

### **Главный Туркменский канал: уроки великой стройки**

*Арустан Жолдасов*

Совместная деятельность, в ходе которой люди не достигли своих целей, представляет для истории не меньший интерес, чем та, благодаря которой эти цели были достигнуты. В статье делается попытка привлечь внимание к деятельности первого рода — к истории незавершенного строительства Главного Туркменского канала. По замыслу Сталина, он должен был протянуться от низовьев Амударьи до Каспийского моря. Замысел этот вполне укладывался в русло стратегических устремлений российской власти, начало которым было положено изысканиями военно-торгового водного пути в Индию еще при Петре Первом. В позднесталинское время Главный Туркменский канал мыслился как составная часть водного пути из Средней Азии в Европу. С его помощью предполагалось также обводнить северо-западную часть Каракумов. С начала XVIII по середину XX века над идеей и конкретными проектами строительства канала потрудились не одно поколение российских и советских государственных деятелей и ученых; на строительстве же пришлось работать тысячам заключенных, всего же в него были вовлечены прямо и косвенно миллионы граждан СССР. Брошенная после смерти вождя, стройка дала толчок промышленному развитию Каракалпакстана и транспортной инфраструктуры Средней Азии. Вместе с тем и пока стройка продолжалась, и в особенности при ее свертывании были растрчены и разворованы значительные средства. Эпопея строительства Главного Туркменского канала явно нуждается во всестороннем исследовании.

В основе своей этот текст был написан в годы перестройки и тогда же напечатан в трех номерах газеты «Советская Каракалпакия»<sup>1</sup>. С тех пор прошло более 10 лет, однако тема ГТК — Главного Туркменского канала — так и не привлекла по-настоящему внимание исследователей. Опыт строительства ГТК оказался невостребованным и раньше, при обсуждении идеи переброски части стока северных рек в Среднюю Азию. Сейчас эту идею, вокруг которой в середине

---

Арустан Алимжанович Жолдасов, директор Центра социальных и маркетинговых исследований «Expert fikri», Ташкент (Республика Узбекистан), arslan@ec.tashkent.su

1980-х годов было сломано столько копий, как будто реанимируют. Понятно, что в ней по-прежнему заинтересованы в вододефицитном регионе; в пользу ее недавно высказался и московский мэр... А тут еще подоспели сразу два юбилея: 50-летие со дня смерти Сталина и прекращения строительства ГТК. Так неожиданно давняя статья обрела актуальность. Это обстоятельство, но в еще большей мере убежденность в том, что история ГТК заслуживает внимания специалистов самого разного профиля, и побудили меня вернуться к старому тексту.

К сожалению, готовя новую версию статьи, я не мог сделать ее строго научной. Статья писалась по материалам фонда «Средазги-прострой МВД СССР» Государственного архива Каракалпакской АССР (ныне Центральный Государственный архив Республики Каракалпакстан — ЦГА РК ) Этот фонд был открыт в короткую «оттепель» начала 1990-х годов, тогда для доступа к нему не требовалось особого разрешения. Естественно, что при публикации в газете ссылки на конкретные дела архива были опущены. Восстановить их в нынешних условиях оказалось невозможно. Мне остается только заверить читателей в том, что все приводимые в статье цифры и факты действительно взяты из документов того времени, и выразить свою искреннюю благодарность руководству и работникам ЦГА РК и Архивного управления при тогдашнем Совете Министров автономной республики, в особенности оказавшим большую помощь в подготовке статьи Ы. Ельмуратову, О. Ембергенову, Ж. Палваниязовой и Ш. Канназаровой.

## Проекты

В не столь уж далеком прошлом публицисты и журналисты писали о стройках или об уборке урожая, как о битвах. Однако после 1953 года как-то сразу смолкли разговоры о грандиозной «битве», которая разворачивалась в Приаралье, о строительстве Главного Туркменского канала. Только в одной-единственной монографии, вышедшей в 1986 году<sup>2</sup>, я нашел 17 строк о строительстве ГТК, да недавно появилась еще брошюра в 25 страниц, где тоже уделено место каналу<sup>3</sup>. Историки либо пренебрегали этим событием, либо вынуждены были о нем умалчивать. Как правило, из намеренно инициированных историческими факторами событий описывались только те, которые завершились — привели к достижению целей

инициаторов. События незавершенные, то есть такие, в ходе которых первоначальные планы не реализовывались, как бы и не происходили. Неудачам, поражениям и ошибкам в советской исторической науке места не было. А коли не было ошибок, то не на чем и незачем было учиться. Впрочем, трудно винить историков того времени. Какое время, таковы и песни.

С 1950 по 1953 год не было в СССР газеты, в которой не публиковались бы восторженные материалы об очередной эпохальной инициативе И. В. Сталина — строительстве Главного Туркменского канала, по которому воды Амударьи должны были дойти до Красноводска. Без эпитетов «Сталинская стройка века», «Великая стройка коммунизма», «Воплощение сталинского плана преобразования природы» об этом событии не писали.

В основании замысла вождя лежали давние стратегические планы России. Еще царь Алексей Михайлович мечтал найти путь из России в Индию через Хиву и Бухару<sup>4</sup>. В начале XVIII века у его деятельного сына появляется план обводнения Узбоя; предполагалось, что тогда основную часть пути до Индии можно будет проделать по воде: по Волге, Каспийскому морю и Амударье. План этот возник у Петра Первого после обращения к нему туркменского аксакала Ходжи Непеса. Ходжа Непес сообщил о наличии сухого русла, по которому Амударья текла в Каспий, пока по приказу хивинского хана ее не запрудили и не отвели таким образом в Аральское море. Причем сделано все это было будто бы из страха перед русским, то есть сравнительно недавно<sup>5</sup>. На самом деле технические средства того времени не позволяли перекрыть Амударью — не даром эта река звалась «Джейхун» («Бешеная») и, прокладывая русло в собственных мощных наносах, гуляла «сама по себе» в Каракумах и Кызылкумах. Посланная Петром экспедиция князя Бековича-Черкасского должна была исследовать возможность поворота течения Амударьи в Узбой. Окончилась экспедиция, как известно, трагически: в 1717 году отряд был пленен хивинцами, а князь убит.

Однако идея не была забыта, изучением проблемы хозяйственного использования Узбоя занималось не одно поколение российских и советских ученых. Так, спустя полтора века после Бековича-Черкасского для исследования Узбоя как возможного русла, по которому Амударья могла бы потечь опять в Каспий, была направлена экспедиция генерала Глуховского. За четыре года она собрала богатый научный материал о природе и истории Хорезма, о Сарыкамьшской впадине, о прежних руслах Амударьи. Высочайшему

вниманию государя было представлено несколько вариантов пропуска вод Амударьи в Каспийское море, в том числе через Сарыкамышскую впадину и в обход нее<sup>6</sup>.

Советская власть продолжила делами стратегические планы своих имперских предшественников. Уже 9 мая 1932 года Совет Народных Комиссаров СССР вынес постановление о разработке вопроса пропуска вод Амударьи в западную Туркмению к берегам Каспийского моря для орошения земель, обводнения пастбищ, создания промышленных предприятий, городских поселков. Один из ведущих гидрологов и ирригаторов В. Цинзерлинг доказывал — и с ним соглашались многие ученые, — что не менее 17 кубокилометров амударьинской воды в маловодный год и около 35 кубокилометров в многоводный год не находят хозяйственного применения, бесполезно испаряясь с поверхности Аральского моря. Вариантов обводнения земель на севере и северо-западе Туркмении было несколько. Один из них, по которому в начале 1990-х годов вокруг Хивы строили ирригационный канал в Ташаузскую область Туркменской ССР, был разработан инженером Шаровым еще в 1932 году<sup>7</sup>. Сарыкамышский вариант предусматривал ежегодное изъятие стока от 30 до 50 кубокилометров в течение четырех-восьми лет. Он был одобрен в постановлении Техэкономсовета при Президиуме Госплана СССР от 25 декабря 1932 года; в постановлении отмечалось, что изъятие стока Амударьи не повлияет на условия водопользования в Приаралье.

Разработка проектов не прекращалась вплоть до 1950 года, пока правительство СССР не приняло решение о строительстве ГТК. В основу его был положен вариант проекта Средазгипровода СССР. ГТК должен был стать вторым по длине каналом в мире, его протяженность по плану превышала 1200 км. Начинаться он должен был у мыса Тахиаташ, в 10 км от г. Нукуса, где Амударья сужалась до 600 м, заканчиваться — вблизи Красноводска, у Каспия. При этом по проекту воды Амударьи не должны были сбрасываться в Каспийское море.

Предусматривалось комплексное использование всех запланированных гидротехнических объектов для ирригационных, энергетических, судоходных, промышленных и сельскохозяйственных нужд. Ширина канала должна была составить более ста метров, глубина — 6–7 метров. В зоне канала проектировались магистральные и распределительные ирригационные каналы общей протяженностью в 10 тыс. км, 2 тыс. водоемов, три гидроэлектростанции по 100 тыс. киловатт каждая. Важнейшим гидротехническим и энергетическим сооружением ГТК должен был стать Тахиаташский гидроузел:



бетонная и земляная плотина, по которой должны были пройти железнодорожная и автомобильная трассы. Там же, на головном сооружении, готовились соорудить ГЭС. (Плотина в этом месте все же была построена, но в 1970-годы и без ГЭС.)

ГТК должен был оросить, главным образом для хлопководства, свыше 1300 тыс. га новых земель, из них около 500 тыс. — в Каракалпакии. Обводнению подлежало и свыше 7 миллионов гектаров пастбищ в пустыне Каракумы. ГТК придавалось также важное судоходное значение: с его помощью хотели соединить Волгу с Амурарьей, Арал с Каспием, Азовом, Черным морем, Балтикой и Арктикой. В итоге образовался бы невиданный по протяженности и по разнообразию перевозимых грузов сквозной водный путь из Средней Азии в Европу и далее в мировой океан.

Отвод в ГТК 25% стока воды Амударьи не мог не повлечь за собой снижение уровня Аральского моря. Строительство уже началось, когда на научной конференции во Всесоюзном географическом обществе (27 марта 1951 года) эту проблему поднял Ф. И. Быдин. После полемики пришли к выводу: площадь моря уменьшится только на 15–20 тыс. кв. км, объем — до 700 куб. км, уровень его понизится на 6–7 м, а соленость увеличиться до 1,5 г на 1 л. Однако, по мнению большинства участвовавших в дискуссии, все это должно было произойти не ранее чем через 200–300 лет (!). Зато снижение уровня позволит освоить новые плодородные земли, снизить уровень заболоченности и засоленности территории в низовьях Амударьи.

### Строительство

ГТК был объявлен стройкой всесоюзного значения. Завершить его планировалось к 1957 году. На строительстве должны были быть задействованы 5 тыс. самосвалов, 2 тыс. бульдозеров, такое же количество экскаваторов, 14 земснарядов; обслуживать его должны были «своя» ведомственная железная дорога, свой водный транспорт и авиаотряд из четырех самолетов — ИЛ-14, ЛИ-2, Як-12 и ПО-2. Только Управлению строительством выделялись АТС на 500 номеров и автопарк из 342 новейших автомобилей ГАЗ-51, ГАЗ-63, ЗИС-150 и др. В качестве дешевой, вернее рабской, рабочей силы решено было использовать заключенных и местных жителей.

По постановлению Совета Министров СССР от 11 сентября 1950 года и приказу МВД СССР от 16 сентября для осуществления

строительства канала было организовано Управление «Средазгипрострой» (САГС) МВД СССР. Управляющим строительством был назначен С. Калижнюк, главным инженером — В. Эристов, парторгом ЦК — К. Оразов. Местом пребывания временной базы САГС был определен г. Ургенч Хорезмской области, поскольку до него доходила железная дорога.

Уже с четвертого квартала 1950 года САГС приступил к возведению временных сооружений ГТК, на которые было выделено из союзного бюджета 10 миллионов рублей. В Нукусе занялись переоборудованием здания полиграфкомбината под Управление строительства ГТК. В Ургенче первая партия рабочих появилась 9 ноября 1950 года; она приступила к строительству временных сооружений — лагеря для заключенных на 2 тыс. человек, перевалочных баз, автобазы, энергобазы, железнодорожного тупика. Жили рабочие в палатках. В начале второй декады декабря приступили к строительству первых сооружений на мысе Тахиаташ, в том числе двух лагерей для заключенных вместимостью по 1,5 тыс. человек каждый. Стояли необычайные морозы — под 30 градусов, руководство тшкетно слало телеграммы в Москву с просьбой приостановить работу. На строительстве барачков, укрьтий и жилья работали все, независимо от профессии и специальности: «вольные» инженеры, врачи, конструкторы, бульдозеристы. Через несколько дней появились первые флаги, а в декабре 1950 года на месте, на котором прежде стояли лишь два развалившихся саманных укрьтия для местных бурлаков, состоялась торжественная процедура закладки города Тахиаташа.

Капитальных зданий в Тахиаташе не строили, поскольку временные сооружения должны были затопить, а новый город планировался в 3 км от старого. Впоследствии сработал закон, известный всем строителям: «Нет ничего долговременнее временных сооружений». Часть жителей Тахиаташа до сих пор живет в домах и бараках, оставшихся от времен ГТК.

С первых же месяцев стройки складывается крайне напряженная ситуация в системе ее материально-технического снабжения. Пока не провели железную дорогу до Ходжейли, грузы до Тахиаташа переправляли из Чарджоу по реке либо по железной дороге до Ургенча, а оттуда — автотранспортом. Штат Отдела материально-технического снабжения состоял всего из 8 человек — и это при наличии 9 крупнейших баз и 40 материально ответственных лиц в разных городах. Трудности транспортировки, удаленность стройплощадок от баз снабжения, почти полное отсутствие учета поступающих

грузов — все это создавало идеальные условия для порчи имущества, его потерь и хищений. Главный инженер стройки Эристов констатировал: «Мы не можем сказать, сколько и какие материалы прибывают на строительство. Учитывается прибытие и убытие за грузами автомобилей, а что и сколько они возят — не учитывается. Часть грузов получают в Ургенче по договоренности, их отпуск не сообщается Главной конторе материально-технического снабжения, а строительные районы стараются полученное обойти молчанием». В дальнейшем только официально объявленные хищения измерялись миллионами рублей, а стоимость утерянного и неучтенного имущества до сих пор неизвестна.

Между тем вся страна, в буквальном смысле слова, работала на ГТК. Газеты регулярно публиковали сотни писем от добровольцев, жаждавших работать на «великой стройке коммунизма». В адрес стройки прибывали миллионы тонн грузов — стройматериалов, машин, оборудования, земснарядов, книг... В 1951–1952 годах поступало ежемесячно (!) до 1000 вагонов. Московские, уральские, ленинградские машиностроители присылали технику, Донбасс — уголь, Сибирь — лес, Ташкент — кабель, ЗИС (завод имени Сталина) и ЗИМ (завод имени Молотова) — автомобили, Алтай, Челябинск, Сталинград — тракторы и бульдозеры, Барнаул — земснаряды, Библиотека имени М. Е. Салтыкова-Щедрина передала стройке 8500 книг. На ГТК приезжали выдающиеся деятели культуры и искусства: кинооператор Роман Кармен, певица Тамара Ханум, скрипач Исаак Рейдер<sup>8</sup> и многие другие. Если бы кто-то сейчас использовал материалы Государственного архива кинофотодокументов Российской Федерации для создания фильма о том времени, то не было бы недостатка в богатейших материалах об истории ГТК и низовья Амурарьи начала 1950-х годов.

Подготовительные работы заняли два года. Вдоль будущей трассы канала создавались базы материально-технического снабжения и стройплощадки, туда завозились машины и оборудование. На трассе работали изыскательские партии, а также археологические экспедиции. Последние должны были описывать и предохранять от уничтожения археологические находки. До всех работников САГС было доведено указание: «О всех архитектурных и археологических памятниках сообщать в Управление САГС и в Каракалпакский институт экономики и культуры (ул. Орджоникидзе, 73)». Земляные работы в районе расположения памятников разрешалось проводить только после их обследования.

За 1951 год на сооружении подготовительных объектов ГТК было освоено 22 млн рублей. Из числа первоочередных и крупных были введены в эксплуатацию:

в Ургенче — временный лагерь для заключенных на 2 тыс. человек, центральный склад, автобаза, жилые здания, электростанция;

в Нукусе — 8 сборных и 11 сырцовых домов, электростанция, начато строительство гидротехникума с общежитием и столовой (сейчас это комплекс зданий Каракалпакского филиала Национальной академии наук Республики Узбекистан), под управление САГС переоборудовано помещение полиграфкомбината, под лагпункт № 5 — здание тюрьмы;

в Тахиаташе — два лагеря для заключенных на 3 тыс. человек, деревообрабатывающий завод, автобаза на 100 автомашин, мехмастерская и кузница, ремонтный и механический цеха, склад ГСМ, три электростанции, причал на Амударье, школа-десятилетка, овощехранилище на 1 800 т картофеля, АТС на 400 номеров, поселок с общей жилой площадью 10 790 кв. м, административное здание, магазины;

в Ходжейли — две электростанции, каменный карьер с двумя камнедробилками, переоборудовано здание тюрьмы под лагпункт;

в Султануиздаге — временный лагерь для заключенных на 500 человек, жилые помещения для части МВД;

в поселке Хатеп — совхоз-лагерь «Ходжейли» для заключенных на 300 человек, овощехранилище емкостью 800 т, проведены ирригационные работы на площади 630 га.

По договору с Министерством путей сообщения было насыпано земляное полотно железной дороги Ургенч — Тахиаташ длиной 121 километр. На отсыпке ежедневно работали тысячи заключенных. Каково было их точное количество — вопрос спорный. В своей докладной записке секретарь ЦК КП Узбекистана Ниязов сообщал, что вместо необходимых 6 тыс. человек САГС выводило на строительство железнодорожного полотна не более 3,5 тыс., а потому республиканские органы вынуждены были «привлекать» местное население на «добровольно-принудительные» земляные работы, обычные для азиатского государства. Опровергая Ниязова, управление САГС утверждало, что выводило 4,5 тыс. человек, причем заключенными было выполнено свыше 800 тыс. куб. м земляных работ, тогда как местным населением — «только» 234 тыс. куб. м.

15 июня 1952 года железная дорога Чарджоу — Ходжейли была открыта. Она имела огромное значение для народного хозяйства

Узбекистана и Каракалпакии, дала начало второму железнодорожному пути из Средней Азии в Россию.

За 1952 год была в основном создана производственно-техническая база, необходимая для сооружения ГТК. Построили небольшие первые два отрезка канала — обводной и соединительный. Были сданы в эксплуатацию 35 тыс. кв. м жилой площади, две средние школы, летний кинотеатр, две больницы, две поликлиники, три столовых, библиотека, семь магазинов, бани. Большая часть построенного используется и по сию пору.

Подготовительные работы, не говоря уже об основных, требовали электроэнергии. На строительстве ГТК было задействовано 37 электростанций общей мощностью свыше 3 тыс. киловатт. Для того времени и места это немало, хотя сегодня такой мощности хватило бы примерно на 3 тыс. утюгов. Электроэнергия нужна была не только для освещения и электросварочных работ, но и для семикубовых экскаваторов, камнедробилок на карьерах и других механизмов с электрическим приводом. В Нукусе во время строительных работ под страхом полного отключения от электросети запрещалось пользоваться розетками и утюгами — так была велика перегрузка электростанций.

### Строители

В свое время, читая о ГУЛАГе, мы в своем неведении были уверены, что уж в Каракалпакии-то лагерей не было. Увы, великая стройка держалась на рабском труде заключенных, да и местного населения... На 1 января 1953 года в зоне строительства ГТК и его подразделений насчитывалось восемь лагерных пунктов и их отделений. Впоследствии Ургенчское отделение на 2 тыс. человек было ликвидировано: железная дорога дошла до Тахиаташа и нужда в перевалке грузов из вагонов в баржи и автомобили отпала. В первом квартале 1952 года на строительстве ГТК трудились 1521 вольнонаемный рабочий и 4852 заключенных. Во втором квартале соответственно 1600 и 7221 человек. На 1 января 1953 года на стройке числились 7268 свободных граждан и около 10 тыс. заключенных. По плану же на строительстве ГТК должны были работать около 11 тыс. человек.

Для сравнения: всех промышленных рабочих, вместе взятых, в Каракалпакии в 1950–1955 годах было не более 12 тыс. Без рабского

труда невозможно было уложиться в смету строительства. А САГС еще и «экономил» на фонде заработной платы: при выработке плана строительно-монтажных работ в 118,4% на 1 человека на содержание заключенных и привлеченного населения отводилось 66% от плана или расценок. Куда девалась сэкономленная часть — «МВД его знает...»

Лагеря были расположены в Казанджике (лаготделение № 11 на 3 тыс. человек), в Тахиаташе (лаготделения № 2 и 4 по 1,5 тыс. человек), Ходжейли (лаготделение № 6 на 500 человек) и одноименном лагере-совхозе (лагпункт № 3 на 300 человек), Нукусе (лаготделение № 5 на 500 человек), пос. Каратау (лаготделение № 7 на 500 человек).

Норма жилой площади на заключенного была установлена в 2 кв. м, фактически же в первый год было 0,99. Для личного состава войск та же норма составляла 4 кв. м. Нары сплошного типа одинаково служили и заключенным, и конвоирам, и вшам. Вообще условия жизни и службы рядового состава войск МВД, охранявших лагерь, мало чем отличались от условий жизни заключенных. И те и другие одинаково страдали от скученности, отсутствия жилья, жары, безводья, дизентерии, малярии, пыли и морозов. Как обычно, в Гулаге заключенные «жалели» конвоиров — говорили им: «Я-то здесь по принуждению, а ты что здесь делаешь»? Характерный штрих: несмотря на свою малочисленность, Комитет госбезопасности Каракалпакии успешно «отражал» неоднократные и отчаянные просьбы начальства лагпункта № 5 использовать источник питьевой воды (водоотстойник), находившийся на территории Комитета, для того, чтобы поить заключенных и их охранников.

В архиве мне не удалось обнаружить данных о статьях законов, по которым были осуждены работавшие на ГТК заключенные, поэтому трудно судить о соотношении среди них осужденных по политическим и уголовным делам. Сохранилась только сводка о составе заключенных лаготделения № 5 (Нукус). Из нее следует, что из 478 заключенных лишь трое были осуждены за антигосударственную политическую деятельность. Большинство остальных попали в лагерь как нарушившие Указ Верховного Совета СССР от 4 июня 1947 года, то есть «за хищения государственного имущества». Указ этот аналогичен Указу от 7 августа 1932 года, печально известному как Указ «семь-восемь» или о «пяти колосках», каравший людей, которые, спасаясь от голодной смерти, собирали колоски с колхозных полей. После войны, в 1947 году, в стране опять был голод и люди были просто вынуждены воровать.

Переписка заключенных с родственниками была чрезвычайно затруднена, попытки передать письмо на волю пресекались. В одном из донесений лаготделения № 5 приводится содержание перехваченного письма, написанного на узбекском языке: «Любому в Нукусе. Я из Фарабского района, Халдек-оба, колхоз Кирова, Атан Фаретов, у меня больные дома мать и жена остались. Мать плачет. Передайте ей привет»...

Подобно другим островам архипелага ГУЛАГ, лагеря, приписанные к ГТК, имели подразделения, занимавшиеся производством сельскохозяйственной продукции. До Карагандинских «плантаций» ГУЛАГа им было далеко, тем не менее совхоз-лагерь «Ходжейли» и подсобное хозяйство «Кызкеткен» выращивали зерновые, овощи и бахчевые. В лагерях содержали крупный рогатый скот, свиней, даже пасеку на 120 пчелиных семей.

### Конец великой стройки

В 1953 году, после смерти Сталина, сооружение ГТК было по инициативе Берия сначала приостановлено, а затем прекращено. Партия и правительство решили, что строительство канала нецелесообразно, и даже консервация уже вложенных громадных средств выгоднее его продолжения.

Чем было вызвано это решение? На повестке дня в Кремле стояла тогда целина. Немалую роль сыграла, видимо, и другая причина. Мой покойный отчим, историк и один из партторгов Компартии Каракалпакии того времени Емберген Даулетбаев, рассказал мне, что в начале 1960-х годов Первый секретарь ЦК Компартии Туркменистана Мухамедназар Гапуров<sup>9</sup> обещал Н. С. Хрущеву завалить страну туркменским тонковолокнистым хлопком — производить его не менее 3 млн т в год, если канал все же будет построен, но пройдет по другому руслу (по которому идет сейчас Каракумский канал). Где Гапуров, где Хрущев и где 3 млн т хлопка? Как это похоже на анекдот об Афанди, который смело обещал хану всего за 20 лет обучить чтению (разумеется, за хорошее вознаграждение) своего осла, ибо был уверен, что за это время кто-нибудь из них обязательно померет — либо он сам, либо хан, либо осел.

8 апреля 1954 года приказом Министерства сельского хозяйства СССР была создана комиссия по ликвидации строительства ГТК. Комиссия работала около двух лет. Расходы на ликвидацию предус-

матривались в размере 51 млн 243 тыс. рублей, фактически же на 1 января 1954 года они составили 129 млн 700 тыс. Опять-таки для сравнения: за все предвоенные годы в промышленное строительство Каракалпакии было вложено 66,3 млн рублей. Общая стоимость оборудования на базах консервации превысила 70 млн. Однако, судя по отчетам САГС, и эта стоимость, и величина расходов на консервацию оценивались весьма приблизительно. Оборудование по большей части инвентаризовано не было, не имело паспортов, зачастую неизвестны были даже цены на него. «Ликвидаторы» не могли решить, кому и что передавать и каким образом. Принимаемые сторонними организациями здания, оборудование и другие ценности не всегда могли быть оплачены, когда оборудование невозможно было вывезти, его передавали безвозмездно. Все это создавало широкие возможности для всякого рода сомнительных операций и прямых хищений. Очевидцы свидетельствуют: в период ликвидации можно было купить и поменять дешево все, начиная от гвоздей до автомобиля или трактора. Сколько и что ушло «налево» и «направо» — не сосчитать. Известно только, что за период с 1 марта 1951 года по 31 декабря 1954 года официальная сумма растрат и хищений составила 1 млн 302 тыс. рублей.

Лагерь-совхоз «Ходжейли» был передан Министерству совхозов Узбекистана, но уже вместе с убытками на сумму 1 млн 41 тыс. рублей. По объяснению руководства совхоза, убытки эти образовались вследствие регулярных разрушительных паводков, а также из-за отсутствия спроса на производимые хозяйством молочные продукты и овощи. При этом не сказано, чей спрос имелся в виду — заключенных или местного населения? Водохозяйственное оборудование и техника стоимостью в сотни миллионов рублей передавались союзным министерствам и их подразделениям: Каракумводстрою, Каршиводстрою, Сурханводстрою, Кызылордаплотинстрою, Куюмазарскому водохранилищу, Ташкентской базе материально-технического снабжения.

Каракалпакии достались законченные и незаконченные объекты капитального строительства, оборудование, машины, механизмы и транспортные средства на сумму в 153 млн 888 тыс. рублей. Оборудование и здания на 7 млн рублей получило Министерство сельского хозяйства республики, на 8,6 млн — Министерство стройматериалов, на 7 млн рублей — Министерство здравоохранения, на 3 млн — Министерство местной промышленности, на 2 млн — Министерства культуры и просвещения (каждое), на 0,8 млн рублей — Министер-



ство связи и т. д. В то же время в ходе ликвидации строительства из Каракалпакии было отгружено в 1953 году 1369 вагонов по 60 т и более 10 барж по 500 т, а в 1954 году — 1120 вагонов. Всего с 1953 по 1955 годы со стройки ушли 2524 вагона.

Во что обошлась великая стройка? На 1 мая 1953 года на ее балансе числилось незавершенных объектов капиталовложений, основных средств, оборудования, материалов, товаров, временных сооружений более чем на 500 млн рублей. А все совокупные затраты на строительство канала составили около 21 млрд рублей. То были огромные средства, если вспомнить, что буханка хлеба стоила тогда 15 копеек...

После закрытия ГТК в элите Каракалпакии утвердилось мнение, что теперь республика превратится в Богом забытый край. Иногда можно услышать: если бы ГТК был построен, то народам Приаралья не пришлось бы решать нынешние социально-экологические и экономические «головоломки». Возможно. Но все-таки история не знает сослагательного наклонения. К тому же судьба Аральского моря была решена еще в 1949 году, когда еще не началось строительство ГТК и не было речи о Каракумском канале. Именно тогда академик Асоченский<sup>10</sup> объявил о программе перераспределения стока Амударьи. «В результате такого перераспределения воды по Аральской низменности со временем Аральское море исчезнет. Морское зеркало, испарявшее воду в западной части низменности, переместится на восток, ближе к горам, что должно безусловно увлажнить климат предгорной зоны. Режим водных источников будет изменен с помощью водохранилищ, которые, располагаясь в верхних и средних течениях рек, будут положительно влиять на климат». Печально, но наука сначала за соответствующее вознаграждение обосновала необходимость уничтожения Арала, чтобы потом делать вид, что спасает его...

\* \* \*

Стоило ли писать о делах давно минувших дней? Убежден, что стоило. Ведь история учит не только тому, что ничему нас не учит... Более 15 тыс. человек отдали ГТК и Каракалпакии по три года своих жизней, и забыть об этом — значит, еще раз отнять у них те годы и их труд так же, как это однажды сделало государство. Нам еще не раз придется грустно всматриваться в недостроенные каналы, железные дороги, по которым не ходят поезда, земли, ранее живые, а сейчас покрытые коростой соли, и во многое другое, что строилось

потому, что кто-то в угоду собственным амбициям мостил благими намерениями путь народам в очередной «рай».

Другим мотивом стали, как уже отмечалось, попытки возрождения идеи переброски части стока северных рек в Среднюю Азию. Кто-то приветствует эту идею, кто-то считает ее преждевременной или вовсе нереалистической. Но если допустить, что правы сторонники проекта, тогда придется признать: обернется ли строительство «Сибирь-дарьи» святым делом или очередной авантюрой зависит от двух условий. Во-первых, от подотчетности общественности, прозрачности затрат на строительство, то есть, в конечном счете, от степени демократизации, которой достигнут страны, вовлеченные в строительство, во-вторых, от тщательности расчетов и методов строительства. И для выполнения обоих условий опыт строительства ГТК может оказаться в высшей степени полезным.

В моей статье по-прежнему не нашлось места историям конкретных людей и их страстям, главными действующими героями снова стали рубли, объекты и планы. Вряд ли могло быть иначе, раз статья построена на документах САГС МВД СССР. Но живы еще люди, которые могут рассказать многое. Такие, например, как историк С. Камалов или краевед В. А. Бочин. Будучи журналистом, он приехал на строительство канала, чтобы описать его, да так и остался в Каракалпакии. Тогда же остался в Каракалпакии и И. В. Савицкий, создатель уникального музея русского авангарда в мало кому известном городе Нукусе, он же был участником Хорезмской экспедиции С. Толстова в тех же 50-х годах. Впрочем, дела и судьбы этих людей — это уже другая история, хотя и не менее захватывающая, чем история ГТК.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Советская Каракалпакия, 1990, 23 октября (№ 200), 24 октября (№ 201), 25 октября (№ 202).

<sup>2</sup> *Сарыбаев К. С.* Роль орошения в социально-экономическом развитии Каракалпакистана. Нукус. Изд-во «Каракалпакистан», 1986. С. 134.

<sup>3</sup> *Султанова С.К.* Каракалпакистан в 1946–1960 годах: узловые проблемы истории. Нукус, 2001.

<sup>4</sup> См. сведения об отправке в Бухару в 1675 году посольства Даудова и Касимова: *Алкин И.* Средняя Азия. Экономико-географический очерк Кара-Калпакистана, Киргизстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Ч. I. М., 1931. С. 188–189.

<sup>5</sup> *Бартольд В. В.* Сведения об Аральском море и низовьях Аму-Дарьи с древнейших времен до XVII века // Сочинения. Т. III. М., 1965. С. 17.

<sup>6</sup> См.: Пропуск вод р. Аму-Дарьи по старому ее руслу в Каспийское море и образование непрерывного водного Аму-Дарьинского — Каспийского пути от границ Афганистана по Аму-Дарье, Каспию, Волге и Мариинской системе до Петербурга и Балтийского моря. Издано начальником экспедиции, генерального штаба генерал-лейтенантом А. И. Глуховским на английском и русском языках. СПб., 1893.

<sup>7</sup> Следует заметить, что строительство каналов для обводнения засушливых, но пригодных к орошению земель Туркмении началось еще в 1920-е годы. Так, в 1929 году по Бассага-Керкинскому каналу (длиной 100 км) вода пошла по Келифскому Узбою в глубь юго-восточных Каракумов.

<sup>8</sup> Автор имел честь получать у И. Н. Рейдера уроки игры на скрипке, но оказался плохим учеником.

<sup>9</sup> Гапуров Мухаметназар Гапурович (1922–1999), советский государственный и партийный деятель. С 1957 по 1962 год — первый секретарь Чарджоуского обкома КП Туркменистана, с марта 1963 года — председатель Совета Министров ТССР, с 1969 по 1985 год — первый секретарь ЦК КП Туркменистана.

<sup>10</sup> *Аскоченский А. Н.* Гидротехническое строительство в Узбекистане за 25 лет // Юбилейный сборник, посвященный 25-летию Узбекской ССР. Ташкент, «Фан», 1949. С. 294. Аскоченский Александр Николаевич (1898–1973), гидротехник, академик ВАСХНИЛ (1956) и АН Узбекистана (1943), Герой Социалистического Труда (1968), лауреат Ленинской премии (1965). Участвовал в проектировании и сооружении Каракумского канала.