах историков. Однако именно восприятие железной дороги человеком XIX столетия через современные ему средства массовой информации позволяет анализировать и делать выводы о роли железнодорожного строительства в тот период. Так, Е. А. Джагарян [9] раскрывает реакцию прессы, а через нее и читающей общественности на открытие Московской окружной железной дороги. Большой интерес вызывает показанное автором влияние этого объекта инфраструктуры на изменение окружающей его территории.

С. В. Медведев [20], статья которого посвящена другому периоду, основывается на схожих принципах. Опираясь на прессу, он стремится показать проблемы железнодорожного транспорта в СССР (которые в том числе влияли на общество), восприятие общественностью должностных нарушений на железной дороге, а также роль формируемой прессой конъюнктуры, которая привела к смене руководителей отрасли.

Изучение отражения первых этапов развития железнодорожного транспорта на окраинах Российской империи (в частности, в Центральной Азии) в современных событиях средствах массовой информации позволяет оценить отношение к этому процессу властей, прессы и читающей части населения страны.

Основным источником статьи послужили выпуски еженедельного журнала «Всемирная иллюстрация» за все время его существования (1869—1898). Анализ публикаций неофициального издания позволяет, как представляется, наиболее объективно и всесторонне подойти не только к освещению конкретных событий, но и оценить степень заинтересованности читающей аудитории в такого рода информации. Кроме того, содержание профильных публикаций раскрывает основные цели и подходы правительства в развитии железнодорожной сети.

В центре внимания настоящей статьи — журнальные публикации, отражающие взгляды современников на становление и развитие железнодорожного транспорта как средства экономической и социальной модернизации России. Отдельно рассмотрены вопросы строительства и функционирования Закаспийской железной дороги как первого мощного инфраструктурного кластера, созданного российским правительством в Центрально-Азиатском регионе. Однако прежде чем перейти к азиатским сюжетам, следует раскрыть спектр железнодорожной проблематики, нашедшей отражение в российской прессе последней четверти XIX века. Исследовательский материал представлен в хронологическом порядке, чтобы показать динамику интереса журналистов и читателей, а также освещавшихся в прессе железнодорожных вопросов.

Актуальность проблематики видна уже по самому первому выпуску «Всемирной иллюстрации» за 1869 г., в котором помещена заметка о Тихоокеанской железной дороге в Соединенных Штатах Северной Америки [11]. Автор статьи назвал проект необыкновенно смелым, соответствующим духу новейшего времени. Участок дороги, протянувшийся на 1725 миль от Омахи до Сакраменто и проходящий через непроходимые леса и горные проходы в границах снеговой линии, представлялся как высшее выражение человеческого физического и умственного труда и упорства. Главной целью была названа скорейшая реализация проекта дороги и переход к извлечению прибыли. Одновременно подчеркивалось цивилизующее влияние прокладки железной дороги через ранее неосвоенные земли и ее дальнейшей эксплуатации. После начала движения по дороге для всего света должен был открыться обширный регион, богатый месторождениями полезных ископае-

мых, что, безусловно, повышало его экономическую значимость, влекло за собой приток капиталов в местные предприятия и учреждения. Журнал посчитал важным сообщить читателям, что с открытием движения по железной дороге цена на проезд установилась в диапазоне от 138 до 176 долларов в зависимости от дальности направления. При этом дети до 5 лет имели возможность бесплатного проезда, а за 12-летних платилась половина стоимости. Эти условия удовлетворяли и тех, кто продавал билеты, и тех, кто их покупал. А это, в свою очередь, ускорило окупаемость железной дороги.

Во втором томе издания того же года помещено письмо к редактору «Всемирной иллюстрации», посвященное открытию уже отечественной Курско-Харьковской железной дороги [5]. Оно интересно описанием впечатления, которое произвела на местное население и сама дорога, и поезда, ходившие по ней. Автор текста характеризует чувства и эмоции людей от прибытия первого состава как всеобщее молчание и боязнь неизведанного. Однако здравый смысл все же возобладал над страхом. Соответствующую праздничную атмосферу создали столы, накрытые прямо на перроне, а также аналой, поставленный для молебна. Из рассказа автора становится ясно, что человек, пришедший на вокзал, понимал важность и торжественность происходящего, а значит, хоть и немного, но осознавал ту роль, которую возлагало на железные дороги государство. В конце небольшого письма его автор высказал предположение, что железная дорога вскоре станет органичной частью повседневности, а кратковременное изумление сменится равнодушием к самому предмету и из необъятной громадины он превратится в объект эксплуатации, из которого будет извлекаться всевозможная польза.

В следующем году «Всемирная иллюстрация» опубликовала статью, посвященную обсуждению вопроса об Уральско-Сибирской железной дороге [25], которая сообщала читателям о ее первоочередной социальной задаче: установление удобной и доступной во все времена связи между городами империи. Экономическим резонам в этом тексте отведена вторая роль.

Развитие железнодорожного транспорта влекло за собой и формирование общей инфраструктуры в государстве. Подробно описывая процесс возведения моста через Волгу, автор заметки во «Всемирной иллюстрации» за 1879 г. [44] убеждает читателя в том, что железнодорожное дело в России уже прочно укоренилось и впредь будет развиваться еще большими темпами. Эта тема присутствует и в публикации 1877 г., рассказывающей о строительстве моста через реку Дон у станции Батайской. Один из сюжетов этой статьи затрагивал вопросы удешевления и усовершенствования технологий прокладки путей сообщения [4]. Описывая процесс строительства железнодорожного моста на фоне социально-экономического ландшафта окружающей местности, автор убеждает читателя не только в важности этого дела, но и в его несомненно прогрессивном характере. Выбор такой темы для публикации в популярном среди читающей публики журнале говорит о том, что железнодорожная проблематика была ей интересна и полезна.

Не только масштабные проекты, но и отдельные технические сюжеты, связанные с развитием железнодорожного транспорта, оказывались в центре внимания отечественной прессы, а следовательно, и общественного мнения. Так, несмотря на, казалось бы, узкопрофессиональную тему, заметка «Новые рельсовые шпалы» [24] дает понять, что техника возведения железных дорог постоянно совершенствовалась, и это также интересовало российскую читающую аудиторию. Через несколько лет в этом же еженедельнике появилась заметка о локомотиве, движимом сжатым воздухом [17]. Выпуск подобных статей становится симптоматичным и характеризует круг интересов читателей.

Отдельные сообщения о развитии железнодорожного транспорта в России раскрывали широкий спектр перспектив использования железных дорог в интересах государства.

Так, в одной из публикаций за 1871 г. была затронута тема бронепоездов [3]. В ней авторы отметили, что по мере развития сетей железных дорог они приобретают все большее значение в период боевых действий. Причем не только как средство снабжения войск, но и как непосредственные участники боевых операций. Авторы подчеркивают преимущества бронированных поездов в ходе боевых действий, а также те изменения, которые принесет использование нового наступательного и оборонительного технического средства. В условиях Российской империи эта тема представлялась весьма актуальной. Помимо быстрой доставки военного контингента на дальние рубежи государства, железные дороги виделись теперь обществу как одно из актуальных средств вооружения.

Функция транспортировки военного контингента на занимаемые позиции затронута еще в одной заметке [18]. Очередную отправку казачьего войска на службу автор представляет едва ли не как праздничное событие: казаки поют разудалые песни и машут шапками, прощаясь с родными. Сходная мысль звучит в статье «Постройка Луцкой военной железной дороги» [32]. Авторское описание строительства дороги позволяет говорить о транспортировке воинских подразделений как об одной из важнейших задач железных дорог. Военное назначение железных дорог подчеркивается и в статье «Переносная железная дорога системы Дековилля» [30]. Описывая легкость сборки и малые затраты времени, автор замечает, что эти характеристики делают такие железные дороги необходимыми во время любой войны.

Интерес публики к железным дорогам и новшествам в этом деле бесспорен. Именно им обусловлено появление в выпуске «Всемирной иллюстрации» 1881 г. статьи «Новая горная железная дорога» [23]. В ней автор рассказывает о поезде, который поднимается в гору, используя энергию близлежащего водопада. В следующем году читающая публика познакомилась со статьей о Сен-Готардском железнодорожном тоннеле [27]. Отмечая дороговизну такого предприятия по сравнению с обычным способом укладки дороги, автор подчеркивает значительное сокращение времени в пути, которое затратит поезд на преодоление необходимой дистанции. В 1889 г. вышла статья о скользящей железной дороге, автор которой рассказал читателям о новых технологиях железнодорожного строительства [40]. В частности, он обратил внимание на то, что увлажнение железнодорожных рельсов водой позволяет увеличить скорость движения поезда при сохранении надлежащего уровня безопасности. Статья о проведении проволочной железной дороги на одну из альпийских вершин — Юнгфрау, вышедшая в 1890 г., подогрела интерес читателей к новинкам в железнодорожном деле [33]. А материал о железной дороге через Анды, опубликованный в выпуске «Всемирной иллюстрации» в 1892 г. [8], удовлетворил растущие запросы читающей аудитории подробным описанием уникальности этой дороги, а также препятствий, которые встретились на пути строителей при ее возведении.

Технические диковины можно было встретить и в своем отечестве. В статье «Железная дорога по льду между Ораниенбаумом и Кронштадтом» [10] автор продемонстрировал читателю высокий уровень развития железнодорожного строительства в России через подробное описание трудностей прокладки железнодорожного полотна по льду, новизны этого приема и практической выгоды его реализации.

Тема влияния железных дорог на экономическое развитие отдаленных территорий со временем становилась доминирующей. В этом контексте можно обратить внимание на материал «Бакинский и Батумский участки Закавказской железной дороги» [1], где автор с самого начала представил реализованный объект как один из самых значимых в международной торговле и отметил, что под русским владычеством был восстановлен древний торговый путь, но уже в духе современности — с применением новых технологий. Именно благодаря заботе России о налаживании путей сообщения в этом регионе любой

торговец или путешественник теперь мог беспрепятственно, а главное — безопасно добраться от Черного моря к Каспийскому в течение полутора суток. Автор выразил восхищение ходом и темпом строительства, которые, несмотря на всевозможные затруднения, оставались вполне приемлемыми.

В 1889 г. во «Всемирной иллюстрации» появилась статья «Проект русской Тихоокеанской железной дороги» [34]. В ней заявлено о необходимости соединения Дальнего Востока с центром империи железнодорожными путями. Несмотря на то что главной целью этого предприятия, по словам автора, была военная, он не забыл упомянуть о громадных экономических последствиях проведения дороги. Большое количество различного сырья начнет циркулировать между Москвой и Владивостоком, что поспособствует развитию торговли и промышленности на всем протяжении пути.

Экономическую тему продолжила статья «Самаро-Уфа-Златоустовская железная дорога» [37], где также подчеркивается экономическая необходимость проведения этого участка дорог: один из важных городов горнозаводской промышленности — Златоуст — получил надежную связь с центром государства. Автор заверил читателя в том, что значение этой дороги еще больше возрастет, когда она станет участком железной дороги до Тихого океана.

В 1892 г. вышла статья о строительстве Великой Сибирской железной дороги [22]. Ее автор не забыл упомянуть о личном участии цесаревича Николая Александровича в закладке дороги, что придавало предприятию дополнительную важность. Обращаясь к вопросу о торговых выгодах, он упомянул о том, что новая дорога должна была открыть для России рынки сбыта в Японии и Китае и наоборот. Развивая эту тему, автор подчеркнул, что дорога строится не в военных целях, а для развития мирных отношений крупных соседних государств. Давая общую оценку последствиям возведения этого объекта, он выразил надежду, что они будут самыми положительными, несмотря на финансовые и иные затраты и сложности.

Популярность железнодорожной темы была обусловлена не только стараниями правительства об освещении хода осуществления столь грандиозных предприятий, но и большим интересом читающей публики. Уже в следующем году во «Всемирной иллюстрации» была опубликована статья о начале работ по постройке Западно-Сибирской железной дороги [26]. А через четыре года еженедельник информировал уже о результатах реализованного предприятия [39, № 22]. Автор публикации рассказал о том, как преобразились города, которые связала стальная магистраль. На примере Кургана и Петропавловска он показал, что прилежащие населенные пункты изменились до неузнаваемости: численность их населения стала выражаться в четырехзначных числах, начали открываться различные частные и казенные учреждения: банки, училища, библиотеки, театры и т.п. В городах велась бойкая торговля товарами со всех концов Азии, хотя раньше караваны прибывали в эти места намного реже. Тем самым автор подчеркнул цивилизирующее и экономическое влияние железнодорожного строительства в целом на экономическое и социальное развитие отдаленных регионов.

В 1896 г. увидел свет цикл публикаций под названием «Уссурийская железная дорога» [43]. Отмечая сложности строительства стальной магистрали в таком отдаленном от центра империи и от места производства необходимых комплектующих регионе, автор все-таки обратил внимание на одну из важных функций дороги — экономическую, увеличение количества русских переселенцев.

Необходимость налаживания путей сообщения в среднеазиатском регионе занимала умы многих деятелей второй половины, а особенно последней четверти XIX века. Во многом это было связано с верой в цивилизирующую миссию европейцев. Но более

логичной и обоснованной представляется мысль о том, что железнодорожное сообщение было необходимо для освоения и эксплуатации громадного количества источников сырья. В средствах массовой информации появились публикации, раскрывающие планы европейцев по развитию железнодорожного сообщения Европы с Россией [35, № 6]. Остановимся лишь на французском проекте. Руководитель строительства Суэцкого канала Фердинанд Лессепс решил соединить Кале с Калькуттой через Россию [35, № 7]. Новую железную дорогу по территории Российской империи планировалось проложить от Оренбурга до Самарканда, а оттуда до Пешавара [там же]. Строительство протяженных отрезков путей должно было осуществляться на территории, подконтрольной агрессивным племенам. Это сделало проект Лессепса уязвимым для критики, хотя в российском правительстве он был встречен благоприятно.

Тема цивилизаторской миссии железных дорог была поддержана статьей «Первая железная дорога в Марокко», помещенной в выпуске «Всемирной иллюстрации» в 1888 г. [29]. Помимо описания самой линии автор преподнес построенную дорогу и локомотив, идущий по ней, как продукт более развитой европейской цивилизации. И вместе с этим выразил надежду на то, что с развитием железнодорожной сети в этой стране распространится европейская цивилизация во всех ее проявлениях. Схожая мысль просматривается в материале «Сербско-болгарско-турецкие железные дороги» в одном из изданий этого же года [38]. Автор показал расцвет сербских городов после того, как их связали стальные магистрали: «...и восточный характер их мало по малу стушевывается, уступая место западному облику, вместо узких и кривых турецких переулков здесь проложены широкие чистые улицы...». Журналист подчеркнул, что цивилизация пришла не только в города, расположенные вдоль железных дорог, но и в прилегающие местности.

Поиски возможностей прокладки путей сообщения в Среднюю Азию велись и в Российской империи. Стремление закрепить в регионе и обеспечить всем необходимым свои гарнизоны и города рождало разнообразные проекты. Так, выяснилось, что проведение железной дороги до Самарканда не представляет серьезных затруднений [35, № 7].

Автор статьи о путях сообщения между Европой и Средней Азией заявил о необходимости наладить их ради упрочения за империей территориальных приобретений, полученных в ходе недавних завоеваний, а также ради распространения российской торговли, в том числе как средства влияния на местную жизнь [36, № 1]. Он рассмотрел присоединенный регион как полноценное владение Российской империи, а потому со всей серьезностью подошел к вопросу о наилучшем проекте проведения дороги. Его мысли заняла извечная проблема возвращения Аму-Дарьи в ее старое русло — Узбой. В ходе своих весьма занимательных рассуждений автор пришел к мысли о том, что идея возвращения Аму-Дарьи в Каспийское море обойдется довольно дешево и займет немного времени, а потому к реализации нужно приступать как можно скорее. Тогда Россия получила бы в свои руки самый удобный путь из Европы в Азию.

История строительства Закаспийской дороги началась с 1880 г., когда была предпринята попытка строительства дороги из Михайловского укрепления, находящегося у Каспийского моря, в глубь степи. Длина этого участка составила 217 верст, он был доведен до места под названием Кизыл-Арват, лежащего перед Ахал-Текинским оазисом. На этом работы остановились. Присоединение новых среднеазиатских территорий, произошедшее в начале 1880-х гг., еще более усилило необходимость налаживания путей сообщения в регионе. И в 1885 г. строительство Закаспийской железной дороги продолжилось. Ответственным за успех предприятия был назначен генерал-лейтенант М. Н. Анненков.

В течение одного лишь года было проложено 550 верст пути. Так, в июне 1886 г. первый поезд, пройдя 769 верст от Каспийского моря, прибыл на вокзал города Мерв. От

Мерва железная дорога круто поворачивала на север и достигала города Чарджуй на границе Бухарского ханства. Общая длина пути составила уже 1005 верст. Дорога вступила в Бухару на расстоянии 1107 верст от Каспийского моря. На 1292 версте поезд входил в Катта-Курган, а спустя еще 50 верст достигал Самарканда.

Вся работа была выполнена за 3 года. Начало железнодорожного пути было перенесено ближе к морю к гавани Узун-Ада. Этот шаг был обусловлен тем, что глубина воды в этих местах была более подходящей для судов, ходивших по Каспийскому морю, что создавало меньше неудобств при разгрузке. Весь путь от начала и до конца дороги был разделен на 60 станций. Среди них было только 5 первого класса — Асхабад, Мерв, Чарджуй, Бухара и Самарканд.

И, как сообщала пресса, на момент публикации статьи об открытии железной дороги до Самарканда 30 июля 1888 г. железная дорога еще не окупала всех расходов. Отмечая, что первоначально дорога создавалась для военных целей, журналисты справедливо обращали внимание на трудности, с которыми сталкивались купцы и промышленники. Часто возникали недоразумения между сотрудниками железнодорожной администрации и представителями торгового сословия по поводу отправки грузов. Препятствием был и высокий тариф на перевозки. Но все эти трудности виделись временными. Поэтому в самом ближайшем будущем ожидалось, что разница между доходами и расходами будет в пользу первых.

Проехавший по Закаспийской области в 1887 г. корреспондент «Всемирной иллюстрации» отмечал, что проложенная дорога решила вопросы о правильном почтовом и пассажирском сообщении, а также значительно удешевила стоимость проезда на это расстояние в сравнении с конными экипажами [31, № 12].

Вообще пресса встретила открытие Закаспийской железной дороги с восторгом. В разных изданиях проводилась мысль о том, что ее сооружение является настоящим чудом и триумфом русского желания и упорства: несмотря на непроходимые пески и жаркий климат, строительство завершилось в течение трех лет. По словам журналистов, все подобные проекты европейцев остались далеко позади от Закаспийской магистрали. Смело заявлялось о том, что по скорости сооружения при сопутствовавших трудностях, обусловленных природными условиями, этому проекту не было равных во всем мире [12, № 5]. Некоторые издания сочли необходимым описать принципы работы строителей дороги, чтобы объяснить поразительную скорость ее возведения [12, № 5]. При этом авторов поражала не только скорость реализации проекта, но и его дешевизна. Отмечалось, что каждая верста обошлась казне в среднем в 32 000 рублей.

При этом намерения России трактовались как исключительно мирные. А военное значение дороги объяснялось необходимостью реакции на агрессивную политику Великобритании в Средней Азии, толкавшую Российскую империю к дальнейшему продвижению в регион для обеспечения и защиты собственных интересов. И если какой-либо из вопросов не удавалось решить мирным путем, удовлетворяя при этом свои и английские желания, то виной этому последние, «слишком часто и с большим усердием проявляющие болезненную вражду к России» [41, с. 514]. Пресса акцентировала внимание на геополитической выгоде, которую Россия могла извлечь, закрепившись в регионе путем налаживания путей сообщения. Так, например, в майском выпуске журнала «Русская старина» говорилось о том, что, усиливая свое влияние в регионе, Российская империя ослабляла Британскую Индию, а ее метрополию делала сговорчивее в европейских делах [41, с. 513].

Подчеркивалось, что проведение железной дороги в этот регион дало Российской империи такую экономическую, политическую и военную силу, что ей нечего было бояться

любого противника, поскольку теперь она получила возможность быстро пресекать его любые поползновения [19].

В статье «Закаспийская железная дорога» (1888) в журнале «Всемирная иллюстрация» автор высказал точку зрения о том, что одним из последствий введения в эксплуатацию новой железной дороги будет широкое заселение региона и его культурное развитие [12].

Значение новой магистрали оценивали не только в стратегическом, политическом и торговом отношении, но также и в культурном. На страницах средств массовой информации генерала Анненкова героизировали, представляя человеком, оказавшим услугу всему цивилизованному миру [19]. Свою долю внимания получил и П. М. Лессар, который в 1881 г. произвел исследование местности от Асхабада до Серахса с целью выяснения возможности строительства железной дороги. В 1885 г. автор статьи о Лессаре представил его как одну из ключевых персон в деле успешного строительства дороги [28].

Закаспийская военная железная дорога оказала значительное влияние на развитие Центрально-Азиатского региона. И основные проявления ее влияния на региональное развитие, а следовательно, и на региональную политику Российской империи нашли отражение в центральной прессе. Одним из самых главных аспектов этого влияния стало закрепление присоединенных центральноазиатских владений посредством новой железной дороги, что усилило позиции страны в регионе и в контексте международной политики в целом. Средства массовой информации отмечали две ее важнейшие функции — быстрое перемещение военного контингента для обеспечения безопасности границ и противодействия враждебным племенам и государствам, а также экономическую составляющую.

Закаспийская железная дорога позволила на постоянной основе включить этот обширный регион в экономическую жизнь страны. Доступ сюда стал проще и безопаснее, поскольку отпала необходимость совершать длительные конные переходы по жарким и беспокойным пескам Закаспия. В свою очередь, огромная территория империи стала доступна для посещения представителям местного населения и жителям близлежащих стран. Теперь они могли гораздо легче попасть в любую точку страны, а также сократить свое путешествие к мусульманским святыням, лишь заплатив необходимую сумму за проезд.

Строительство дороги способствовало прогрессу и межэтническому взаимодействию — усилился диалог культур, началось интенсивное проникновение в Туркменскую степь русского крестьянского населения, ибо открытие дороги положило начало переселенческим процессам. Помимо этого стоит заметить, что строительство железнодорожных путей в песках оказало положительное влияние на развитие железнодорожного дела России в целом. Те беспрецедентные условия, в которых оно проходило, принимавшиеся в ходе строительства инженерные решения позволили существенно усовершенствовать технологические процессы, сопровождавшие развитие железнодорожной сети страны.

Таким образом, отражение железнодорожной и смежной с ней тематики в средствах массовой информации Российской империи свидетельствовало о модернизационных подвижках, происходивших во второй половине XIX в. на государственном, экономическом, социальном, национальном и бытовом уровнях. Большой интерес со стороны читающей публики демонстрировал ее искреннюю заинтересованность в этой проблематике, а значит, и осознанное желание тех революционных перемен, которые несло с собой строительство и функционирование железных дорог. Многие выпуски печатных изданий так или иначе затрагивали эту тему, что, в свою очередь, формировало мнение образованной части общества. Это сказывалось на правительственной политике, на повестку которой



в последней четверти XIX в. вышла активизация железнодорожного строительства, что показано на примере Закаспийской железной дороги.

*Публикация подготовлена в рамках поддержанного РНФ проекта № 19-18-00162, реализуемого в Институте языков и культур имени Льва Толстого.*

#### Список использованных источников и литературы

1. Бакинский и Батумский участки Закавказской железной дороги // Всемирная иллюстрация. 1883. Т. 30, № 14. С. 238—239.
2. Бочкарева И. Б. Железнодорожное строительство в стратегии России по освоению Туркестана // Известия Алтайского государственного университета. Барнаул, 2019. № 5. С. 33—38.
3. Броненосные железные поезда // Всемирная иллюстрация. 1871. Т. 5, № 20. С. 311.
4. В. М. Мост через разлив реки Дона на линии Ростово-Владикавказской железной дороги, у станции Батайской // Всемирная иллюстрация. 1877. Т. 17, № 17. С. 322.
5. В. Ш. Открытие Курско-Харьковской железной дороги // Всемирная иллюстрация. 1869. Т. 2, № 27. С. 3—4.
6. Горевой И. М., Осипов Е. В. Стратегия развития железных дорог в Российской империи // Современные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации : сб. статей V Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. / отв. ред. Г. Ю. Гуляев. Пенза : МЦНС «Наука и просвещение», 2018. Ч. 1. С. 78—81.
7. Горчаков Е. А. Железнодорожное строительство в контексте азиатской внешней политики Российской империи // История в подробностях. 2011. № 12 (18). С. 66—69.
8. Данилов Ф. Железная дорога через Анды // Всемирная иллюстрация. 1892. Т. 47, № 2. С. 36.
9. Джагарян Е. А. История строительства Московской окружной железной дороги в периодической печати конца XIX — начала XX в. // The Ninth International Congress on Social and Humanities. Vienna, 2016. P. 27—35.
10. Железная дорога по льду между Ораниенбаумом и Кронштадтом // Всемирная иллюстрация. 1881. Т. 25, № 9. С. 170—171.
11. Железная дорога Тихого океана // Всемирная иллюстрация. 1869. Т. 1, № 7. С. 103—106.
12. Закаспийская железная дорога // Всемирная иллюстрация. 1888. Т. 40, № 5. С. 90—91; № 6. С. 110.
13. Катарин Д. Н. В. Н. Коковцов и модернизация железнодорожного транспорта в Российской империи в 1902—1913 гг. // Церковь. Богословие. История : материалы VI Всерос. науч.-богослов. конф., посвящ. 100-летию мученической кончины святых Царственных страстотерпцев и их верных спутников. Екатеринбург : Екатеринбургская духовная семинария, 2018. С. 46—53.
14. Катарин Д. Н. Из истории казенного строительства железных дорог и Лысьвенской ветви Пермской железной дороги на Урале в 1891—1902 гг. // Индустриальное развитие региона и мира: история и современность : материалы Всерос. науч. конф. / отв. ред. О. М. Семерикова. Екатеринбург : Изд-во УМЦ УПИ, 2019. С. 129—136.
15. Конов А. А. Государственная политика развития железнодорожного транспорта в Российской империи на рубеже XIX—XX вв. // Транспорт Урала. 2012. № 3. С. 3—9.
16. Кушбакова С. С. История строительства и современное состояние Жалалабадской железной дороги // Известия вузов. 2014. № 11. С. 129—131.
17. Локомотив, движимый сжатым воздухом // Всемирная иллюстрация. 1881. Т. 26, № 24. С. 470.
18. Ло-ч Ф. Отправка войск из Оренбурга по вновь открытой Оренбургской железной дороге // Всемирная иллюстрация. 1878. Т. 20, № 4. С. 74.
19. М. Н. Анненков // Всемирная иллюстрация. 1888. Т. 40, № 4. С. 87.
20. Медведев С. В. Проблемы железнодорожного транспорта в освещении центральных советских газет 1931—1932 гг. // Клио. 2016. № 2 (110). С. 19—26.
21. Морозов С. В. Приоткрывая историю Буковинской железной дороги // Международная жизнь. 2009. № 9. С. 126—147.
22. Н. Б. Сооружение Великой Сибирской железной дороги // Всемирная иллюстрация. 1892. Т. 48, № 7. С. 112—114.
23. Новая горная железная дорога // Всемирная иллюстрация. 1881. Т. 25, № 8. С. 153—154.
24. Новые рельсовые шпалы // Всемирная иллюстрация. 1879. Т. 22, № 9. С. 167.
25. Обсуждение вопроса об Уральско-Сибирской железной дороге // Всемирная иллюстрация. 1870. Т. 3, № 61. С. 166.

26. Открытие работ по постройке Западно-Сибирской железной дороги // Всемирная иллюстрация. 1893. Т. 49, № 9. С. 158.
27. Открытие С<ен>Готардского тоннеля 1-го января 1882 года // Всемирная иллюстрация. 1882. Т. 27, № 4. С. 79—82.
28. П. М. Лессар, исследователь Средней Азии // Всемирная иллюстрация. 1885. Т. 33, № 17. С. 334—335.
29. Первая железная дорога в Марокко // Всемирная иллюстрация. 1888. Т. 39, № 15. С. 298.
30. Переносная железная дорога системы Дековилля // Всемирная иллюстрация. 1885. Т. 33, № 21. С. 414.
31. Поездка по Закаспийской области // Всемирная иллюстрация. 1887. Т. 37, № 12. С. 238—239; № 13. С. 259; № 14. С. 275—278; № 17. С. 331; № 19. С. 371—373; № 25. С. 482.
32. Постройка Луцкой военной жел<езной> дор<оги> // Всемирная иллюстрация. 1890. Т. 44, № 12. С. 187.
33. Проект железной дороги на Юнгфрау // Всемирная иллюстрация. 1890. Т. 43, № 7. С. 121—122.
34. Проект русской Тихоокеанской железной дороги // Всемирная иллюстрация. 1889. Т. 41, № 4. С. 69—70.
35. Проекты сообщения Европы с Азией посредством железных дорог // Всемирная иллюстрация. 1874. Т. 12, № 6. С. 90; № 7. С. 102.
36. Пути сообщения между Европой и Средней Азией // Всемирная иллюстрация. 1879. Т. 22, № 1. С. 4—6; № 2. С. 25—26.
37. Самаро-Уфа-Златоустовская железная дорога // Всемирная иллюстрация. 1892. Т. 47, № 5. С. 96.
38. Сербско-болгарско-турецкие железные дороги // Всемирная иллюстрация. 1888. Т. 39, № 21. С. 418—419.
39. Сибирская железная дорога. Западно-Сибирский участок // Всемирная иллюстрация. 1897. Т. 57, № 22. С. 504; № 23. С. 531; № 24. С. 552.
40. Скользящая железная дорога // Всемирная иллюстрация. 1889. Т. 42, № 14. С. 222—224.
41. Соболев Л. Н. Россия и Англия на Дальнем Востоке : Историческая справка ко дню открытия Каспийско-Самаркандской железной дороги 15-го мая 1888 года // Русская старина. 1888. Т. 58, № 4—6. С. 505—522.
42. Упоров И. В. Формирование железнодорожного транспорта как социально-экономической структуры в Российской империи (XIX — начало XX в.) // Электронный научный журнал. 2016. № 1 (4). С. 244—249. DOI: 10.18534/enj.2016.01.244.
43. Уссурийская железная дорога // Всемирная иллюстрация. 1896. Т. 55, № 18. С. 472.
44. Установка пролетов на Волжском мосту на Оренбургской железной дороге // Всемирная иллюстрация. 1879. Т. 22, № 6. С. 106.
45. Шарофиддинов М. М. История железной дороги Бухары // Молодой ученый. 2016. № 9 (113). С. 962—964.

Поступила в редакцию 30.07.2020

**Васильев Дмитрий Валентинович**, доктор исторических наук, доцент  
Московский городской педагогический университет  
Российская Федерация, 129226, Москва, 2-й Сельскохозяйственный проезд, 4  
E-mail: [dvvasiliev@mail.ru](mailto:dvvasiliev@mail.ru)

**Мазаев Никита Андреевич**, студент  
Московский городской педагогический университет  
Российская Федерация, 129226, Москва, 2-й Сельскохозяйственный проезд, 4  
E-mail: [mazaev-nikita14@yandex.ru](mailto:mazaev-nikita14@yandex.ru)

UDC 94(575.4)

**D. V. Vasilyev****N. A. Mazaev****Railway transport of the Russian Empire as a factor of modernization in pre-revolutionary press**

The article examines the entire range of railway issues that garnered media coverage in periodicals of the last third of the XIX century; the degree of public interest in these issues; the place of railway transport in everyday life of those times and the government's attitude to the development of railway transport. The paper dwells on the presentation of the Transcaspian railway in press as on one of the factors that had a significant modernization impact on the development of the Central Asian region. Using materials from periodicals, the authors analyzed how and in which ways their pages reflected the issues of railway construction throughout the Russian Empire and in the Turkmen steppe in particular, as well as their role as a catalyst for social and economic modernization of Russia.

**Key words:** ways of communication, railway transport, Central Asia, Trans-Caspian Railway, press, “Vsemirnaya illyustratsiya” (“World Illustration”) magazine.

**Vasiliev Dmitry Valentinovich**, Doctor of Historical Sciences, Associate Professor  
Moscow City University  
Russian Federation, 129226, Moscow, 2 Sel'skokhozyaistvennyi proezd, 4  
E-mail: [dvvasiliev@mail.ru](mailto:dvvasiliev@mail.ru)

**Mazaev Nikita Andreyevich**, Student  
Moscow City University  
Russian Federation, 129226, Moscow, 2 Sel'skokhozyaistvennyi proezd, 4  
E-mail: [mazaev-nikita14@yandex.ru](mailto:mazaev-nikita14@yandex.ru)

**References**

1. Bakinskii i Batumskii uchastki Zakavkazskoi zheleznoi dorogi [Baku and Batumi sections of the Transcaucasian railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1883, vol. 30, no. 14, pp. 238—239. (In Russian)
2. Bochkareva I. B. Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v strategii Rossii po osvoeniyu Turkestana [Railway construction in the Russian Empire strategy for Turkestan development]. *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta — Izvestiya of Altai State University*, 2019, no. 5, pp. 33—38. (In Russian)
3. Bronenosnye zheleznye poezda [Armored railroad trains]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1871, vol. 5, no. 20, p. 311. (In Russian)
4. V. M. Most cherez razliv reki Dona na linii Rostovo-Vladikavkazskoi zheleznoi dorogi, u stantsii Bataiskoi [Bridge over the flood of the Don River on the line of the Rostov-Vladikavkaz railway, near the Batayskaya station]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1877, vol. 17, no. 17, p. 322. (In Russian)
5. V. Sh. Otkrytie Kursko-Khar'kovskoi zheleznoi dorogi [Opening of the Kursk-Kharkov railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1869, vol. 2, no. 27, pp. 3—4. (In Russian)
6. Gorevoi I. M., Osipov E. V. Strategiya razvitiya zheleznykh dorog v Rossiiskoi imperii [Strategy for the development of railways in the Russian Empire]. *Sovremennye nauchnye issledovaniya: aktual'nye voprosy, dostizheniya i innovatsii: sbornik statei V Mezhdunar. nauch.-prakt. konf.: v 2 ch.* [Modern scientific research: topical issues, achievements and innovations. A collection of articles of the V Internat. sci.-pract. conf. In 2 parts]. Penza, Nauka i prosveshchenie Publ., 2018, pt. 1, pp. 78—81. (In Russian)
7. Gorchakov E. A. Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v kontekste aziatskoi vneshnei politiki Rossiiskoi imperii [Railway construction in the context of the Asian foreign policy of the Russian Empire]. *Istoriya v podrobnostyakh*, 2011, no. 12 (18), pp. 66—69. (In Russian)
8. Danilov F. Zheleznyaya doroga cherez Andy [Railway through the Andes]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1892, vol. 47, no. 2, p. 36. (In Russian)

9. Dzhagaryan E. A. Istoriya stroitel'stva Moskovskoi okruzhnoi zheleznoi dorogi v periodicheskoi pechati kontsa XIX — nachala XX v. [The history of the construction of the Moscow district railway in periodicals of the late 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> century]. *The Ninth International Congress on Social and Humanities*. Vienna, 2016, pp. 27—35. (In Russian)
10. Zheleznyaya doroga po l'du mezhdru Oranienbaumom i Kronshtadtom [Railroad on ice between Oranienbaum and Kronstadt]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1881, vol. 25, no. 9, pp. 170—171. (In Russian)
11. Zheleznyaya doroga Tikhogo okeana [Pacific railroad]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1869, vol. 1, no. 7, pp. 103—106. (In Russian)
12. Zakaspiiskaya zheleznyaya doroga [Transcaspian railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1888, vol. 40, no. 5, pp. 90—91; no. 6, p. 110. (In Russian)
13. Katarin D. N. V. N. Kokovtsov i modernizatsiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossiiskoi imperii v 1902—1913 gg. [V. N. Kokovtsov and the modernization of railway transport in the Russian Empire in 1902—1913]. *Tserkov'. Bogoslovie. Istoriya: materialy VI Vseros. nauch.-bogoslov. konf., posvyashch. 100-letiyu muchenicheskoi konchiny svyatykh Tsarstvennykh strastoterpsev i ikh vernykh sputnikov* [Church. Theology. History. Proceed. of the VI All-Russia sci.-theolog. conf., dedicated to the 100<sup>th</sup> anniversary of the martyrdom of the Holy Royal Passion-Bearers and their faithful companions]. Yekaterinburg, Yekaterinburgskaya dukhovnaya seminariya Publ., 2018, pp. 46—53. (In Russian)
14. Katarin D. N. Iz istorii kazennogo stroitel'stva zheleznykh dorog i Lys'venskoj vetvi Permskoj zheleznoi dorogi na Urals v 1891—1902 gg. [From the history of state-owned construction of railways and the Lysva branch of the Perm railway in the Urals in 1891—1902]. *Industrial'noe razvitiye regiona i mira: istoriya i sovremennost': materialy Vseros. nauch. konf.* [Industrial development of the region and the world: history and modernity. Proceed. of the All-Russia sci. conf.]. Yekaterinburg, UMTs UPI Publ., 2019, pp. 129—136. (In Russian)
15. Konov A. A. Gosudarstvennaya politika razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossiiskoi imperii na rubezhe XIX—XX vv. [State policy of railway transport development in the Russian Empire at the turn of XIX—XX]. *Transport Urala — Transport of the Urals*, 2012, no. 3, pp. 3—9. (In Russian)
16. Kushbakova S. S. Istoriya stroitel'stva i sovremennoe sostoyanie Zhalalabadskoj zheleznoi dorogi [The history of construction and the current state of the Jalalabad railway]. *Izvestiya vuzov*, 2014, no. 11, pp. 129—131. (In Russian)
17. Lokomotiv, dvizhimyi szhatym vozdukhom [Locomotive powered by compressed air]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1881, vol. 26, no. 24, p. 470. (In Russian)
18. Lo-ch F. Otpravka voisk iz Orenburga po vnov' otkrytoi Orenburgskoj zheleznoi doroge [Dispatch of troops from Orenburg along the newly opened Orenburg railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1878, vol. 20, no. 4, pp. 74. (In Russian)
19. M. N. Annenkov [M. N. Annenkov]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1888, vol. 40, no. 4, p. 87. (In Russian)
20. Medvedev S. V. Problemy zheleznodorozhnogo transporta v osveshchenii tsentral'nykh sovetskikh gazet 1931—1932 gg. [Problems of railway transport through the central soviet newspapers in 1931—1932]. *Klio*, 2016, no. 2 (110), pp. 19—26. (In Russian)
21. Morozov S. V. Priotkryvaya istoriyu Bukovinskoj zheleznoi dorogi [Revealing the history of the Bukovina railway]. *Mezhdunarodnaya zhizn' — International Affairs*, 2009, no. 9, pp. 126—147. (In Russian)
22. N. B. Sooruzhenie Velikoi Sibirskoi zheleznoi dorogi [Construction of the Great Siberian railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1892, vol. 48, no. 7, pp. 112—114. (In Russian)
23. Novaya gornaya zheleznyaya doroga [New mountain railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1881, vol. 25, no. 8, pp. 153—154. (In Russian)
24. Novye rel'sovyie shpaly [New rail sleepers]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1879, vol. 22, no. 9, p. 167. (In Russian)
25. Obsuzhdenie voprosa ob Ural'sko-Sibirskoi zheleznoi doroge [Discussion of the issue of the Ural-Siberian railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1870, vol. 3, no. 61, p. 166. (In Russian)
26. Otkrytie rabot po postroike Zapadno-Sibirskoi zheleznoi dorogi [Opening of works on the construction of the West Siberian railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1893, vol. 49, no. 9, pp. 158. (In Russian)
27. Otkrytie S<en>Gotardskogo tonnelya 1-go yanvary 1882 goda [Opening of the Cen-Gotthard Tunnel on January 1, 1882]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1882, vol. 27, no. 4, pp. 79—82. (In Russian)
28. P. M. Lessar, issledovatel' Srednei Azii [P. M. Lessar, researcher of Central Asia]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1885, vol. 33, no. 17, pp. 334—335. (In Russian)
29. Pervaya zheleznyaya doroga v Marokko [The first railway in Morocco]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1888, vol. 39, no. 15, p. 298. (In Russian)
30. Perenosnaya zheleznyaya doroga sistemy Dekovillya [Decauville portable railway system]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1885, vol. 33, no. 21, p. 414. (In Russian)

31. Poezdka po Zakaspiiskoi oblasti [Trip to the Transcaspian region]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1887, vol. 37, no. 12, pp. 238—239; no. 13, p. 259; no. 14, pp. 275—278; no. 17, p. 331; no. 19, pp. 371—373; no. 25, p. 482. (In Russian)
32. Postroika Lutskoj voennoj zheleznoj dorogi [Construction of the Lutsk military railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1890, vol. 44, no. 12, p. 187. (In Russian)
33. Proekt zheleznoj dorogi na Yungfrau [Jungfrau railway project]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1890, vol. 43, no. 7, pp. 121—122. (In Russian)
34. Proekt russkoj Tikhookeanskoj zheleznoj dorogi [Russian Pacific railway project]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1889, vol. 41, no. 4, pp. 69—70. (In Russian)
35. Proekty soobshcheniya Evropy s Aziei posredstvom zheleznykh dorog [Projects for connecting Europe with Asia by rail]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1874, vol. 12, no. 6, p. 90; no. 7, p. 102. (In Russian)
36. Puti soobshcheniya mezhduevropoi i Srednei Aziei [Transport routes between Europe and Central Asia]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1879, vol. 22, no. 1, pp. 4—6; no. 2, pp. 25—26. (In Russian)
37. Samaro-Ufa-Zlatoustovskaya zheleznyaya doroga [Samara-Ufa-Zlatoust railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1892, vol. 47, no. 5, p. 96. (In Russian)
38. Serbsko-bolgarsko-turetskie zheleznye dorogi [Serbian-Bulgarian-Turkish railways]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1888, vol. 39, no. 21, pp. 418—419. (In Russian)
39. Sibirskaya zheleznyaya doroga. Zapadno-Sibirskij uchastok [Siberian railway. West Siberian section]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1897, vol. 57, no. 22, p. 504; no. 23, p. 531; no. 24, p. 552. (In Russian)
40. Skol'zyashchaya zheleznyaya doroga [Sliding railroad]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1889, vol. 42, no. 14, pp. 222—224. (In Russian)
41. Sobolev L. N. Rossiya i Angliya na Dal'nem Vostoke: Istoricheskaya spravka ko dnyu otkrytiya Kaspiisko-Samarkandskoj zheleznoj dorogi 15-go maya 1888 goda [Russia and England in the Far East: Historical background to the day of the opening of the Caspian-Samarkand railway on May 15, 1888]. *Russkaya starina*, 1888, vol. 58, no. 4—6, pp. 505—522. (In Russian)
42. Uporov I. V. Formirovanie zheleznodorozhnogo transporta kak sotsial'no-ekonomicheskoi struktury v Rossijskoj imperii (XIX — nachalo XX v.) [Formation of rail transport as a socio-economic structure of the Russian Empire (19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> centuries)]. *Elektronnyi nauchnyi zhurnal — The Electronic Scientific Journal*, 2016, no. 1 (4), pp. 244—249. DOI: 10.18534/enj.2016.01.244. (In Russian)
43. Ussurijskaya zheleznyaya doroga [Ussuriysk railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1896, vol. 55, no. 18, p. 472. (In Russian)
44. Ustanovka proletov na Volzhskom mostu na Orenburgskoj zheleznoj doroge [Installation of spans on the Volzhsky bridge on the Orenburg railway]. *Vsemirnaya illyustratsiya*, 1879, vol. 22, no. 6, p. 106. (In Russian)
45. Sharofiddinov M. M. Istoriya zheleznoj dorogi Bukhary [The history of the Bukhara railway]. *Molodoi uchenyi*, 2016, no. 9 (113), pp. 962—964. (In Russian)