

организации по защите прав и свобод, медицинской, правовой и социальной защите граждан [10]. Этому способствовало принятие в 1991 году Закона «Об общественных организациях». В новой редакции закон был принят в 1999 году как Закон «О негосударственных некоммерческих организациях» [11].

Список литературы

1. Очерки истории Каракалпакской АССР. –Т., 1964; История Каракалпакской АССР с древнейших времен до наших дней. Т.2. –Т., 1974; История Каракалпакской АССР. – Т., 1986; Осуществление ленинской программы построения социализма в Каракалпакии (1917-1937 гг.). –Т., 1971; История рабочего класса Советского Каракалпакстана. –Т., 1974.
2. Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР (1917-1927 гг.). –Т., 1960.; Бабашев Ш. Воины-комсомольцы Каракалпакии в боях за Родину. – Н., 1985; Сабилов А. Советское, профсоюзное и комсомольское строительство. Культурные преобразования. - В кн.: Осуществление ленинской программы построения социализма в Каракалпакии. –Т., 1971, С. 148-160.; Абдужалиев А. Профсоюзы Каракалпакии в период построения экономического фундамента социализма. Культурное строительство. / В кн.: Осуществление ленинской программы построения социализма в Каракалпакии. –Т., 1971, С. 197-219; Курбанов Р. Развитие физической культуры и спорта в Каракалпакии за 50 лет Советской власти (1917-1967 гг.). Автореферат диссертации на соискание кандидата педагогических наук. –Ленинград, 1968; Его же. Қарақалпақстанда физкультура хәм спорттың раўажланыўы. –Нөкис: Қарақалпақстан, 1976; Биккулова З. Борьба партийной организации Каракалпакии за раскрепощение женщин и вовлечение их в социалистическое строительство (1917-1929 гг.). Автореф. дис... к .и. н. –Ташкент, 1963; Калбаева Р. Женщины Советской Каракалпакии в коммунистическом строительстве. –Нукус, 1972; Кетебаева Б. Куяшлы Қарақалпақстан хаял-қызлары. –Нукус, 1975.
3. Абдуллаева Я. Қарақалпақстан хотин-қизлари. Кеча ва бугун. XIX асрнинг охири XX аср. – Тошкент, 2004; Её же. Женский вопрос в Каракалпакстане в конце XIX – XX вв. (социально-политический аспект). Автореф. дисс... докт. ист. наук. – Ташкент, 2005; Кудиярова Т. История профсоюзной организации каракалпакстана (1917-1941 гг.) Автореферат дисс. на соискание ученой степени к.и.н. – Н., 2006; Мамбетов Б. Традиции физической культуры и спорта Каракалпакстана и проблемы возрождения. XX век. Автореферат дисс. на соискание ученой степени к.и.н. – Н., 2005;
4. ЦГА РК, ф.322, оп.1, д.132, л.6.
5. Архив ЖК РК. ф.1, оп.8, д.1602, л.17, 120.
6. История Каракалпакской АССР. – Т.,1974. – С. 322.
7. Там же – С. 323.
8. КПСС о культуре, просвещении и науке. Сборник документов. – М., 1963. – С.125.
9. Жалын, 1988, №2.- С.5.
10. Қарақалпақстан тарихы (1991-2015 жыллар). Н., 2018. - С. 39.
11. Там же. - С. 41.

О КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ Ф.ЛЕССЕПСА О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЗ РОССИИ В ИНДИЮ

Курбонова Нодирабегим Аскарровна, студентка 3 курса факультета история и права
Научный руководитель: д. и. н., профессор **И.А. Мамадалиев**
Худжандский Государственной Университет имени Б. Гафурова
(г. Худжанд, Республика Таджикистан)

Начало стратегического соперничества, да и возрастание экономических интересов Англии и России в Средней Азии было положено задолго до присоединения края к России. Англия всегда с нескрываемой ревности смотрела на активизации политики России в регионе, в котором видела возрастания угрозы захвата главной по значимости ее колонии, какой являлась Индия. Во всяком случае, при устройстве своего внешнеполитического курса в отношении к России в военно-дипломатических кругах Англии почти всегда присутствовал данный вопрос.

Началом же повышенного интереса Англии к Средней Азии следует считать поездка английского представителя и вместе с тем первого официального посла России Дженкинсона в 1558 – 1559 годах в Хиву и Бухару. Хотя после этого до утверждения владычества Англии в Индии, не наблюдается ее активных попыток проникнуть в Среднюю Азию, но ревностное отношение к стремлению России усилить свое влияние в этом регионе, она все же, проявляла. [1, с. 306]

В дальнейшем, особенно после поручения Петра I разведать 1714 водные пути из Каспия в Индию, а затем и организации военной экспедиции Бековича-Черкасского в Хиву в 1717 г., несмотря на трагические ее итоги, тем не менее, в английской дипломатии на первый план выходила «угроза захвата Индии» русскими.

После вытеснения из Индии голландцев, португальцев, испанцев и наконец, французов после семилетней войны (1756-1763 гг.), Англия не только окончательно насаждала своего господства в этой обширной территории, но и стремилась закрыть все доступы к Индии. Стремление утвердиться, в Афганистане распространять свое влияние в Средней Азии исходили из этой цели. Все это не могло не затрагивать интересов всех великих держав, которые по мере усиления их разногласии с Англией порою не могли не продемонстрировать свои намерения нанести удар по Англии в самое уязвимое ее место, именно в Индию.

Примером тому, могут, послужит неоднократное намерение Франции, в годы правление Наполеона организовать поход в Индию. В свои действия Наполеон пытался втянуть и Россию. Первый раз это было при Екатерине II (1791), второй, при Павле (1800-1801) и наконец, при Александре I. Причем, с последним Наполеон, дважды обсудил этот вопрос: в Тильзите – после заключения мира 1807 г. и в Эрфурте – 1808 г. [2, с. 170]

Идея организации похода в Индию в военных кругах России всплывала на поверхность и в годы Крымской войны (1853-1856 гг.). Инициатором этой идеи и автором проекта был генерал С.А. Хрулёв Согласно его мнению такая диверсия «отрезвляюще» подействовала бы на русских вековых соперников. [3, с. 22-23]

Последняя четверть XIX века являлся пиком политических противоречий между двумя могущественными империями как Россия и Англия. Противоречия породила амбициозных проектов. Один из факторов зарождения таких планов послужила конкуренция в торговле. Другим фактором была борьба за присвоения новых, не подвластных, или же не конкурентоспособных рынков. С одной стороны, торговля с такими богатейшими странами как Индия издавна привлекала многих держав, а еще более привлекала, если она вела торговлю особенно в отколе от Европы. Потому что лучшие индийские товары, даже драгоценные металлы и камни, издавна торговались на рынках Мангишлака (полуостров в Казахстане на восточном побережье Каспийского моря. Такое же название носит примыкающее к полуострову плато, восточнее переходящее в плато Устюрт. В современном Казахстане с начала 1990-х используется название Мангистау. Астрабад - город Северной Персии, в 15 км от юго-восточной оконечности Каспийского моря, на обширной равнине, в виду густо-лесистых отрогов цепи Эльбурс вблизи залива того же имени, отдаленного от моря узким полуостровом Потемкина) и Астрабата по Оренбургской линии (Оренбургская линия – система пограничных укреплений, предназначенная для охраны границы от набегов киргиз-кайсаков Малой и Средней орды. Была образована в 1736 г. и проходила от Каспийского моря вверх по реке Урал (Яик) до р. Уй. Оборонялось в основном полками

оренбургского Казачьего войска. После образования в 1865 г. Оренбургского военного округа была упразднена.

Начальным толчком была версия о трех дорогах в Индию использованной в государственных целях Павлом I из доклада генерал-прокурора П.Х. Обольянинова, в котором говорилось: «Для доставления индийских, бухарских и хивинских товаров в Россию, и российских и иностранных – туда имеются три дороги: первая, по которой и теперь хотя небольшой торг производится, - от северных пределов Индостана через Кабул, что в земле авганов, потом Бухарию через Балк, Самарканд и Ташкент в Оренбург, Казань и далее; вторая – от Остиндских островов и обоих полуостровов Индии через Персидский залив водою до Бассоры, оттуда сухим путем через Персию к южным берегам Каспийского моря в Ряшт или Астрабад и потом опят водою до Астрахани; третья – от Мултана и Кабула через Кандагар и Мечет сухим путем в Астрабад». [4, с. 415]

Привоз Ост-индских товаров в Россию, хотя и ограничен малой развитостью потребностей русского населения, но все-таки оно медленно и прогрессивно росло с каждым годом. Число ввозимых товаров была весьма велико. Список включал более ста названий, но большинство этих колониальных продуктов привозился в ничтожном количестве, и служил предметом одной лишь мелкой продажи. Но, все эти товары покупались русскими из вторых, чаще из третьих или четвертых рук. Менее всего в этой торговле участвовали русские черноморские порты Конкурентная борьба между Российской и европейскими судоходными компаниями развивалась не в пользу России. Каждый из кораблей этих компаний, курсировавших на индийских линиях, были по водоизмещению не меньше самого крупного русского парохода. [6, л. 32] Западноевропейские пароходные компании прилагали все усилия, чтобы перехватить морскую торговлю России с Востоком. [4, с. 415]

Поэтому с целью расширения и укрепления собственных позиций в 60 – 70 годы XIX в. начинается активная деятельность передовых держав. С другой стороны, торговые алчности были стратегическими рычагами общей геополитической игры государственных масштабов. Именно игроки «Большой игры» (зона борьбы интересов крупнейших мировых держав – Российской и Британской империи, хотя здесь присутствовал также Китайский и Афганский фактор) на фоне удовлетворения потребности капиталистов вели собственную игру, однако это имел двухстороннюю выгоду.

Таким образом, в правительственных, торгово-промышленных, научных кругах появилась сама идея об установлении торговых отношений. Они имели разный характер, некоторые отдельные личности предлагали разные варианты, морских или сухопутных торговых отношений. В скором времени такие проекты стали известны всем интересующимся лицам, даже на правительственном уровне, тем самым они предлагались на реализацию как реально выгодный план для государства.

Для составления плана, где можно было с прочностью основать главный пункт русской торговли с Индией, нужно было иметь подробные сведения: во-первых, удобный путь, ведущий из России в Индию; во-вторых, образ правления, то есть нравы, обычаи жителей тех земель, по которым будет проходить торговый путь.

В 60 – 70 годы XIX в. в России появились многочисленные проекты постройки железных дорог между Россией и Индией через Закавказье, Среднюю Азию, Сибирь, разрабатывающиеся различными торговыми, техническими, научными обществами.

Среди них особого внимания заслуживает проект педагога и изобретателя С.И. Барановского. Поскольку он впервые выступил о строительстве железнодорожной линии до Пешавара в 1871 г., а через три года опубликовал свой новый, подробно разработанный проект «Индо-Волжская» железная дорога. Из рассмотренных автором трех направлений – екатеринбургского, оренбургского и саратовского, он отдавал предпочтение линии Саратов – станция Калмыковская (Урал) – плато Усть-Урт – Хива – Бухара – Самарканд – Пешавар. Он мотивировал свой выбор тем, что это был самый короткий путь, и тем, что Саратов уже был связан железнодорожной сетью с европейской частью России, а та, в свою очередь, - с Западной Европой. В ходе широкого обсуждения в правительственных, торгово-

промышленных, научных кругах специалистами и заинтересованными лицами было сказано немало возражений и критики, в результате чего проект С.И. Барановского был, отвергнут как не реальный и несвоевременный.

Однако, несмотря на существование, и отклонений проектов, среди них более амбициозной и более интригующим проектом был предложен Фердинандом Лессепсом. Данный проект был весьма бурно и серьезно обсужден в высших кругах. Еще до созыва специального совещания шли консультативные переписки, отдельные лица по специальной просьбе давали собственные соображения по данному вопросу. Например, о своем негодовании, писал Государственному канцлеру А.М. Горчакову, Министр финансов М.Х. Рейтерн. В частности, он говорил следующее, - «По отношении от 1 мая № 1305 Ваша светлость изволили препроводить ко мне на заключение копию с частного письма посла *нашего* (имеется виду русский) в Константинополе по предложению г-на Лессепса о соединении железных дорог с англо-индийскими через Оренбург, Самарканд и Пешавар. При этом г-н Лессепс объясняет, что он готов вступить с *нашим* правительством в переговоры по сему предмету. В этом он желает только нравственной поддержки со стороны *нашего* правительства, чтобы открыт за ним действия к осуществлению своего плана. Скажу более, что будет на *наших* внутренних рынках? При высоком покровительственном тарифе и промышленности, основанной на протекции, едва ли разумно привлечь в *наши* пределы огромный транзит мануфактурных товаров. А еще менее разумно устраивать дорогу в Индию и потом принимать для ограждения *нашей* промышленности разные меры, стесняющие транзит, без которого дорога не может существовать». [5, л. 14-16]

Далее развивая свою мысль, Рейтерн писал, - «Несмотря на то, что хотя число железных дорог, сооруженных в России довольно значительно, но для обеспечения ближайших местностей в торговых, политических и стратегических отношениях предстоит, построить еще более 10 тысяч верст железной дороги». [5, л. 14-16]

Однако надо учитывать то, что при этом, в общее число железных дорог вовсе не входили дороги необходимые для соединения европейской России с Сибирью, за исключением небольших только линий Уральской и Оренбургской. Также подобное сооружение не имел практической выгоды, а являлся всего лишь демонстрационным характером против Англии.

Из данного письма видно не только о невыгодности предложения строительства, но и важный момент, как можно ассигновать данный проект. Г-н Лессепс полагал сначала образовать Общество посредством публичной подписки для производства изысканий. По проекту г-на Лессепса для строительства требовалось, сумма в размере до 3.000.000 франков [4, с. 155] и в этой мере предприятие государство должно было выступить как гарант в возврате собранной суммы. Г-н Лессепс посредством дипломатического корпуса по собственной инициативе предлагал вступить на переговоры с Российским правительством по поводу о строительстве железной дороги.

Другим оппонентом г-н Лессепса был Министр путей сообщений генерал-лейтенант, граф А.П. Бобринский. Он также написал письмо государственному канцлеру о своих соображениях по поводу проекта г-на Лессепса. А. Бобринский отмечал, что - «Соединение Европы с Индией, посредством рельсового пути, представляет идею, осуществление которой, конечно, как объяснят, и г-н Лессепс, имело бы чрезвычайно важные последствия в моральном, торговом и политическом отношениях. Однако, положительно оценить выгодность этих последствий собственно для *нашего* отечества можно бы лишь путем подробного изучения всех обстоятельств не только в торговом, политическом и стратегическом отношениях, но и в отношении возможности осуществления самого предприятия, как с технической, так и с финансовой стороны. Но такое изучение потребует немалое время, затрата большой суммы и преодоление многих препятствий, истекающих из самой сущности предприятия, затрагивающего интересы не только России, но и иностранных держав». [4, с. 155] В заключение он говорил, что при отсутствии или недостаточной информации он не мог дать положительного отзыва за или против настоящего

предложения.

И так, проект г-на Лессепса о строительстве железной дороги из России в Индию через Среднюю Азию, был на грани не удачи. Но, г-н Лессепс не терял надежду, поскольку его последняя надежда была возложена на большое совещание Комитета железных дорог. Это совещание проходила 3 января 1875 г. в присутствии Государственного Канцлера, генерал-адъютантов: К.В. Чевкина и К.П. фон Кауфмана, инженер-генерала П.Т. Мельникова и министров: военного, финансов и путей сообщения.

Заседанию открыл канцлер А.М. Горчаков с изложением предмета совещания. Затем генерал-адъютант К.Н. Посьет излагал содержание записки г-на Лессепса, который ставил в основу своего проекта необходимость дороги в Ташкент и затем выгоды соединения этой дороги с Индией. В ходе совещания у присутствующих единственным негодованием был потерять рынков. Например, вот что говорил по этому поводу статс-секретарь М.Х. Рейтерн: - «Громадные трудности построения Лессепсовой линии бросаются в глаза; но если они не были бы так велики, следует сообразить: полезно ли соединение России с Индией через Среднюю Азию? До сих пор, за немногими исключениями, мы всячески препятствуем доступу английских товаров в *наши* среднеазиатские владения, даже транзит туда запрещен. Так как Средняя Азия и Китайская Монголия представляют единственные рынки, где *наши* мануфактурные произведения могут с выгодой конкурировать английскими. При проведении этой дороги, вся Средняя Азия будет потеряна для *нашей* промышленности, и там не будет продано ни одного куса русской материи». [4, с. 155]

Далее продолжил выступления по данному вопросу, генерал-адъютант К.П. фон Кауфман, он в частности отмечал: «В этом деле существует две стороны: путь от индийских железных дорог в Среднюю Азию и путь от русских железных дорог в Среднюю Азию к Ташкенту. Первая часть вопроса с такой ясностью отвергнута, что я считаю лишним обсуждать ее. Если бы Ташкент был соединен железной дорогой с Индией, не будучи также соединен с Россией, то, конечно, английские товары *нас* одолели бы совершенно. А потому, в торговом отношении, для *нас* важно то, с которой стороны железная дорога подойдет к Ташкенту». [4, с. 155] Кауфман также отмечал о торговом, политическом и стратегическом важности строение железной дороги в Среднюю Азию только из России.

Следующим выступающим был инженер-генерал П. Мельников. Он отмечал: «После всего сказанного не может быть и речи о дороге в Индию через Туркестанский край, но можно подумать о том: возможна ли дорога из России в Среднюю Азию. Следовало бы изучить этот путь через особую Комиссию, не оставляя без внимания вопрос о прямом и удобном пути в Среднюю Азию, так как по этому пути усилился бы отпуск *наших* товаров, и *мы* получали бы хлопок и шелк без посредства Англии и Германии». [5, л. 15-16]

Таким образом, выступавших было достаточно солидно, они бурно и всесторонне обсуждали данный проект и в итоге сделали следующее заключение, что предложение г-на Лессепса, как по проведению дороги в Индию, так и по производству изысканий должны быт, решительно отклонены без подробного объяснения причин данного отказа.

Итак, для г-на Лессепса произошло самое худшее, вердиктом был – отказ для его проекта. Однако, каким бы не был исход, но С.И. Бароновский, а главным Ф. Лессепс являлись пионерами в рождении самой идеи строения железной дороги в Средней Азии. Ведь они начертили первые контуры будущих железных дорог, которые являлись и являются главными артериями коммуникации, сближения, развития, как в периоде империи, так и современности.

Сегодня важность построения железной дороги, которая могла бы связывать могущественную развивающуюся страну Индии с независимыми республиками Средней Азии, а через этот регион с Россией и далее и Европой не у кого не может вызывать сомнения. Хотя на сей счет этот взгляд: а) при осуществление данного проекта, некоторые могущественные державы эту вероятную артерию не прочь использовать как инструмент политического и экономического давления на менее развитых стран; б) рождения новых масштабных проектов, на их основе железных дорог и других коммуникаций в Центральной

Азии, несомненно, соединяет и выводит на новую орбиту политических и экономических взаимоотношений.

Список литературы.

- 1.См.: Бартольд В.В. История изучения Востока в Европе и России //Сочинения. – Т. IX. – М.: Наука, 1977. – 306.
- 2.См.: Баторский, подполковник генерального штаба. Проект экспедиции в Индию, предложенный Наполеоном- Бонапартом Павлу и Александру I в 1800 и в 1807-1808 гг. //Сборник географических материалов по Азии. – Вып. XXIII. – СПб., 1886 . – 170 с.
- 3.Грулев М. Соперничество России и Англии в Средней Азии. СПб., 1909. – С. 22-23.
- Пирумшоев Х. Российско-среднеазиатские отношения XVI – середины XIX веков в русской историографии. – Душанбе: Маориф, 2000. – С.289.
- 4.Русско-индийские отношения в XIX в. Сборник документов и материалов. М.: Востлит, 1997, с. 155.
- 5.АВПРИ, ф. СПб. Главный архив, 1-9, 1873-1875, оп. 8, д.5, л.14-16 об.
- 6.РГИА, ф. 1072, оп. 1, д. 29, л. 32.
- 7.РГИА, ф. 107, оп. 1, 1870, д. 387, л. 4.

СТАНОВЛЕНИЕ КРАЕВЕДЕНИЯ В КАРАКАЛПАКСТАНЕ: НА ПРИМЕРЕ МУЗЕЯ (20-30 гг. XX в.)

Кыдырниязов З., младший научный сотрудник Каракалпакского научно-исследовательского института гуманитарных наук
Каракалпакского отдела АН Республики Узбекистан
Научный руководитель: к.и.н. **Джумашев А.**
г. Нукус, Республика Каракалпакстан

Сложный комплекс элементов, что включает в себя понятие «краеведения», оно и история и этнология, археология, геология, ботаника края, и прочие направления краеведческой деятельности, предопределяет увеличение интереса к этой проблеме, как историков, так и ученых других дисциплин. История формирования и развития краеведческого движения в Каракалпакстане в последнее время вызывает все большего интереса со стороны ученых.

Актуализация проблемы краеведения во многом определяется современной ситуацией в исторической науке, в которой наблюдается тенденция к развитию регионалистики, изучению эволюции и формирования научной деятельности в периферии. Изучение локальной истории является важным элементом исторической науки в целом. Значительное увеличение интереса исследователей к проблеме краеведения в настоящее время отразилось в необходимости создания комплексных трудов по истории отдельных районов Каракалпакстана.

В сентябре месяце 1928 года была организована «Каракалпакская этнографическая экспедиция», руководитель которой А.Мелкову для осуществления работ по собранию экспонатов был выделен аванс в сумме 3747 рублей. Члены экспедиции изучают памятники истории и собирают экспонаты. Работа экспедиции была поддержана интеллигенцией нашего края, которая во главе с Карабаевым и Ербаевым отправляют в ОблОНО письмо, где просят организовать на основе собранных данной экспедицией материалов музейную выставку и 16 мая 1929 года в городском клубе Турткуля краеведами была организована выставка [1]. В ней были представлены национальные одежды каракалпаков, старинные рукописи, хозяйственная утварь, книги, снимки исторических памятников, картины. В организации этой выставки активное участие приняли работавшие в составе