

З.К. АХМЕДЖАНОВА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СРЕДНЕЙ АЗИИ И КАЗАХСТАНЕ



МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ УЗБЕКСКОЙ ССР
ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
ИМ. НИЗАМИ

З. К. АХМЕДЖАНОВА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО
В СРЕДНЕЙ АЗИИ
И КАЗАХСТАНЕ
(КОНЕЦ XIX—НАЧАЛО XX В.)

ТАШКЕНТ
ИЗДАТЕЛЬСТВО «ФАН» УЗБЕКСКОЙ ССР
1984

В монографии на основе богатого фактического материала рассматривается история железнодорожного строительства в Средней Азии и Казахстане (конец XIX — начало XX в.) и его социально-экономическое и политическое значение для данного региона. Большое внимание уделено зарождению и формированию железнодорожного пролетариата, особенно из представителей местных национальностей, роли железнодорожников в революционном движении.

Для исследователей истории Средней Азии и Казахстана, преподавателей и студентов исторических факультетов вузов и широкого круга читателей.

Ответственный редактор

доктор исторических наук *А. М. Юлдашев*

Рецензенты

доктор исторических наук *Г. И. Желтова*,
кандидат исторических наук *Е. А. Дева*

ВВЕДЕНИЕ

Прогресс в экономике, успешное решение важнейших социально-политических и культурных задач на этапе развитого социализма в Советском Союзе в значительной мере определяются развитием всех видов транспорта, в особенности железнодорожного.

Начало созданию железнодорожной сети в нашей стране положено в 30-е годы XIX в. Изучение истории железнодорожного строительства в центральных и отдаленных районах России в дореволюционный период имеет определенное научное и познавательное значение: дает возможность раскрыть его роль в развитии капитализма в России вглубь и вширь, концентрации производства и капитала, формировании пролетариата, зарождении капиталистических отношений на окраинах России, в том числе в Средней Азии и Казахстане; исследовать сложный процесс созревания потенциальных революционных сил в регионе и вовлечение этих сил в общую революционную борьбу во главе с российским пролетариатом под руководством партии большевиков. Это особенно важно в настоящее время, когда усилилась идеологическая борьба со всякого рода фальсификаторами истории нашей страны.

Методологической основой работы являются произведения основоположников марксизма-ленинизма, решения съездов Коммунистической партии Советского Союза, а также постановления ЦК КПСС, ЦК КПУз и ЦК коммунистических партий других среднеазиатских республик и Казахстана.

Классики марксизма-ленинизма вскрыли причины бурного железнодорожного строительства, показав его социально-экономические и политические последствия. К. Маркс писал, что «именно революция в способе производства промышленности и земледелия сделала необходимой революцию в общих условиях общественного процесса производства, т. е. в средствах связи и транспорта»¹.

Отметив тесную связь сооружения железных дорог с развитием капитализма в России, В. И. Ленин подчеркнул, что «желдороги, это — итоги самых главных отраслей капиталистической промышленности, каменноугольной и железоделательной...»²

Являясь продуктом промышленной революции, машинной индустрии, железные дороги, в свою очередь, способствовали подъему промышленного развития. И особенно большую роль они сыграли в разрушении докапиталистических форм производства на окраинах России. Но железные дороги наряду с этим повлияли на обострение противоречий капиталистического общества, углубление классовой борьбы. В условиях капитализма они используются господствующими классами для усиления эксплуатации трудящихся, порабощения и закабаления других народов. В. И. Ленин подчеркивал, что российская буржуазия «...предпринимает гигантские постройки железных дорог в свои колонии, создавая себе там рынок... выращивая с особенной быстротой и там промышленную и земледельческую буржуазию и бросая массу производителей в ряды вечно голодного безработного люда»³, так как в капиталистических странах железнодорожное строительство превращено «в орудие угнетения *миллиарда* людей (колонии плюс полукolonии), т. е. больше половины населения земли в зависимых странах и наемных рабов капитала в «цивилизованных странах»⁴. Одновременно железные дороги способствовали формированию, численному росту железнодорожного пролетариата, который, будучи связан с главными «нервами» страны, быстро рос, мужал, закалялся, поднимался на политическую борьбу. В. И. Ленин относил железнодорожников к одному из ведущих отрядов рабочего класса, связывал социально-экономические и политические последствия сооружения железных дорог как в центре, так и на окраинах России с кардинальной проблемой социалистической революции — созревaniem материальных предпосылок ее победы. Исходя из того, что многие аспекты железнодорожного строительства в Средней Азии и Казахстане не получили еще должного освещения, мы обратились к их дальнейшей разработке.

Дореволюционная историография строительства железных дорог в указанном регионе располагает лишь несколькими публикациями⁵.

Научные разработки проблемы начались только

после Великого Октября. В 20-е—30-е годы отдельные вопросы постройки рельсовых путей затрагиваются в трудах о колониальном периоде истории Средней Азии и Казахстана, но в ряде из них недооценивалось прогрессивное значение присоединения региона к России. В некоторых публикациях того периода показана в той или иной мере роль железных дорог в развитии экономики края, проникновении сюда частного капитала⁶. Важно, однако, то, что накопленный в те годы фактический материал лег в основу дальнейшего изучения проблемы.

Начиная с середины 30-х до половины 50-х годов вышли обобщающие труды по экономике России. Среди них важно отметить работу П. И. Лященко, поскольку автор останавливается на вопросах железнодорожного строительства в России. Однако он почти не касается вопросов сооружения дорог на территории Средней Азии и Казахстана⁷. В некоторой степени они получают освещение в монографиях и статьях, посвященных вхождению Казахстана и Средней Азии в состав России, их истории.

После XX съезда КПСС расширяется фронт исследований, что находит выражение и в освещении вопросов железнодорожного строительства⁸.

В последние десятилетия появились труды, в которых история строительства железных дорог стала объектом специального исследования как в масштабе всей территории России, так и в Средней Азии⁹ и Казахстане¹⁰.

В 60—70-х годах вышли обобщающие работы по истории среднеазиатских республик и Казахстана, в которых значительное место уделено железнодорожному строительству¹¹.

Отметим, что данная проблема в какой-то мере нашла отражение в книгах, опубликованных в связи с празднованием 250-летия добровольного вхождения Казахстана в состав России, 100-летия Ашхабада, 2000-летия Ташкента. Однако в новых работах не получили развернутого освещения¹² вопросы строительства железных дорог в начале XX в. за счет частного капитала.

Анализ важнейших изданий показывает, что авторами основное внимание уделяется изучению истории постройки магистральных казенных железных дорог (Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской), в то время как о сооружении железных дорог акционерными

компаниями приводятся довольно скромные сведения. Такие аспекты, как разработка и рассмотрение проектов, дебаты вокруг строительства, борьба между крупными акционерными обществами за получение концессий, численность, национальный и социальный состав рабочей силы, роль солдат железнодорожных батальонов в постройке железных дорог, использование труда выходцев из стран Ближнего и Среднего Востока, а также военнопленных — чехов, словаков, хорватов, немцев, представителей других национальностей и народностей в исторической литературе получили слабое отражение. Недостаточно раскрыта сущность колониальной политики царизма и непомерно трудные условия в процессе сооружения железных дорог, когда каждая верста пути уносила сотни человеческих жизней.

В числе экономических, социальных и политических последствий проведения железных дорог в Средней Азии и Казахстане менее всего изучены влияние их на развитие здесь капиталистических отношений, концентрация производства и капитала в железнодорожном строительстве, численность и состав железнодорожного пролетариата, особенно местных национальностей, зарождение и развитие революционного движения в его среде, в частности в 80—90-х годах XIX в., создание и состав революционных социал-демократических групп, роль железнодорожников в революционном движении в предоктябрьский период и прежде всего участие в буржуазно-демократических революциях 1905—1907 г. и февральской 1917 г.

Для более полного освещения названных сторон проблемы нами изучено более 1500 архивных дел многочисленных фондов Москвы, Ленинграда, Ташкента, Оренбурга, Алма-Аты, Кзыл-Орды, Андижана, Самарканда. Интересные данные удалось обнаружить в библиотеках областных краеведческих музеев Ферганы, Андижана, Самарканда, Бухары, а также в музее тепловозоремонтного завода им. Октябрьской революции (г. Ташкент), в архиве республиканского Музея истории народов Узбекистана АН УзССР.

Богатый материал о строительстве железных дорог почерпнут из опубликованных отчетов, статистических сборников, журналов экспедиций и комиссий, уставов акционерных обществ, формуляров об эксплуатации дорог, а также путеводителей по Среднеазиатской и другим железным дорогам края, изданных в начале XX в.¹³, периодики того времени, позволивших воссоз-

дать хронологию сооружения здесь железных дорог. Соответствующую помощь оказали мемуары, дневники, записки, воспоминания участников строительства железных дорог¹⁴.

Изучение архивных документов дало возможность воссоздать основные этапы истории прокладки рельсовых путей на территории Средней Азии и Казахстана, ввести в научный оборот содержание многочисленных проектов, показать соперничество предпринимателей в борьбе за получение концессий, определить особенности сооружения казенных и частных железных дорог.

Обнаруженные нами документы опровергают утверждения некоторых историков, считающих, что в Средней Азии и Казахстане были построены лишь немногочисленные железнодорожные линии, причем казенные главным образом с целью политического и военно-стратегического укрепления позиций царизма, а частные — в интересах экономического освоения края. Сохранившиеся документы свидетельствуют, что все дороги были построены исходя из классовых интересов и экономических, политических, военно-стратегических соображений.

Архивные документы позволяют уточнить численность и национальный состав строителей и кадровых рабочих на железных дорогах, выявить многочисленные источники их формирования, особенности зарождения, становления и развития национальных кадров путейцев. Они отражают, в частности, историю создания и передислокации двух закаспийских железнодорожных батальонов, их роль в сооружении, эксплуатации дорог, в революционном движении региона; восполняют (в известной мере) пробелы в исторической литературе, освещающей участие в строительстве железных дорог в Средней Азии и Казахстане выходцев из стран Ближнего и Среднего Востока, воссоздают картину жизни и труда строителей; содержат сведения о революционных выступлениях железнодорожников, составе и работе социал-демократических групп и организаций. Исключительную ценность представляют обнаруженные списки активных участников революции 1905—1907 гг.

Архивные документы более четко позволяют представить на примере строительства железных дорог сущность колониальной политики в Средней Азии и Казахстане, глубже исследовать корни интернациональной дружбы трудящихся края с российским пролетариатом,

их единения в совместной борьбе в период трех революций.

При написании работы нами использована также научная литература по широкому кругу проблем истории Средней Азии и Казахстана.

Однако оговоримся, что мы не касаемся подготовки и проведения Октябрьской социалистической революции в Средней Азии и Казахстане, учитывая, что советскими историками изданы обобщающие труды, посвященные установлению Советской власти в регионе, в которых довольно широко на богатом практическом материале освещено участие железнодорожников в установлении Советской власти в регионе.

Глава I.

СООРУЖЕНИЕ ВАЖНЕЙШИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СРЕДНЕЙ АЗИИ И КАЗАХСТАНЕ

Предпосылки строительства железных дорог

Железнодорожное строительство, начавшееся в 20-х годах XIX в. в передовых капиталистических странах Европы, быстро распространилось на другие континенты и особенно активизировалось в конце XIX — начале XX в., в период, когда капитализм вступил в высшую стадию своего развития — империализм. С 1890 по 1913 г. прирост сети железных дорог составил в Европе 122 тыс., в США — 143 тыс., в колониях и полусамостоятельных государствах Азии и Америки — 222 тыс. км¹. В. И. Ленин подчеркивал, что быстрее всего развитие железных дорог шло «...в колониях и в самостоятельных (и полусамостоятельных) государствах Азии и Америки»². Правительства содействовали строительству казенных и частных железных дорог, предоставляя предпринимателям, акционерным компаниям, заводам, выпускающим необходимое железнодорожное оборудование, кредиты «...на особо выгодных условиях, с особыми гарантиями доходности, с прибыльными заказами для сталелитейных заводов и пр. и т. д.»³

Не была исключением и Российская империя. После отмены крепостного права развитие капитализма в России происходило быстрыми темпами. Огромные территории Юга и Юго-Востока Европейской России, Кавказа, Средней Азии, Сибири, являвшиеся колониями русского капитализма, обеспечивали ему возможность форсированного развития не только вглубь, но и вширь⁴. Бурное развитие капитализма содействовало железнодорожному строительству, темпы которого были выше, чем даже в развитых капиталистических странах. В. И. Ленин указывал, что «русская железнодорожная сеть возросла с 3 819 километров в 1865 г. до 29 063 км. в 1890 г., т. е. увеличилась более чем в 7 раз. Соответствующий шаг был сделан Англией в более продолжительный период (1845 г. — 4 082 км, 1875 г. — 26 819 км, увеличение в 6 раз)...»⁵.

Особенно большой размах железнодорожное строи-

тельство в России получило в начале XX в. и в годы первой мировой войны. Это способствовало тому, что накануне Великого Октября Россия заняла второе место в мире по протяженности железнодорожной сети. Строительство железных дорог расширяется как в центральной части России, так и на ее окраинах: в Сибири, Закавказье, Средней Азии и Казахстане.

Необходимость прокладки рельсовых путей в Средней Азии и Казахстане была вызвана рядом обстоятельств. В исторической литературе на этот счет существуют различные точки зрения. Одни авторы придерживаются мнения, что строительство железных дорог в данном регионе было продиктовано только военно-стратегическими соображениями⁶. По мнению советского историка В. А. Суворова, железнодорожное строительство в Средней Азии началось с Закаспийской железной дороги и было вызвано военными и политическими мотивами⁷.

Некоторые историки считают политические и военно-стратегические факторы ведущими при постройке лишь казенных дорог, а экономические — дорог за счет частного капитала. Так, М. Х. Асылбеков пишет: «В строительстве железных дорог в Средней Азии, Казахстане и Сибири нашли отражение две тенденции, а именно государственное и частное строительство. За счет государства были построены железные дороги, имевшие преимущественно политическое и военно-стратегическое значение — Среднеазиатская, Сибирская и Оренбургско-Ташкентская. Железные дороги, имевшие преимущественно экономическое значение, строились частными предпринимателями и акционерными обществами: Оренбургская, Рязанско-Уральская, Воскресенская, Спасско-Карагандинская, Троицкая, Алтайская, Риддерская, Семиреченская»⁸.

И, наконец, ряд историков объясняют необходимость сооружения частных железных дорог в Средней Азии и Казахстане разными причинами. Так, по мнению Э. Н. Власова, Е. А. Деева, Л. Н. Кравец, З. Файзиева, «при строительстве Ферганской дороги первоочередное значение имели экономические цели, постройка Бухарской железной дороги выдвинула на первый план военно-стратегические и политические задачи, а затем уже экономические»⁹. Однако свою точку зрения авторы оставляют без доказательств. Попытку внести ясность в этот вопрос предприняла Р. З. Шмидт, которая утверждала, что строительство Закаспийской железной доро-

ги было вызвано не только военно-стратегическими, политическими, но и экономическими соображениями.

Наше исследование показывает, что необходимость сооружения железных дорог в Средней Азии и Казахстане связывалась с решением комплекса задач. Временное превалирование одних факторов зависело от конкретных в какой-либо момент задач, но в итоге не исключалось достижение других целей. Однако подчеркнем, что экономические предпосылки играли большую роль в решении вопроса строительства железных дорог в Средней Азии и Казахстане. В. И. Ленин писал, что капитализму свойственно «...могучее стремление... расширяться на другие территории, заселить и распыхать новые части света, образовать колонии, втянуть дикие племена в водоворот мирового капитализма»¹⁰. Развитие капитализма в России требовало прокладки новых рельсовых путей на окраинах.

Средняя Азия и Казахстан давно интересовали российскую буржуазию как рынок сбыта и источник сырья. После присоединения этой обширной территории к России царское правительство и капиталисты стремились приспособить экономику нового края к нуждам быстро растущей текстильной промышленности... Текстильным фабрикантам «...нужен рынок немедленно...»¹¹,—писал В. И. Ленин.

С присоединением Средней Азии буржуазия предпринимала все меры, чтобы создать в этом регионе собственную хлопковую базу, предприятия первичной переработки сырья и продуктов сельскохозяйственного производства. Правительство приняло ряд аграрных налоговых законов, изменило существовавшие тарифы на ввозимый в Россию из-за границы хлопок, чтобы содействовать созданию в Средней Азии собственной хлопковой базы. Кроме того, царизм был заинтересован в богатых недрах края. Но предпринимаемые меры не давали ощутимых результатов. Проникновение российского капитала в край тормозилось отсутствием современных для того времени путей сообщения, которые соединяли бы центральную часть России со Средней Азией и Казахстаном. Караванный способ перевозки товаров не обеспечивал расширения экономических связей метрополии и колонии. Положение осложнялось и тем, что Средняя Азия не имела крупных судоходных рек. Развитие капитализма вширь настоятельно требовало улучшения путей сообщения, средств перевозок товаров¹².

Необходимость строительства железных дорог была вызвана и политическими причинами. По мере присоединения Средней Азии к России в регионе устанавливалась система колониального угнетения и национального порабощения. Царское правительство прилагало огромные усилия для упрочения здесь своего господства, усиления влияния на Бухарский эмират и Хивинское ханство, экономического, политического и духовного порабощения всех народов Средней Азии и Казахстана, попавших под двойной гнет.

Установив в крае колониальный режим, царизм подчинил административное управление здесь военному ведомству. По всей территории были расквартированы войска Туркестанского военного округа, ближайшие к нему военные округа были в постоянной готовности для оказания необходимой поддержки в случае внутренних осложнений в этом регионе.

Однако принятые царскими властями меры по укреплению политического господства не давали желаемых результатов, поэтому правительство надеялось, что, построив железные дороги, опоясав стальными путями важнейшие районы, можно завершить присоединение края, подавить все попытки народных масс к оказанию сопротивления колониальным порядкам и не допустить зарождения и развития национально-освободительного и революционного движения, так как внутренних осложнений в крае царизм боялся больше, чем обострения отношений с Англией, пытавшейся распространить свое влияние на среднеазиатские ханства со стороны Афганистана.

Необходимость строительства железных дорог была вызвана также военно-стратегическими соображениями.

Присоединение ряда районов Средней Азии, в том числе Бухарского (1868 г.), Хивинского (1873 г.), Кокандского ханств (1876 г.) привело к обострению англо-русских противоречий. В 1873 г. в результате длительных переговоров между Россией и Англией было достигнуто соглашение о разграничении сфер влияния в этих районах Азии. По договору, земли до Амударьи и Туркестанские степи попадали в сферу влияния России, а Афганистан (с условием сохранения его независимости) — под контроль Англии. Но и после заключения договора англо-русское соперничество в Средней Азии не прекратилось.

Естественно, в создавшихся условиях царское правительство принимало срочные меры для закрепления

своего господства в Средней Азии. Для этого нужна была железная дорога, которая соединила бы центральные районы России с далеким краем.

Таким образом, необходимость строительства железных дорог в Средней Азии и Казахстане была продиктована совокупностью экономических, политических, военно-стратегических факторов.

Проекты и борьба за их осуществление. Идея строительства железных дорог в Средней Азии и Казахстане зародилась в период, когда планировалось проведение магистральных путей в Европейской части России. В правительственных кругах, на страницах русской и иностранной печати об этом шли горячие споры. Обсуждалась необходимость прокладки рельсовых путей, возможность проведения их через пески Каракумы, рентабельность и, наконец, направление.

В строительстве железной дороги были заинтересованы прежде всего российская буржуазия и торговые слои края¹³. Особенно настаивала на нем туркестанская колониальная администрация. Генерал-губернатор Кауфман требовал провести правительственные изыскания, без которых нельзя было судить о возможности строительства железной дороги, и подчеркивал необходимость его форсирования¹⁴, особенно учитывая существующие первобытные средства передвижения¹⁵.

В то же время некоторые представители официальных кругов России, местные феодалы и мусульманское духовенство относились к сооружению дороги крайне отрицательно. Последние видели в этом покушение на их собственность, власть над дехканами. Они опасались, что отчуждение земель под полотно железной дороги затронет их владения (хотя царское правительство всячески оберегало интересы крупных землевладельцев при строительстве), лишит их огромных доходов и дешевых рабочих рук. Главное же, местные эксплуататоры боялись политических последствий строительства, считая, что железные дороги втянут ханства в политическую орбиту России, подорвут религиозные устои, нарушат вековые обычаи и порядки, ослабят влияние духовенства на верующих.

В ходе обсуждения созревали различные проекты, представленные правительству отдельными компаниями и лицами.

60- и 70-е годы XIX в. стали наиболее результативными в разработке проектов первой железной дороги в Средней Азии. И не случайно: эти годы в России ха-

рактизируются бурным развитием железнодорожного строительства, в котором В. И. Ленин отмечал два периода: 1865—1875 гг. и 1893—1897 гг.¹⁶. Именно в это время было представлено наибольшее количество проектов, которые по основным направлениям можно разделить на четыре группы: проекты, предлагавшие проведение железной дороги между Каспийским и Аральским морями и далее в глубь Средней Азии; проекты дороги Оренбург — Ташкент — Самарканд; проекты дороги, соединяющей Европу с Индией, Ираном, Афганистаном, Китаем через Среднюю Азию (так называемая линия Париж — Калькутта); проекты дороги от побережья Каспийского моря, далее в глубь Туркестанского края. Первое место занимали проекты железнодорожного пути между Оренбургом и Ташкентом, ибо российская железнодорожная сеть от Москвы была доведена к этому времени до Оренбурга. Естественно, техническая мысль была направлена на то, чтобы провести дорогу на юго-восток до Ташкента — торгового, политического и военного центра Средней Азии. Очень незначительное число проектов предлагало проложить рельсовый путь от восточного побережья Каспийского моря в глубь Туркестанского края. Объясняется это тем, что Туркмения еще не была присоединена к России, сеть русских железных дорог доходила к этому времени только до Царицына, а пески Каракумов считались непреодолимыми.

Большая часть проектов (около 30) была подана иностранными компаниями, банками, отдельными предпринимателями и инженерами, особенно французскими, немецкими и бельгийскими. Эти проекты преследовали, кроме планов экономического захвата среднеазиатских рынков, политическое порабощение народов Средней Азии. К проектам, представленным иностранцами, русское правительство относилось с большой осторожностью.

Около 20 проектов принадлежало русским частным лицам и предпринимателям (капиталисту Струве, купцу Лазареву, текстильному фабриканту Горелину и др.); часть проектов была подана инженерами Барановским, Безносиковым и др., представляющими русскую буржуазию, искавшую новых рынков сбыта и источников сырья, заинтересованную в постройке железнодорожных магистралей. И, наконец, значительная часть из 20 проектов была подана местной царской администрацией,

особенно заинтересованной в проведении железной дороги¹⁷.

Все проекты обсуждались в правительственных учреждениях, отчасти в Оренбургском отделе Императорского географического общества, министерстве путей сообщения, на страницах печати, и почти все были отклонены правительством как нереальные по тем или иным причинам. Вместе с тем ряд проектов несмотря на утверждение, полученное разрешение на проведение изыскательских работ, так и не был осуществлен.

В то же время царское правительство все более убеждалось в том, что железная дорога в Среднюю Азию необходима для укрепления его экономического, политического, военно-стратегического положения, и в середине 70-х годов было вынуждено разрешить провести более серьезные изыскания за счет казны по определению направления проектируемой железной дороги.

До начала 80-х годов все еще не создано единого мнения о целесообразности и возможности строительства железной дороги в Туркестанском крае. Ни у одной страны мира не было опыта прокладки железнодорожного пути через песчаные пустыни. Многие ученые и инженеры считали, что провести железную дорогу через пески невозможно, а поэтому предлагали обойти пески, что значительно увеличивало ее протяженность. Решающую роль сыграли выводы экспедиции 1877—1879 гг., которая впервые научно доказала, что Каракумы не лишены растительности и воды, предложила ряд способов искусственного закрепления песков и укладки в них рельсов и пришла к окончательному заключению, что проведение железной дороги через пески возможно¹⁸, положив тем самым конец «доказательствам» о невозможности прокладки железной дороги через пустыню. Для того времени это было подлинным научным открытием, победой передовой русской научно-технической мысли.

Экспедиция доказала, что в первую очередь необходимо построить Ташкентско-Оренбургскую железную дорогу.

Таким образом, после присоединения Средней Азии к России царское правительство с целью экономического, политического и военного укрепления своей власти в Туркестанском крае и противодействия стремлениям Англии проникнуть в эти районы предпринимало многие меры, в числе которых одной из главных было

строительство дорог. Вокруг железнодорожного строительства развернулись горячие споры, которые отражали мнение различных противоположных общественных групп: военных кругов, нарождавшейся русской и местной буржуазии, торговых слоев, чиновничества, ученых, передовых представителей русского и среднеазиатского общества и, наконец, местных феодалов и мусульманского духовенства. В течение двадцати лет шли дебаты, обсуждались представленные проекты, проводились изыскания на трассе будущей железной дороги.

Строительство казенных железных дорог

Закаспийская военная железная дорога. Несмотря на то, что к концу 70-х годов XIX столетия были начаты изыскательские работы по проектированию и сооружению железной дороги Ташкент — Оренбург, вопрос о проведении этой дороги оставался все еще не решенным окончательно. Однако обострение англо-русских отношений заставило российское самодержавие форсировать прокладку рельсового пути с восточного побережья Каспийского моря в глубь материка. Кроме того, царское правительство планировало осуществить ряд мер, чтобы завершить присоединение Туркмении, укрепить свое положение в Закаспии. Как известно, первая Ахалтекинская экспедиция, предпринятая в 1879 г. с целью присоединения Туркмении, закончилась неудачно. Задержка со второй экспедицией могла ослабить позиции России не только в Закаспии, но и в Бухарском и Хивинском ханствах. Военное министерство выступило с предложением построить железную дорогу до Кизыл-Арвата. Для максимального сокращения сроков строительства на данном участке оно предложило взять из имевшегося правительственного запаса все необходимые материалы и перевезти их из России на Михайловскую пристань к 1 мая 1880 г., прислать 200 лучших смоленских землекопов, сформировать и направить на строительные работы железнодорожный батальон. Предполагалось выполнить все работы за два месяца и с 1 июля 1880 г. начать регулярное движение поездов¹⁹. Эту идею всячески поддерживал командующий войсками округа, который считал, что только железная дорога между Красноводском и Кизыл-Арватом поможет присоединить Туркмению и укрепить положение России на границе с Афганистаном.

После долгих дебатов в правительственных кругах на совещании 11 и 12 февраля 1880 г. было признано необходимым начать подготовку второй Ахалтекинской экспедиции и постройку железной дороги от побережья Каспийского моря (от Михайловского залива) до Кизыл-Арвата²⁰.

Проведение дороги было поручено военному министерству. Работы на первом участке начались 26 августа 1880 г. Еще до развертывания строительства в Закаспийский край прибыли инженеры и техники путей сообщения. Работы на участке от Михайловского залива до Молла-Кары возглавил инженер А. И. Югович, изыскания вел инженер путей сообщения П. М. Лессар; инженерами-строителями были назначены Погорелко и Быстрохинский²¹. Руководство всем строительством осуществлял генерал-лейтенант М. Н. Анненков; строителем дороги сначала был назначен инженер Усов, затем М. И. Хилков. Для перевозки водным путем строительных материалов и подвижного состава из Царицына через Астрахань в Красноводск в сентябре 1880 г. был заключен договор с пароходным обществом «Кавказ и Меркурий»²². Участок дороги до Молла-Кары был построен за 9 дней — с 26 августа по 4 сентября 1880 г.

25 ноября 1880 г. правительство приняло решение о продолжении прокладки паровой железной дороги от Молла-Кары до Кизыл-Арвата (217 верст). С этой целью 27 ноября 1880 г. М. Н. Анненков заключил договор с варшавским купцом И. Н. Керсновским, который брал на себя обязательства уложить железную дорогу между обозначенными пунктами²³. Для облегчения развозки строительных материалов на Кизыл-Арватском участке была устроена конная переносная дорога.

Строительство кизыл-арватского участка проходило в исключительно трудных условиях. Впервые в истории предпринималась попытка проложить путь по сыпучим пескам. Едва успевали сделать полотно, как оно тотчас разрушалось. Вначале всякая растительность уничтожалась; потом строители убедились, что, только сохраняя ее, можно закреплять пески. Этому же будут способствовать защитные посадки из саксаула. Применялись и иные способы закрепления песков. Сильные бури, разливы рек часто сводили на нет труд тысяч людей. Наступавшие неожиданно холода, сильные ветры выводили из строя водоподъемные механизмы. Архивные документы свидетельствуют, что такие явления были не

редки. Так, 19 апреля 1881 г. полковник Иванов телеграфировал из Баи начальнику Закаспийской области генерал-лейтенанту Кроненбергу: «16 числа сильной бурей подняло воду в Михайловском заливе, так что затопило берег, интендантский склад, опреснитель, пристань железной дороги, пекарни и разрушило полотно железной дороги до четырех верст. Сообщение прекратилось, затем вода вышла вверх по Узбою и в Молла-Кары разрушила дамбу через Узбой; телеграфное сообщение тоже по всем направлениям прервано; вода еще не сбывает, и в Молла-Карах устанавливается временно плот для переправы; в Михайловском приняты меры к восстановлению путей. Если ветер стихнет и вода спадет, то можно восстановить сообщение в 3—4 дня»²⁴.

4 декабря 1881 г. Кроненберг сообщил в Ашхабад: «С 29 ноября движение поездов крайне замедлено, вследствие наступивших морозов, доходивших при сильном ветре до 16 градусов. Водоподъемные здания устроены открытыми, и поэтому вода в насосах замерзает, приходится давать ее ведрами. Нефть тоже сгущается и трудно проходит в трубах, принимают все меры к тому, чтобы восстановить безостановочное движение»²⁵.

Часто доставка строительных материалов задерживалась из-за нехватки транспортных средств или невыполнения отдельными предприятиями заказов. Например, до конца 1880 г. и до прекращения навигации на Волге оказались неперевезенными 325 тыс. пудов рельсов, 28 тыс. пудов креплений, 116 платформ, 23 вагона и около 80 тыс. шпал, 304 тыс. шпал не были подготовлены ни волжскими лесопромышленниками, ни в Баку, ни в Астрахани²⁶. Производство земляных работ иногда опережало укладку рельсов на 40 верст²⁷. В таких случаях сообщение поддерживалось конной дорогой. 4 марта 1881 г. М. И. Хилков сообщил генерал-губернатору, «...что недоставка укладочного материала из Красноводска сильно задерживает работы и увеличивает стоимость их. Рабочие на укладке пути два дня без материала, в Михайловском заливе 3-й день нет баржи»²⁸. Поскольку Михайловский залив не мог принимать пароходы из-за мелководья, грузы, идущие из России, приходилось доставлять от Красноводска плоскородными баржами.

Наиболее трудоемким было производство земляных работ на участках до Молла-Кары и, особенно, от пере-

вала до Ахча-Куйма²⁹, где требовались дополнительные земляные работы для проведения конной дороги. Подвоз строительных материалов затруднялся бурями, песчаными наносами, подъемом на перевал и т. д.³⁰. Через 8 месяцев с начала строительства была завершена прокладка и с 1 сентября 1881 г. началась эксплуатация Кизыл-Арватского участка.

Постройка первого участка Закаспийской железной дороги убедила не только в возможности сооружения рельсового пути через Каракумы, но и показала его роль в экономическом развитии России и Туркестана, укреплении позиций царской России в Средней Азии. Было очевидно, что в будущем дорога, проложенная в глубь края, будет иметь важное экономическое значение. В правительственных кругах начали обсуждаться проекты продолжения строительства дороги, но некоторые государственные деятели стремились помешать этому, не веря в ее экономическую целесообразность³¹.

В правительство стали поступать ходатайства от частных лиц и компаний. В частности, в конце 1884 г. ташкентские купцы Громов, Лавров и Корф просили разрешить им создать акционерное общество для продолжения сооружения Закаспийской железной дороги. Их ходатайство было отклонено³².

Обмен мнениями по данному вопросу шел несколько лет. Военное министерство, командующий войсками Кавказского военного округа, администрация Туркестанского края активно выступали за продолжение дороги, так как видели в этом важнейшее средство упрочения военного и экономического положения России на Востоке, удержания народов Средней Азии в повиновении.

В 1884 г., еще до присоединения Мерва к России, командующий войсками округа поставил перед правительством вопрос о продолжении Закаспийской железной дороги. Его поддержали военное министерство и министерство иностранных дел. После присоединения Мерва и значительной территории вдоль Мургаба и Теджена военное министерство стало еще энергичнее настаивать на проведении дороги до Ашхабада, подчеркивая при этом не только военную, но и экономическую важность железной дороги, которая возрастала по мере продвижения рельсового пути в глубь края.

30 июля 1884 г. государственный Совет одобрил представленный военным министерством проект строительства ашхабадского участка Закаспийской железной

дороги, выделив необходимые средства для немедленной перевозки стройматериалов, установив сроки сооружения³³. Главным инженером строительства был назначен Черняховский, его помощниками Н. Толпыго и Д. Козырев³⁴.

Не прошло и полгода после принятия правительством решения о доведении дороги до Ашхабада, как командующий войсками поставил вопрос о продолжении дороги до Лютфабада или до Каахки в связи с обострением в июне 1884 г. англо-русских отношений. Об этом сообщалось в докладной записке военного министра царю³⁵. 17 марта 1885 г. было принято решение довести железную дорогу до Каахки и выделить средства для немедленной перевозки рельсов и шпал³⁶.

После Ташкепринского столкновения 18 марта 1885 г., когда, по выражению В. И. Ленина «...Россия была на волосок от войны с Англией из-за дележа добычи в Средней Азии...»³⁷, военное министерство и администрация Туркестанского края еще энергичнее стали настаивать на немедленном продолжении железной дороги до Амударьи.

16 апреля 1885 г. комитет министров одобрил предложение военного министра о доведении пути до Амударьи³⁸. Обеспечение оборудованием было предложено «Товариществу братьев Нобель», петербургскому купцу Жуковскому, московскому купцу Кравцову, пинасскому купцу Лурье и др.³⁹

Так как дорога от колодца Каракуль до Чарджоу должна была пройти по территории Бухарского эмирата, то царскому правительству необходимо было заручиться поддержкой бухарского эмира. 25 июня 1885 г. эмир дал согласие. Получив заверение России учитывать интересы ханства при строительстве дороги, эмир одновременно обещал оказывать содействие строительству, в частности рабочей силой и материалами⁴⁰. В соглашении указывалось что бухарский эмир безвозмездно предоставляет железной дороге амляковые земли. Что же касается земель, принадлежащих частным лицам, царские власти должны были выкупить их по «справедливой цене».

Важно было определить направление дороги от Мерва до Амударьи, так как становилось ясным, что поставленные царизмом экономические, политические, военно-стратегические задачи не будут полностью решены с доведением пути лишь до Амударьи и в буду-

шем потребуется продолжить его до Самарканда и Ташкента.

4 февраля 1886 г. комитет министров утвердил направление от Мерва до Чарджоу. Еще до окончания строительства чарджоуского участка в правительственных кругах начались дебаты о продолжении железной дороги до Самарканда. Комитет министров 18 и 22 апреля 1886 г. принял решения о доведении дороги до Самарканда⁴¹. В ходе обсуждения высказалась мысль о целесообразности проведения ее до Ташкента. Однако генерал-губернатор края считал, что это потребует слишком больших затрат.

Как видим, единого проекта сооружения Закаспийской железной дороги не существовало, решения о проложении отдельных участков возникали в ходе самого строительства.

Для строительства чарджоуского участка, как и кизыл-арватского, рельсы, крепления, подвижной состав отпускались из правительственных фондов. Однако ввиду отдаленности края разрешался ряд отступлений от общих правил, существовавших на других дорогах (отдача работ подрядчикам без объявления торгов, закупка строительных материалов за наличные деньги и т. д.).

На этом участке для перевозки строительных материалов от Кизыл-Арвата и далее на восток был организован конно-верблюжий транспорт, но и он обходился казне очень дорого. Управление этим видом транспорта было затруднено: для перевозки людей и грузов использовалось 1217 лошадей и 845 верблюдов.

После получения согласия эмира на строительство дороги в Чарджоуское бекство был командирован техник Тихонов, которому было поручено провести отчуждение земель для прокладки пути. Правительство при этом старалось принять некоторые меры предосторожности, чтобы не возбудить население ханства против строительства дороги. 7 сентября 1886 г. инженеру Пославскому была дана инструкция⁴², в которой указывалось, что отчуждение земель на территории Бухарского эмирата надо проводить осторожно, чтобы не вызвать недовольства населения. На самом же деле отчуждение проводилось вопреки интересам народных масс — отбирались наиболее плодородные земли и у бедной части населения⁴³.

На некоторых участках дороги от Ашхабада до Амударьи строительные работы велись в исключительно

трудных условиях. Самым сложным был участок между колодцем Учходжи и Репетеком. Об этих трудностях великий русский ученый П. П. Семенов-Тяньшанский, который в 1888 г. был приглашен в Самарканд на открытие Закаспийской железной дороги, писал: «Бесспорно, что почти еще нигде на земном шаре не приходилось пересекать железными дорогами таких больших протяжений песчаных пустынь, как в Закаспийской области. Борьба железнодорожных строителей с песками в Новой Калифорнии и Алжирии не имела таких громадных размеров, как на Каспийском побережье и, в особенности, между Мервским оазисом и Амударьей»⁴⁴.

2 июня 1886 г. было открыто движение поездов до Мерва⁴⁵, 9 ноября — уже до станции Репетек⁴⁶, а 30 ноября того же года поезд дошел до бухарской территории и остановился у Чарджоу⁴⁷.

Невиданный до этого в истории железнодорожного строительства эксперимент русских ученых, инженеров, строителей окончился успешно. Была подтверждена на практике мысль передовой русской инженерной науки о возможности проведения железной дороги по сыпучим пескам. Даже сильные ветры не принесли большого вреда железнодорожному полотну⁴⁸.

1 декабря 1886 г. состоялось торжественное открытие станции Чарджоу. На праздник были приглашены гости из России и представители европейских государств.

Проект постройки железной дороги не предусматривал сооружения моста через Амударью из-за высокой его стоимости. Было решено устроить паромную переправу. Инженер-архитектор Бачинский взамен парома предложил построить деревянный мост. Через 124 дня, после преодоления огромных технических трудностей, 6 января 1888 г. мост был возведен, и по нему началось движение. Амударьинский мост был для своего времени грандиозным сооружением, а по длине занимал третье место в мире среди деревянных мостов. Переправа моста через Амударью в столь короткий срок вызвала удивление и в России, и за рубежом.

Прокладка железной дороги через Каракумы, постройка моста через Амударью — все это свидетельство больших достижений русской технической мысли.

После сооружения чарджоуского участка дороги было начато строительство в направлении на Самарканд. Изыскательские работы были проведены еще в

1886—1887 гг. инженером Толпыгом в Самарканде, техником Пальмгренем — в Каттакургане, техником Лепинским — в Знадине, инженером Ивановским — в Бухаре, инженером Семагиным — в Каракуле, инженером Дараганом — на Амударье⁴⁹. 12 июня 1887 г. была разработана инструкция сооружения самаркандского участка⁵⁰. Прокладка рельсового пути на участке шла успешно. К этому времени накопился опыт строительства, усиленно велась борьба с сыпучими песками. Через месяц после начала работ на самаркандском участке политический агент в Бухаре Н. В. Чарыков писал туркестанскому генерал-губернатору: «Более месяца прошло с тех пор, как начались работы по постройке самаркандского участка. В течение этого времени работы шли непрерывно при полном спокойствии и дружелюбном настроении туземного населения и при усердном и полезном содействии местных бухарских властей. В рабочих, как и следовало ожидать, нигде недостатка не ощущалось, они стекаются отовсюду, особенно из Чарджоуского бекства, где население имело случай ознакомиться раньше с выгодами, которые представляла работа на железной дороге»⁵¹. Хотя царский чиновник говорил о поддержке бухарских властей, мы имеем факты противодействия строительству с их стороны. Но он был прав, отмечая рост сочувствия к строительству дороги со стороны населения. С вводом в эксплуатацию каждого участка преимущества железной дороги по сравнению с другими видами средств передвижения уже не вызывали сомнений. К февралю 1888 г. рельсовый путь был проложен до Бухары и 26 февраля в Бухару прибыл первый поезд⁵².

От Бухары началась успешная прокладка пути до Самарканда. Строительство дороги от Амударьи до Самарканда также было сопряжено с большими трудностями. Участок от Амударьи до станции Ходжи-Давлет протяженностью 21 км был проложен по сыпучим пескам. Частые бури заносили песком колею. Движение поездов прекращалось на 2—3 дня, строители оставались не только без материалов, но и без воды. Сооружение велось примитивными орудиями труда. Местные власти, пользуясь обилием и дешевизной рабочих рук, сознательно не допускали применения современных для того времени инструментов и орудий производства. Чиновник военного министерства в отчетах о постройке самаркандского участка писал: «При дешевизне местных рабочих (подневная оплата рабочему-туземцу коле-

балась от 30 до 50 коп) мы избежали каких бы то ни было приспособлений и инструментов для работ, употребляемых в России. Так, например, почти все работы были произведены в перекид, совершенно не употребляя тачек. Изредка, лишь при крупных насыпях, употреблялись носилки»⁵³.

17 апреля 1888 г. дорога была доведена до Каттакуртана, первого города Туркестанского края, а 15 мая — до Самарканда, где в 12 утра при огромном стечении русского и местного населения состоялось открытие самаркандского участка Закаспийской железной дороги⁵⁴.

Великий ученый и путешественник Н. М. Пржевальский 10 сентября 1888 г. писал: «Две недели прокатили мы пять тысяч верст от Москвы до Самарканда. Ехали сначала по Нижегородской дороге, затем по Волге, Каспию и Закаспийской железной дороге. Последняя является действительным чудом в здешних пустынях. Вообще Закаспийская дорога — создание смелое и с большим значением (в особенности военным) в будущем. Скорость сооружения Закаспийской военной железной дороги обогнала темпы строительства всех английских дорог в Индии»⁵⁵.

Успешное строительство дороги от Амударьи до Самарканда, небывалая скорость укладки пути вызывали удивление во всем мире. Армилий Вамбери, известный венгерский путешественник по Средней Азии, настроенный недружелюбно к царской России, в 1888 г., проезжая в поезде по только что построенной Закаспийской дороге, пришел к выводу, что «дорога, пролегающая на протяжении 1335 верст от восточного берега Каспийского моря до Самарканда, во всяком случае принадлежит к самым достопримечательным постройкам нового времени»⁵⁶.

Дорога произвела большое воздействие и на местное население. Здесь впервые соприкоснулись судьбы русских рабочих и рабочих коренных национальностей. Рабочие-строители: узбеки, таджики, туркмены и русские, перенеся равные лишения и трудности, одинаково подвергались со стороны своих начальников унижениям, оскорблениям, жестокой эксплуатации. Это сблизало их.

Так была сооружена Закаспийская железная дорога, строительство которой было ускорено, прежде всего, политическими и военно-стратегическими соображениями. Однако, планируя прокладку железнодорож-

ного пути в Закаспийской области, царизм придавал большое значение и экономическим факторам.

Самарканд-Андижанская дорога с веткой на Ташкент. Еще до завершения работ по сооружению Закаспийской дороги вносились предложения о проведении Самарканд-Андижанской дороги с веткой на Ташкент. Из-за финансовых затруднений российское правительство возражало против немедленного строительства этой дороги, считая, что с постройкой Закаспийской железной дороги ближайшие цели будут достигнуты, и поэтому сооружение новой дороги было решено отложить до окончания постройки железных дорог на Западе и в Сибири. Но экономические, политические, стратегические потребности России диктовали необходимость доведения рельсового пути до Ташкента — важного административного, торгового и культурного центра, а также до Ферганы — хлопкового центра края.

Туркестанский генерал-губернатор, нарождающаяся местная буржуазия и торговые предприниматели продолжали настойчиво доказывать важность доведения дороги до Ташкента. Ташкентская городская дума, главным образом состоявшая из представителей русской и местной буржуазии, 14 сентября 1890 г. подала прошение о продлении дороги до Ташкента, отмечая ее большое значение для развития экономики края.

Отдельные предприниматели стали обращаться к туркестанскому генерал-губернатору и правительству с просьбой разрешить создание акционерных обществ по постройке этой дороги. Проекты были поданы в 1890 г. князем М. И. Хилковым⁵⁷, в начале 1892 г. — промышленником Решетниковым⁵⁸, в конце 1893 г. — Г. Л. Глуховским⁵⁹, в мае 1893 г. — советником Ф. А. Половцевым и отставным капитаном Бибиковым⁶⁰. Однако все эти проекты были отвергнуты.

Борьба за получение права на строительство Самарканд-Андижанской дороги шла между английскими, американскими, французскими, нидерландскими компаниями, ибо иностранный капитал стремился распространить свое влияние в крае. В 1892 г. строительство дороги от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент пожелали взять на себя парижские и нидерландские банкиры и французская компания «Фив-лиль». Последняя обязалась обеспечить материальной частью сооружение дороги, а парижские и нидерландские банкиры — ее финансирование⁶¹.

По мере того как проекты частных лиц и компаний рассматривались правительством, оно все больше склонялось к тому, чтобы строить дорогу за счет казны, несмотря на серьезные финансовые затруднения России. Дорога от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент являлась продолжением пути от Михайловского залива до Самарканда и имела важное экономическое, политическое и военно-стратегическое значение. На строительстве за счет казны особенно настаивал министр финансов Витте, который считал, что строительство железных дорог «ни в коем случае не должно быть предоставлено иностранным предпринимателям». Это мнение министра финансов было поддержано военным министром, который 23 апреля 1893 г. предложил создать специальную комиссию при министерстве путей сообщения. Туркестанский генерал-губернатор Вревский 10 июня 1893 г. написал начальнику Главного штаба Обручеву, что всячески поддерживает предложение о создании комиссии для обсуждения вопроса о продолжении Закаспийской железной дороги на Фергану и Ташкент, и при этом еще раз подчеркивал необходимость немедленного строительства этой дороги⁶².

Принимая во внимание исключительное значение дороги, правительство решило строить на средства казны. В 1894 г. инженеру Саханскому было поручено провести изыскательские работы на будущей трассе Самарканд-Андижанской дороги с веткой на Ташкент. Сооружение ее взяло на себя министерство путей сообщения⁶³ под началом инженера А. Н. Руднева⁶⁴. 27 мая 1895 г. было принято решение, а 21 сентября того же года состоялось официальное открытие строительных работ⁶⁵, которые затем развернулись одновременно в нескольких пунктах под руководством инженеров А. А. Исаева, Е. В. Хороманского, М. А. Придонова, А. Г. Горского, И. А. Бродского и П. М. Янковского⁶⁶.

В телеграмме Ташкентской городской думы на имя инженера Руднева сообщалось: «В сознании всей важности для Туркестанского края начатой вами постройки железной дороги, Ташкентская городская дума радостно приветствует вас с началом этого великого дела и желает скорейшего и успешнейшего его окончания»⁶⁷.

Дорогу строили десятки тысяч рабочих. В летние месяцы 1896 г. только на самаркандском участке работало до 20 тыс. человек⁶⁸. Как и на предыдущих участках, для прокладки железнодорожного полотна отчуждались земли, принадлежавшие частным лицам, за

которые не всегда выплачивалась компенсация, и владельцы домов не могли получить причитающиеся им деньги. На отчуждении земель наживались всякого рода дельцы и аферисты, которые под предлогом отвода земель якобы для железнодорожного полотна забирали плодородные участки сверх нормативов для спекулятивных махинаций. Так, на андижанском узле 88 дехкан, у которых была отчуждена земля еще в 1896 г. и отчасти в 1897 г., долгое время не могли получить за нее деньги⁶⁹.

Отчужденные земли оплачивались по очень низкой цене, но даже и эта уплата оттягивалась на долгое время⁷⁰. В результате только на Самарканд-Андижанской дороге так или иначе пострадали более 5,5 тыс. дехкан. Это обрекло жителей многих селений на голод и разорение. Обращение их к местным властям с жалобами и просьбами не давало никаких результатов⁷¹.

Строительные материалы привозились в основном из России. Природные условия на всем протяжении дороги, за исключением некоторых участков, были значительно лучше, чем на Закаспийской. Однако немало труда потребовало возведение трех больших мостов через реки Зеравшан, Сабзар и Сиаб, прокладка рельсового пути через высокие холмы и глубокие выемки⁷².

Строительство дороги шло успешно. Газета «Туркестанские ведомости» 24 июня 1897 г. сообщала: «Сооружение Ташкентской ветки Самарканд-Андижанской железной дороги идет вперед, проложено рельсов уже верст 30 от Хаваста. Остается до Чиназа 40 верст. Есть надежда, что в первых числах августа рабочий поезд придет к берегу Сырдарьи; вслед за тем будет приступлено к сооружению временного деревянного моста на сваях, на что, вероятно, потребуется два или три месяца, и только после этого начнется кладка рельсов от Чиназа к Ташкенту»⁷³.

27 ноября 1897 г. в Коканд прибыл первый поезд. В 1899 г. дорога была доведена до Ташкента.

В 1897—1898 гг. построена Мургабская ветка Среднеазиатской железной дороги, т. е. от Мерва до Кушки. Изыскательские работы производились с января 1896 г., весной 1897 г. начались земляные работы. С конца этого же года приступили к укладке рельсов, закончив ее к концу 1898 г. Строили дорогу солдаты железнодорожных батальонов и рабочие, нанятые в Баку, Астрахани и других городах. Большое число рабочих было завербовано в Иране. Строители этой ветки не выдер-

живали тяжелых условий труда⁷⁴. Через каждые три месяца партии ослабевших рабочих отправлялись на родину и заменялись новыми. Многие умирали.

Временное движение по этой линии было открыто в конце 1898 — середине 1899 г. 7 мая была создана комиссия для осмотра Мургабской ветки, и 1 июня участок был сдан в эксплуатацию.

В 1895 г. было решено построить постоянный мост через Амударью, так как деревянный постоянно разрушался (за 13 лет — 6 раз).

Мост был построен за три года по проекту инженера генерал-майора Якутовского под руководством инженера Ольшанского. 27 мая 1901 г. состоялось его открытие. «Туркестанские ведомости» 3 июня писали: «Мост, который мы все открывали 27 мая, бесспорно, чудо строительного искусства, как по замыслу, так и по исполнению»⁷⁵.

Строительство и эксплуатация Закаспийской, Самарканд-Андижанской дорог с веткой на Ташкент находились в ведении военного министерства, что объяснялось прежде всего неуверенностью царского правительства в прочности своего положения в крае. Однако такое управление имело определенные недостатки: во-первых, военное министерство не располагало квалифицированными специалистами-железнодорожниками; во-вторых, почти все железные дороги Европейской части России подчинялись министерству путей сообщения. Исключением из правила явились Закаспийская и Самарканд-Андижанская дороги, что создало трудности в управлении ими; в-третьих, дальнейшее обслуживание дороги железнодорожными батальонами обходилось казне все дороже. Несмотря на последнее царское правительство стремилось по известным причинам сохранить военные порядки на дороге, что, однако, вызывало нескончаемые междуведомственные споры. С 1892 г. стал обсуждаться вопрос о передаче Закаспийской железной дороги в ведение министерства путей сообщения. Против этого в 1893 г. выступил командующий войсками Закаспийской области Куропаткин, который мотивировал свое несогласие тем, что железная дорога — военная и работавшие на ней железнодорожные батальоны являются той силой, на которую опирается местная туркестанская администрация для поддержания «спокойствия» и «порядка» в крае⁷⁶.

Когда дорога была доведена почти до Ташкента, этот вопрос вновь встал на повестку дня. Специальная

комиссия 18 декабря 1898 г. выработала основные условия передачи Закаспийской военной дороги министерству путей сообщения. Главное сводилось к следующему: «Временное положение об управлении дорогой и действовавший в то время штат, утвержденный 5 июня 1895 г., ликвидировались, вырабатывались новые положения об эксплуатации дороги и новый штат»⁷⁷. Так завершились дебаты о передаче дороги в ведение министерства путей сообщения.

В 1899 г. Закаспийская военная дорога была объединена с Самарканд-Андижанской с веткой на Ташкент и переименована в Среднеазиатскую железную дорогу, которая соединила через Каспийское море центральные районы России со Средней Азией, но оставалась пока не связанной с общероссийской сетью железных дорог.

Оренбургско-Ташкентская железная дорога. В конце XIX — начале XX в. капитализм вступил в свою высшую и последнюю стадию развития — империализм, характеризующийся, по определению В. И. Ленина концентрацией производства, созданием монополий, обострением борьбы за передел мира. Мировой экономической кризис 1900—1903 гг. привел к еще большей концентрации производства, разорению мелких предпринимателей, возникновению крупных монополий. Концентрация наблюдалась и в железнодорожном строительстве. В России разрабатывались планы сооружения новых железных дорог как в центральной части, так и на окраинах. Экономические потребности страны, рост классовых противоречий, назревание революционного кризиса потребовали от царского правительства срочных мер для укрепления своих позиций как в центре, так и на периферии. Составляются планы расширения железнодорожной сети, в том числе в Средней Азии и Казахстане, главная цель которых — соединение Среднеазиатской железной дороги с общероссийской железнодорожной сетью, с Сибирской железной дорогой, построенной в 1893—1895 гг. С этой целью в 1899 г. в Среднюю Азию и Казахстан был командирован Горчаков.

В первую очередь предполагалось построить Оренбургско-Ташкентскую и Туркестано-Сибирскую дороги, во вторую — разработать проект пути от Уральска до Оренбурга, от Орска через Тургай — до Семипалатинска и от Чарджоу через Хиву, Кунград до ст. Александров-Гай Рязано-Уральской дороги. К третьей очереди относились проекты железных дорог от Аулиатэ до

Акмолинска, Омска и, наконец, от Бухары до Термеза.

Царизм вынужден был форсировать соединение Среднеазиатской дороги с общероссийской железнодорожной сетью. Сделать это должна была Оренбургско-Ташкентская железная дорога, так как Среднеазиатская железная дорога, по данным многочисленных комиссий, к началу XX в., кроме чисто технических недостатков, уже не была в состоянии полностью обеспечивать экономические потребности России. Сооружение новой дороги было вызвано и социально-политическими причинами. В стране в конце XIX — начале XX в. назревал политический кризис. На окраинах, в том числе в Средней Азии и Казахстане, поднималась борьба против колониального режима и феодального гнета. В 1898 г. в Андижане вспыхнуло восстание, которое объективно носило антиколониальный характер, хотя во главе его стояло духовенство. Восстание было жестоко подавлено. Однако его характер, размах, участие в нем народных масс говорили, что положение царизма в крае неустойчивое. Все это, а также чисто военные соображения, вынуждало царское правительство ускорить сооружение Оренбургско-Ташкентской железной дороги. В апреле 1899 г. военный министр ходатайствовал перед правительством о необходимости строительства этого пути в первую очередь⁷⁸.

Торгово-промышленные круги Оренбурга поддерживали предложение о строительстве Оренбургско-Ташкентской железной дороги, которое 24 октября 1895 г. было закреплено решением городской думы. 4 августа 1896 г. к этому решению присоединилось и собрание уполномоченных Нижегородского ярмарочного комитета. 16 июня 1899 г. в Петербурге на особом совещании были рассмотрены проекты строительства железных дорог между Ташкентом и Оренбургом, а также между Саратовым и Чарджоу. Однако из-за разногласий между министерствами финансов и иностранных дел оба проекта пока были отложены. Было предложено изучить оба проекта дополнительно в сравнении и, обосновав значение будущих трасс, выбрать наиболее выгодный.

При изыскании направления будущей дороги в расчет принимались оба предложения, но вскоре, несмотря на разногласия, стало ясным, что направление Оренбург—Ташкент имеет несомненные преимущества: лучшие условия водобеспечения (если на линии Александ-

ров Гай — Чарджоу не имели воды 40 станций, то на трассе Оренбург — Ташкент таких станций будет только 6, опреснение воды в первом случае стоило бы 706 тыс., во втором — 83 тыс. руб.); более дешевая прокладка линии с возведением пристанционных зданий, так как она должна была пройти по самым населенным для этих мест районам; кратчайший путь к сибирским рынкам с горнозаводскими предприятиями Урала. Единственным преимуществом проекта Александров Гай — Чарджоу являлось сокращение пути от Москвы до Кушки на 1000 верст. Учитывая также политическое и военно-стратегическое значение этой линии, в апреле 1900 г. правительство приняло решение о строительстве Оренбургско-Ташкентской железной дороги⁷⁹.

В. И. Ленин писал, что в эти годы в правительственных и торговых кругах оживленно обсуждаются вопросы нового железнодорожного строительства в России и на ее окраинах. «Решено строить большие линии... Оренбург — Ташкент...»⁸⁰

В 1900 г. была исследована трасса, составлены планы строительных участков, смета, начато изготовление оборудования, а весной 1901 г. — сооружение дороги со стороны Ташкента и Оренбурга. Необходимые материалы и оборудование на южный участок доставляли кружным путем по Волге, Каспийскому морю и Среднеазиатской железной дороге, по р. Сырдарье и Аральскому морю.

Для производства земляных работ, сооружения зданий различного назначения были приглашены рядчики, которые стремились нажиться за счет рабочих, вербовавшихся во всех районах страны, чаще на основе устной договоренности, которую, как правило, нарушали сами наниматели. В отдельные периоды в строительстве участвовали до 50 тыс. человек, в основном местные, а также русские рабочие и крестьяне⁸¹. Привлекались и представители других народностей. Все работы выполнялись вручную.

Через шесть лет строительство было закончено, и Среднеазиатская железная дорога вошла во всероссийскую железнодорожную сеть. Было установлено прямое беспересадочное регулярное военное, пассажирское и товарное движение от Петербурга до Кушки и Красноводска.

Оренбургско-Ташкентская железная дорога содействовала не только укреплению позиций царизма в

Средней Азии, Казахстане и Закавказье, но главным образом оживлению экономики края.

Строительство частных железных дорог в Средней Азии и Казахстане

Сооружать все железные дороги за счет казны царизм был не в состоянии. Поэтому к железнодорожному делу все в большей мере стал привлекаться частный капитал акционерных обществ.

По определению К. Маркса, «Мир до сих пор оставался бы без железных дорог, если бы приходилось дожидаться, пока накопление не доведет некоторые отдельные капиталы до таких размеров, что они могли бы справиться с постройкой железной дороги. Напротив, централизация посредством акционерных обществ осуществила это в один миг»⁸².

Интерес к железнодорожному предпринимательству в России возрос особенно после 1905 г., когда правительство приняло закон о привлечении частного капитала к строительству железных дорог. Царское правительство оказывало всяческое содействие акционерным обществам, и уже накануне первой мировой войны им принадлежало 30% российских железных дорог.

В Средней Азии и Казахстане прокладка железнодорожных путей на средства акционерных обществ относится к концу XIX в., но большого развития получила лишь в годы первой мировой войны.

Ферганская железная дорога. В начале XX в. в русской текстильной промышленности значительно возросла роль среднеазиатского хлопка. В 1907 г. США разорвали заключенный в 1892 г. с Россией торговый договор на поставку хлопка-сырца. Это создало затруднения в обеспечении сырьем текстильных фабрик. Решение проблемы виделось в форсированном развитии хлопководства в Ферганской долине Туркестана, наиболее благоприятной для возделывания хлопчатника. Газета «Туркестанские ведомости» 1 января 1904 г. писала: «Экономическое положение края, несомненно, будет, по-прежнему, характеризоваться приливом золота в Фергану, значение которой для русской текстильной промышленности обозначалось в последние месяцы особенно рельефно. Хлопок и шелк, каменный уголь и нефть, сравнительная безопасность от саранчи, солидный фонд рабочих рук создают этой удивительной стране поистине привилегированное положение среди

других областей нашего обширного отечества, и в частности, Туркестанского края»⁸³.

Среднеазиатская железная дорога, доведенная до Андижана, сыграла важную роль в экономическом развитии Ферганской долины. Только в 1908 г. на Ферганский участок, составлявший всего 7,84% общей протяженности дороги, пришлось 52,66% грузооборота. Однако богатейшие районы области, такие как Андижанский, Наманганский, Ошский, были в стороне от железнодорожного пути. Предприниматели, стремясь использовать природные ресурсы этих районов прежде всего в корыстных целях, стали начиная с 1898 г. ходатайствовать о предоставлении им концессий на строительство железной дороги в Ферганской долине. В 1902 г. инженером А. Н. Ковалевским было возбуждено ходатайство о строительстве Коканд-Наманганской дороги за счет частного капитала. Предложение Ковалевского было поддержано. В 1903 г. он произвел изыскания и разработал проект. 9 марта 1904 г. в записке министру путей он сообщил «... о возможности осуществления означаемого подъездного пути за счет частных средств, без всяких пособий и гарантий со стороны казны...»⁸⁴

Проект Ковалевского был одобрен Ферганским областным правлением и в начале 1904 г. поступил в комиссию о новых железных дорогах. Однако министерство финансов, ввиду начавшейся русско-японской войны, отложило его рассмотрение «до наступления более благоприятного времени»⁸⁵.

В мае 1906 г. туркестанский генерал-губернатор через военного министра внес предложение о проведении железнодорожной линии за счет частного капитала, и тогда Ковалевский представил проект устава организуемого акционерного общества по строительству Коканд-Наманганской железной дороги. В июне он внес в Государственный банк требуемый залог. Комиссия о новых железных дорогах признала возможным предоставить Ковалевскому право учредить акционерное общество для сооружения и эксплуатации линии от Коканда до Намангана протяженностью 86 верст.

Второй департамент Государственного совета, рассмотрев 29 мая 1908 г. вопрос о сооружении Коканд-Наманганской железной дороги, направил проект устава общества этой дороги на утверждение царю, 14 июля 1908 г. он был утвержден⁸⁶, а 14 января 1909 г. опубликован. Срок взноса половины акционерного капитала

был назначен на 14 июля этого же года. А. Н. Ковалевский еще в ноябре 1907 г. заключил соглашение с Самаркандским отделением Русско-Китайского банка, обязавшемся принимать взносы на его текущий счет для образования акционерного капитала.

А. Н. Ковалевский обратился к различным лицам с предложением принять участие в организации акционерного общества. Каждый желающий должен был дать обязательство о приобретении акций на сумму не выше 100 руб. Ковалевский надеялся, что ему удастся привлечь предпринимателей в качестве акционеров, так как предварительная подписка на акции, до утверждения устава, еще в 1907 г. достигла 1 млн. руб. Но когда устав был подписан и опубликован, Ковалевскому не удалось реализовать акции по предварительной подписке⁸⁷. Постигший Фергану в течение двух лет неурожай хлопка и другие причины лишили Ковалевского возможности собрать нужную сумму. 11 мая 1909 г. он обратился с ходатайством об отсрочке уплаты 50% акционерного капитала еще на 6 месяцев, т. е. до 14 января 1910 г., которое и было удовлетворено⁸⁸.

А. Н. Ковалевский одновременно просил предоставить правительственную гарантию облигационному капиталу общества и уменьшить размер акционерного капитала. Его поддерживали крупные финансовые объединения, а также ферганские финансово-торговые круги⁸⁹. Комиссия по новым железным дорогам, решив вопрос в пользу Ковалевского, постановила (6 октября 1909 г.) «даровать правительственную гарантию облигационному капиталу Коканд-Наманганской железной дороги»⁹⁰. 13 апреля 1910 г. был утвержден и новый устав Общества дороги⁹¹.

Дополнительными изысканиями в июле — октябре 1910 г. была определена протяженность пути вместе с веткой на Коканд в 85,08 версты⁹². Устав обязывал общество приступить к сооружению его в первые же 3 месяца после внесения $\frac{3}{4}$ основного капитала. Фактически 15 октября 1910 г. была внесена вся необходимая сумма, и 9 мая 1911 г. началось строительство⁹³ под руководством инженера Ф. Ф. Кригера. На работы было нанято около 1000 рабочих различных национальностей⁹⁴; под полотно отчуждено более 180 десятин земель частных владельцев, отчего пострадали в основном дехканские хозяйства, и 257 десятин казенных земель. К 1 января 1912 г. земляные работы были завершены на протяжении 55 верст, построен деревянный

мост через р. Сырдарью. 8 января 1912 г. движение было открыто на этом построенном участке⁹⁵, в июне (т. е. на год раньше намеченного срока) — на протяжении всего пути⁹⁶, а 21—22 декабря того же года комиссия управления по сооружению дорог подписала акт об эксплуатации⁹⁷.

Еще 2 мая 1911 г., в начале строительства Коканд-Наманганской железной дороги, А. Н. Ковалевский обратился в министерство путей сообщения с просьбой разрешить произвести изыскания на трассе будущей дороги через Учкурган до селения Хакилабад Андижанского уезда Ферганской области протяжением около 60 верст, на что правительство 26 августа дало согласие.

25 августа 1911 г. он уже ходатайствовал о разрешении на проведение изыскательских работ на линии от Намагана через Андижан до Джалалабада (161,1 версты) с веткой Андижан — Коканд — Кишлак (19,07 версты), предлагая выполнение всех работ на собственные средства, без нанесения вреда и ущерба владельцам частных и казенных имуществ. В противном случае он обязывался возместить причиненный ущерб. 16 ноября 1911 г. было получено разрешение, а до 12 января 1912 г. проведены изыскания под руководством инженера Ф. Ф. Кригера⁹⁸.

В марте 1912 г. правление Общества Коканд-Наманганской железной дороги приобрело от А. Н. Ковалевского право на постройку дороги и обратилось к правительству с просьбой разрешить продолжить ее от Намагана через Учкурган — Халкабад — Андижан до Джалалабада. Проектируемая дорога должна была пройти через густонаселенные районы Андижанского, Наманганского и Ошского уездов, замкнув Ферганскую долину сплошным железнодорожным кольцом и соединив с общероссийской железнодорожной сетью, способствовать росту товарооборота между Россией и Средней Азией, в частности между Ферганской и южной частью Семиреченской области. Сооружение ее, как убеждали в объяснительной записке авторы проекта, явится толчком к развитию угледобычи (ур. Сарыкамыш, Маркай) и нефтяных промыслов (ур. Майлисай и Учкурган)⁹⁹.

Вопрос о строительстве дороги от Намагана до Джалалабада еще обсуждался, а акционерное общество уже планировало проведение ветки от Андижана до сел. Чинабад протяженностью 38 верст, которая должна была пройти по очень богатым волостям Андижанского уезда — Алтынкульской и Балыкчинской. Правление

просило предоставить обществу право на сооружение и эксплуатацию этих линий.

В прокладке пути от Намангана через Андижан до Джалалабада были заинтересованы не только акционеры, но и царское правительство, администрация края, местная и русская буржуазия. Например, 11 января 1912 г. с ходатайством об оказании содействия А. Н. Ковалевскому в строительстве означенной дороги вошел Кокандский биржевой комитет¹⁰⁰. 30 апреля 1912 г. Туркестанский генерал-губернатор писал, что осуществление проекта соединения центров Ферганского хлопководства железными дорогами Коканд — Наманган, Андижан — Джалалабад позволит обслуживать местность с густым населением. Эти линии в какой-то мере объединят Ферганский хлопковый и Семиреченский скотопромышленный районы, что будет содействовать расширению посевов хлопчатника в Ферганской области и оживлению торговли между обоими районами¹⁰¹.

Царское же правительство, стремясь увеличить сеть рельсовых путей в Средней Азии и Казахстане, имело в виду и другие цели.

Как известно, после подавления революции 1905—1907 гг. была проведена столыпинская аграрная реформа, основной задачей которой было укрепление самодержавной власти, создание в деревне опоры царизма путем насаждения кулачества. Составная часть реформы — переселение кулачества на окраины России, в частности в Среднюю Азию и Казахстан. Железнодорожное строительство должно было содействовать достижению этой цели. Кроме того, самодержавие руководствовалось и военно-стратегическими соображениями: укрепление своих позиций на границах с Китаем, на Среднем и Ближнем Востоке в случае обострения англо-русских отношений. Поэтому, естественно, царское правительство и местная администрация поддерживали инициативу частных предпринимателей по кладке новых железнодорожных линий в Ферганской долине.

Отметим, что, кроме А. Н. Ковалевского, свои проекты предлагали и другие предприниматели. Часто соперничество на этой почве между отдельными крупными предпринимателями, акционерными обществами порождало ожесточенные споры; в борьбе за право взять в свои руки строительство частных железных дорог на окраине России группировки шли на подкуп высокопоставленных чиновников.

27 сентября 1911 г. князь М. М. Долгоруков, инженер-путеец М. А. Маевский, В. П. Харчевников обратились в министерство путей сообщения с просьбой разрешить им провести изыскание линий: а) между Ассаке — станцией Среднеазиатской железной дороги и городом Ош протяжением около 50 верст; б) между станцией той же дороги Горчаково, Новым Маргиланом и Кара-Сакалом протяжением около 40 верст. 22 ноября 1911 г. они получили разрешение на выполнение изыскательских работ и сооружение указанных линий¹⁰².

6 апреля 1913 г. в то же министерство с ходатайством обратился инженер Вайнберг, в котором просил о разрешении провести изыскания железнодорожной линии от ст. Ассаке Среднеазиатской железной дороги до селения Джалалабад протяжением 75 верст¹⁰³. Поступили и другие прошения. Однако министерства финансов и путей сообщения сочли целесообразным вынести решение о предоставлении права сооружения дороги Обществу Коканд-Наманганской железной дороги.

Хотя Общество и получило 28 сентября и 16 октября разрешение от комиссии о новых железных дорогах на прокладку указанного пути с веткой от Андижана до Чинабада, вокруг строительства последней возник спор между владельцами узкоколейной железнодорожной ветки, функционировавшей на этом участке, и Обществом. Еще 5 июня 1912 г. ее владельцы Богданов-Матвеев и Устинов просили военное министерство разрешить им узкоколейку превратить в путь общего пользования, а претензии Общества Коканд-Наманганской дороги отклонить¹⁰⁴. Туркестанский генерал-губернатор считал, что вложение капитала в строительство дорог надо всячески поощрять, и настаивал на сохранении узкоколейной дороги в руках ее владельцев¹⁰⁵. 11 июня 1913 г. Государственный совет разрешил этот спор в пользу владельцев узкоколейной дороги, одновременно удовлетворив ходатайство о переименовании Общества Коканд-Наманганской железной дороги в Общество Ферганской железной дороги¹⁰⁶.

12 июля 1913 г. царь утвердил дополнения к уставу Наманган-Кокандской дороги, и акционерное общество было переименовано в Общество Ферганской железной дороги. 1 мая 1914 г. дорога начала строиться, и через два года по линии Наманган — Джалалабад было открыто товарное и пассажирское движение¹⁰⁷.

Бухарская железная дорога. История строительства Бухарской железной дороги до последнего времени

оставалась почти не изученной. Нам удалось обнаружить в ЦГИА СССР (Ленинград) фонд № 301 «Бухарская железная дорога», в котором содержатся сведения о проектировании дороги и разгоревшихся вокруг этого спорах частных предпринимателей о ее сооружении. Считаем своим долгом остановиться на этих вопросах более подробно.

Среднеазиатская железная дорога проходила по северной части Бухарского эмирата, вдоль р. Зарафшана, юго-западная и юго-восточная части края оставались в стороне от нее. Частный капитал привлекали богатые ресурсами бухарские владения, прилегающие к р. Амударье и расположенные в горной части эмирата. Из-за отсутствия дешевых и удобных путей сообщения природные богатства, особенно горной части, оставались почти не освоенными, тем более, что к началу XX в. древние колесные пути пришли в негодность. Проведение железной дороги обеспечивало русским капиталистам легкий доступ к ресурсам ханства, кратчайшую связь между российскими, афганскими и восточно-бухарскими рынками, развитие внутренней и внешней торговли. Преследовались и колониальные цели — порабощение народов ханства. Наконец, строительство Бухарской железной дороги должно было сыграть военно-стратегическую роль в укреплении позиции царизма на Среднем Востоке. Дважды, 19 апреля и 20 июня 1903 г., военное министерство ставило вопрос о необходимости проведения изысканий вдоль правого берега р. Амударьи, от Фараба или Бухары или Самарканда до Термеза¹⁰⁸. В смету чрезвычайных расходов министерства путей сообщения на 1904 г. были включены средства на изыскания по строительству дороги от Самарканда, Бухары или Фараба до Термеза.

Однако русско-японская война, революция 1905—1907 гг., сооружение Оренбургско-Ташкентской железной дороги и другие обстоятельства вынудили царское правительство отложить постройку Бухарской железной дороги. За счет казны были проведены в 1904 г. лишь рекогносцировочные изыскания. Из-за финансовых затруднений правительство склонно было поручить ее строительство акционерному обществу, тем более что от компаний поступали ходатайства о предоставлении концессий на ее постройку. В 1911 г. было получено разрешение на производство изысканий¹⁰⁹ по проекту М. М. Долгорукова, М. А. Маевского и В. П. Харчевникова с правом вести их и для варианта Карши — Гузар — Термез.

26 августа 1912 г. разрешение на изыскательские работы по сооружению Бухарской железной дороги получил также А. Н. Ковалевский, который весной 1912 г. представил варианты проекта и объяснительную записку. Из трех вариантов наиболее выгодной и удобной он считал линию от Кагана до Карши (265,29 версты) и до Термеза с веткой от Карши до Китаба (всего 584,34 версты). Он доказал, что на всей трассе труден лишь участок Керки — Термез. Проектировавшаяся дорога должна была пройти по районам богатым камнем, песком и другими строительными материалами¹¹⁰. В записке автор дал подробное описание проектируемой линии. Большой интерес представляют содержащиеся в ней данные о направлении и протяженности колесных путей и их состоянии, качестве неиспользованных земель, размерах товарооборота, населении городов, сел, по которым пройдет дорога, о развитии садоводства и огородничества, а также о предполагаемом грузообороте, стоимости строительства и размерах будущего дохода.

В 1912 г. Департамент железнодорожных дел запросил военное министерство и министерство иностранных дел об их отношении к проекту Ковалевского. В ответе говорилось, что строительство Бухарской железной дороги весьма желательно, но министерство иностранных дел считает, что право выдачи концессий на ее сооружение должно оставаться за Бухарским эмиратом, который формально сохранял независимость¹¹¹.

18 июня 1912 г. Ковалевский получил право на концессию, причем 6 000 десятин земель под полотно дороги отдавалось безвозмездно. Эмир, кроме того, обещал возместить четвертую часть процентов по облигационному капиталу¹¹², выделить для сооружения служебных и жилых помещений еще 87 десятин в районе Новой Бухары. Правительство эмира было заинтересовано в железной дороге и оказывало всяческое содействие ее строительству¹¹³.

Одновременно с Ковалевским право на проведение изысканий по строительству дороги Чарджоу — Келиф — Шерабад — Гиссар протяженностью 581 версты, с ветками Шерабад — Термез (25 верст) и Керки — Басаче (60 верст) просил инженер-полковник в отставке А. Г. Ананьев, получивший от бухарского эмира 72000 десятин земли в Шерабадской долине сроком на 99 лет для орошения и эксплуатации. Он намеревался

создать акционерное общество. Доказывая преимущества проектируемой им дороги, Ананьев отмечал, что она явится прямым продолжением будущей магистрали Александров-Гай — Чарджоу и, примкнув к границам Афганистана, создаст кратчайшие пути сообщения между русским (Москва — Баку), афганским (Мазар — Шериф), восточно-бухарским (Гиссарский край и верховья р. Амударьи) рынками и что это будет иметь важное экономическое значение, а также послужит укреплению границ России с Афганистаном¹¹⁴.

В 1912 г. проекты строительства Бухарской железной дороги от Самарканда до Термеза через Карши предложили князь Андронников и военный инженер Ермолаев. Они получили от правительства разрешение на производство изыскательских работ, но к сентябрю, когда предполагалось рассмотрение проекта Ковалевского, не смогли их закончить. Начальным пунктом железной дороги Андронников и Ермолаев взяли Самарканд, т. е. исходная точка рельсового пути, по их проекту, должна была находиться на российской территории, что давало возможность царскому правительству осуществлять контроль. Большое значение имело то, что проектируемый ими путь от Ташкента до Термеза был на 235 верст короче, чем по проекту Ковалевского, и должен был пересекать важные центры Зарафшанской долины. И, наконец, как считали авторы, в техническом отношении эта линия была не труднее, чем линия Каган — Термез¹¹⁵.

Владельцы крупных текстильных предприятий, торговых фирм, имевшие свои конторы, отделения в Самарканде, просили признать начальным пунктом Бухарской железной дороги именно этот город.

Обсуждение проектов приняло острый характер. Борьба развернулась между четырьмя перечисленными выше группами предпринимателей. За спиной каждой стояли крупные монополистические промышленные и банковские объединения.

Предложения А. Н. Ковалевского и других лиц были рассмотрены 18 и 25 сентября 1912 г. Комиссия единогласно постановила разрешить постройку дороги Ковалевскому. Но чтобы направить постановление в Совет Министров и во Второй департамент государственного Совета, нужны были дополнительные документы от бухарского эмира. 13 мая 1913 г. эмирский сановник писал управляющему политическим агентством в Бухаре: «Вопрос о разрешении инженера А. Н. Ковалев-

скому образовать общество на тех же основаниях и с теми же правами, какими пользуются прочие частные железнодорожные общества в России, зависит всецело от усмотрения императорского правительства, распоряжения коего в этом отношении всегда будут одобрены Бухарским правительством»¹¹⁶. Так, вышестоящими царскими чиновниками были предусмотрены и устранены возможные препятствия к строительству железной дороги со стороны Бухарского эмирата. 28 мая 1913 г. Совет Министров, министерства путей сообщения и финансов высказались за предоставление инженеру А. Н. Ковалевскому права образовать общество для сооружения и эксплуатации Бухарской железной дороги общего пользования от ст. Каган Среднеазиатской железной дороги, через Карши — Термез, с веткой от Карши до Китаба. Срок концессии был установлен в 81 год. Правительство могло выкупить дорогу через 25 лет, срок постройки — три года. 24 июня 1913 г. департамент государственного Совета одобрил проект устава Бухарской железной дороги, который и был утвержден 13 июля 1913 г.¹¹⁷ Создание акционерного общества Бухарской железной дороги стало фактом.

Победу вновь одержал А. Н. Ковалевский. Возглавляемое им акционерное общество к этому времени приобрело в свои руки строительство Ферганской дороги, ряд нефтяных разработок.

Небезынтересно отметить, что США, стремясь укрепить свое присутствие в Средней Азии, особенно в годы первой мировой войны, усиливали проникновение в экономику края. Примером этого может служить участие американского капитала в финансировании сооружения Бухарской железной дороги путем приобретения части акций¹¹⁸.

В октябре 1913 г. в Новую Бухару прибыл директор Правления будущей Бухарской железной дороги И. М. Слуцкий для организации подготовительных работ к сооружению магистрали. Было решено при содействии эмира и его беков, по владениям которых должна была пройти дорога, использовать землекопов местных национальностей.

Из-за того, что рабочих рук не хватало, отдельные участки и категории работ пришлось передать подрядчикам¹¹⁹.

30 апреля 1914 г. было образовано Управление по сооружению дороги во главе с главным инженером Кикадзе¹²⁰, которого вскоре сменил инженер-путеец Остро-

умов¹²¹. Началась подготовка к строительству: подвозились материалы и оборудование, строилось временное жилье, приводились в порядок колодцы, водохранилища. 16 июля на 1- и 3-м участках развернулись земляные работы; 1 сентября приступили к строительству на 2-м и с 15 ноября 1914 г. — на 4-м участке¹²². 11 июля же начинались работы по сооружению тоннеля.

В прокладке Бухарской магистрали принимали участие русские и иностранные специалисты. В частности, проектированием тоннелей руководили итальянские инженеры¹²³, проектированием железобетонных сооружений занимались австрийские. Для проведения работ по закреплению песков на трассе был приглашен В. А. Палецкий.

Сооружение дороги было сопряжено с большими трудностями: во-первых, с началом первой мировой войны временно прекратилось сквозное товарно-пассажирское движение из Туркестана в Россию, т. е. был затруднен подвоз строительных материалов и инструментов, наемной рабочей силы¹²⁴; во-вторых, надежды использовать на сооружении полотно землекопов, завербованных в бухарских бекствах и нанятую здесь же тягловую силу полностью не оправдались: не хватало ни людей, ни гужевого транспорта¹²⁵. Необычайно ранние морозы (в октябре) создали дополнительные трудности.

Несмотря на эти трудности к 12 ноября 1914 г. рельсы были уложены до Карши. В мае 1915 г. предполагалось начать движение на этой линии, но по требованию военного министерства оно было открыто с 25 марта того же года¹²⁶. В конце апреля укладка пути была завершена у Самсоново.

Временное пассажирское движение было открыто 25 марта 1915 г. на участке Каган — Карши, 1 июля — от Карши до Самсоново¹²⁷, 17 сентября — от Карши до Гузара. Осенью 1915 г. между Карши и Китабом было установлено автомобильное сообщение для перевозки пассажиров и корреспонденции. Для этого использовались приобретенные обществом 10 грузовых и 25 легковых автомобилей¹²⁸. 10 февраля 1916 г. дорога подошла к Термезу.

К середине 1916 г. условия строительства еще более усложнились, были сняты с работы военнопленные, многие строители мобилизованы на фронт, строительные материалы доставлялись с перебоями. Военное же министерство требовало закончить дорогу к июню, т. е.

на год раньше установленного срока¹²⁹. Управление предприняло ряд мер для завершения строительства, и в июле 1916 г. было открыто сквозное движение. На протяжении 150 верст дорога прошла вдоль границы с Афганистаном, соединив Керки и Термез с Каганом, со Среднеазиатской и общей сетью российских железных дорог.

В начале XX в. строительство железных дорог за счет частного капитала получило развитие и в Казахстане.

Троицкая железная дорога — одна из первых дорог в Казахстане, сооруженная на деньги концессионеров в 1911—1913 гг. Имела прежде всего экономическое значение: предназначалась для вывоза сельскохозяйственной (в частности, животноводческой) продукции из Кустанайского и других уездов Тургайской области к Самаро-Златоустской и Сибирской железным дорогам. Кроме того, способствовала колонизации территории, притоку русских переселенцев.

Учредителями общества Троицкой дороги, а впоследствии Троицко-Кустанайской, были Русско-Азиатский (А. М. Путилов) и Сибирский (М. А. Соловейчик) торговые банки; в финансировании принимали участие также Русский торгово-промышленный и Международный банки.

Для прокладки пути было отчуждено 1,1 тыс. десятин земли и привлечено большое количество рабочих различных национальностей. Для организации надзора за рабочими 18 мая 1913 г. главный инженер дороги просил тургайского губернатора об организации за счет общества железнодорожной жандармской полиции. По разрешению министерства внутренних дел с 1 января 1914 г. для этих целей был определен штат служащих¹³⁰.

Дорога построена к концу 1913 г.

Семиреченская железная дорога. Еще в ходе постройки Самарканд-Андижанской железной дороги с веткой на Ташкент обсуждались проекты прокладки пути, который соединил бы Туркестанский край с Сибирью. Авторы некоторых проектов предлагали Среднеазиатскую соединить с Сибирской дорогой через Верный и Семипалатинск.

15 октября 1896 г. городская дума г. Верного приняла решение создать комиссию, которая, собрав все данные о промышленности, торговле и сельском хозяйстве, определила бы выгодность предлагаемого варианта. Комиссия подтвердила целесообразность строительства

этой дороги. Однако сооружение Туркестанско-Сибирского пути была отложено, и вопрос этот вновь встал только после завершения строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги¹³¹. В 1906 г. особая межведомственная комиссия начала изучение на месте участков предстоящего строительства: северного (Барнаул — Семипалатинск), среднего (Семипалатинск — Верный) и южного (Верный — Ташкент). В 1906—1907 гг. на всех участках были закончены технические изыскания.

Сначала предполагалось, что дорога будет строиться за счет казны. Однако государство, испытывая большие финансовые затруднения после революции 1905—1907 гг., откладывало начало ее сооружения.

Промышленный подъем, начавшийся в 1910—1912 гг. рост потребностей русской текстильной промышленности в среднеазиатском хлопке, попытка царизма заселить край более зажиточной частью крестьянства, — все это заставило ускорить строительство дороги. Этому же настойчиво добивались администрация края, торговые круги России и Средней Азии, и правительство вынуждено было разрешить строительство за счет частного капитала, в первую очередь северного участка — Алтайского и южного — Семиреченского.

Борьба отдельных предпринимателей за получение концессий на строительство этих дорог закончилась созданием крупнейшего банковского железнодорожного синдиката, куда вошли 9 петербургских банков. Они-то и захватили концессию на строительство Семиреченской железной дороги. Контроль за финансированием был возложен на Международный и Русско-Азиатский банки¹³². Было создано во главе с А. И. Путиловым акционерное общество Семиреченской железной дороги, устав которого был утвержден 12 мая 1912 г. Акционерное общество обязывалось проложить пути от ст. Арысь Оренбургско-Ташкентской дороги до Пишпека (Фрунзе) с веткой на местечко Токмак, а также до г. Верного (Алма-Ата). Протяженность линии первой очереди (Арысь—Пишпек) определялась в 536 верст, срок сооружения 3—5 лет.

Главным инженером строительства был назначен С. И. Ольшанский, помощником Р. М. Митт.

15 июля 1914 г. началось сооружение, и к концу сентября 1915 г. был открыт для товарного и пассажирского движения участок Арысь — Чимкент; в сентябре 1917 г. дорога была доведена до ст. Боровое¹³³.

В разное время на строительные работы привлекалось от 3 до 5 тыс. рабочих, в основном (более 80%) казахи, узбеки, киргизы, а также русские, украинцы, выходцы с Кавказа, нанимались в небольшом числе иранцы, афганцы и представители других стран Среднего и Ближнего Востока.

Прокладка пути шла в исключительно трудных условиях. Не хватало строительных материалов, рабочих рук. В 1917 г. было предложено снять рельсы с тупиков Среднеазиатской железной дороги и передать строящейся Семиреченской¹³⁴.

Тяжелыми были условия труда и быта, которые усугублялись еще тем, что дорога сооружалась в годы войны, усилившей в крае колониальный гнет. Отчуждение земель, а для строительства Семиреченской железной дороги было изъято 5 тыс. дес. земли¹³⁵, вызывало недовольство местных жителей. При этом в первую очередь ущемлялись интересы крестьян. Например, крестьяне Фальбагреевского уезда подали военному губернатору Семиреченской области жалобу в связи с тем, что все арыки при постройке оказались разрушенными, из-за чего остались неорошенными 600 дес. земли. Цены за отчужденные земли были установлены низкие, кроме того, уплата денег задерживалась месяцами, даже годами, а претензии крестьян не удовлетворялись¹³⁶.

К началу Великой Октябрьской социалистической революции была построена лишь часть Семиреченской дороги.

Алтайская дорога — северный участок Туркестанско-Сибирской железной дороги общей протяженностью 751 км, часть которой (106 км) проходила по территории Казахстана, построен в 1913—1915 гг. крупнейшим банковским железнодорожным синдикатом. Строительство финансировал Учетно-ссудный банк¹³⁷. Главная контора дороги находилась на ст. Алей. Все завербованные на строительство рабочие (русские, татары, чуваша, башкиры, казахи и представители других национальностей) прибывали на эту станцию, откуда распределялись по участкам¹³⁸.

В ЦГА КазССР сохранились условия найма крестьян Уржумского уезда Пилинской волости на работы по возведению сооружений на участке с 211-й до 475-й версты (участки 9, 10, 11). Рабочие нанимались артелью на год. Проезд до места работы оплачивался нанимателями, обратный — производился за счет рабочих, при

открытии временного движения по строящейся дороге был бесплатным. Подготовительные работы, связанные со строительством, не оплачивались. В случае недобросовестного выполнения наниматели имели право потребовать их переделки или возмещения убытков. При несчастных случаях на стройке артель брала на себя все расходы по лечению или оказанию помощи семьям пострадавших. Расчеты за работу должны были производиться через каждые две недели с удержанием ежемесячно 15% всех платежей в качестве залога за исправное выполнение артелью условий найма; в случае надобности артель обязывалась работать также в праздничные дни и даже ночью. Рабочие могли пользоваться и железнодорожной больницей, но на содержание ее высчитывалось 10% их заработка. Если кто-нибудь уходил с работы до истечения срока, артель восполняла все убытки нанимателю. В случае задержки материалов наниматели выплачивали рабочим помесячно в среднем по 1 руб. 50 коп. Артель отвечала за сохранность инвентаря. Все работы записывались в книжках. Одним словом, контракты заключались на кабальных для рабочих условиях, но даже и они постоянно нарушались.

При отчуждении земель ущемлялись интересы коренного населения. Всего было отчуждено 6,7 тыс. десятин.

Алтайская дорога строилась с 1 июня 1913 по 1915 г. 21 октября 1915 г. началось регулярное движение от Новониколаевска до Семипалатинска.

Риддерская горнозаводская железная дорога. Русский и иностранный финансовый капитал все больше привлекали богатейшие естественные ресурсы Средней Азии и Казахстана. Акционерными компаниями стали разрабатываться Экибастузские угольные копи, цинковые месторождения Риддера и других районов региона. Для этого были построены горнозаводские железные дороги местного значения: Воскресенская (1898—1900 гг.) протяженностью 116 верст, Спасско-Карагандинская (1906—1907 гг.)—40, Риддерская (1914—1916 гг.)—96, Ленгерская (1916 г.)—21 верста и др. Из них одной из крупных была Риддерская.

В 1914 г. на территории Казахстана Русско-Азиатская корпорация основала при участии Азовско-Донского и Сибирского торговых банков Риддерское и Киргизское горнопромышленные общества. В этом же году принимается решение и начинается строительство

Риддерской горнозаводской железной дороги. Сооружение ее было вызвано экономическими, политическими и военными соображениями.

Риддерское акционерное общество владело рудниками, цинковыми заводами, частным пароходством на Иртыше. Оно снабжало цинковым концентратом и углем казенную флотилию, Богословские и Кыштымские заводы на Урале. В конце 1915 г. шли переговоры о снабжении цинком Ижорских и Обуховских заводов. Все это имело большое общегосударственное значение в годы первой мировой войны. Поэтому царское правительство придавало большое значение сооружению дороги и оказывало всяческое содействие акционерному обществу.

В ноябре 1914 г. общество Коломенского машиностроительного завода обязалось изготовить к 15 марта 1915 г. первый паровоз и к 15 октября — второй. Обществу Рязано-Уральской железной дороги было поручено соорудить мосты и обеспечить доставку около 90% всего необходимого количества болтов, подкладок и др., а Сергинско-Уфалейским заводам доставить железо.

По решению Генерального штаба военного министерства от 14 декабря 1915 г. для Риддерской горнозаводской железной дороги из государственного запаса отпускались подвижной состав и рельсы. Оборудование, необходимое для постройки тоннелей, решено было приобрести в Кагане у акционерного общества по постройке Бухарской железной дороги.

Одним из трудных был вопрос обеспечения рудника и строящейся железной дороги рабочей силой. Агенты управления общества принимали все меры, чтобы привлечь к этому коренное население. Делались попытки пригласить на лето 1916 г. 500 китайцев, обсуждались предложения о найме японских рабочих, но и эта идея не получила поддержки. Управление пришло к выводу, что выгоднее использовать дешевую рабочую силу, которую составляли представители коренных национальностей, главным образом казахи. Найм осуществлялся через местных предпринимателей. Труднее было набрать плотников и слесарей. По решению военного министерства на работы привлекались военнопленные.

Исключительно тяжелыми были условия труда и быта рабочих. В одной казарме размещалось около 400 строителей. Лечение больных служащих и рабочих производилось в Риддерской участковой больнице и в фельдшерском пункте по справкам, выдаваемым главной

конторой акционерного общества, однако это не всегда было доступно даже тяжелобольным. Мизерной оплаты едва хватало на уплату за проживание в казарме и пропитание. Кроме того, в годы войны цены на продукты питания росли: например, на рудниках на хлеб, мясо они увеличились вдвое.

Количество рабочих колебалось в зависимости от времени года, объема работ и т. д. Так, зимой 1915 г. (на 18 ноября) на железной дороге работало всего 295 человек, из них 154 военнопленных. Условия труда и быта военнопленных были особенно трудными. Оплата их труда была ниже, чем у других групп рабочих, они не имели надлежащей экипировки. Лишь с наступлением холодов правление общества вынуждено было выдать им одежду.

Для строительства Риддерской железной дороги было отведено 50 тыс. десятин земли.

В 1916 г. предполагалось закончить земляные работы и возведение мостов, поэтому правление общества предпринимало меры к ускорению отправки рельсов, креплений, подвижного состава, хотя имелись и трудности в обеспечении и доставке строительного материала.

Строительство Риддерской железной дороги завершено в 1916 г.¹³⁹

В начале XX в. в Средней Азии и Казахстане частными компаниями был построен ряд подъездных путей. В 1900 г. на средства бухарского эмира проведена ветка от старой Бухары до ст. Каган¹⁴⁰; в 1912 г. на средства предпринимателей — ветки Дмитриево-Сулюктинская, Скобелево — Кизылкия, Фергана-Шахриханская¹⁴¹. В том же году строились Андижан-Чинабадская, Мельниково-Исфаринская, Черняево-Уратюбинская, Горчаково-Кара-Санаевская ветки; в 1915 г. — Фирюзинская дорога от ст. Безменн к Фирюзинскому ущелью.

Обобщая все сказанное о строительстве частных железных дорог в Средней Азии и Казахстане, подчеркнем, что они сооружались в экономических, политических и военно-стратегических целях, как и магистральные государственные дороги, в большинстве случаев примыкая к общероссийским железным дорогам.

В строительство Воскресенской, Спасско-Карагандинской, Троицко-Кустанайской, Оренбург-Орской, Ферганской, Семиреченской, Бухарской, Алтайской, Риддерской, Ленгерской и других железных дорог в Средней Азии и Казахстане были вложены огромные средства, которые поступали от российских и иностран-

ных промышленников, монополий и банковских объединений. Железнодорожное строительство в регионе привлекало банковские монополии именно возможностью получения колоссальных прибылей. Не меньшие прибыли от сооружения частных дорог получали предприниматели. Происходило сращивание банковского капитала с промышленным. С русскими банками сотрудничали иностранные, особенно французские, которые участвовали главным образом в реализации железнодорожных облигационных капиталов.

Отметим, что строительство железных дорог за счет акционерного капитала имело свои особенности. В частности, обеспечение строек необходимыми материалами, оборудованием, рабочей силой было связано с большими трудностями, чем на дорогах, сооружаемых за счет казны. Это еще более ухудшало и так непомерно тяжелые условия труда и быта строительных рабочих.

В Средней Азии и Казахстане на средства частных компаний было проложено более 1500 верст рельсовых путей. Это опровергает утверждения буржуазных фальсификаторов о том, что все железные дороги в России и на ее окраинах были построены царем или иностранцами без привлечения русского банковского и частного капитала.

Источники формирования, состав, численность строительных рабочих. Условия труда и быта

Строительные рабочие железных дорог в Средней Азии и Казахстане представляли ту силу, которая привела к зарождению железнодорожного пролетариата в этом регионе. Изучение численности строительных рабочих, их национального, социального состава, источников формирования, овладения ими навыками постройки рельсовых путей в специфических условиях края и исследование условий их быта и труда, истоков зарождения и развития революционного движения среди них имеет большое научное, политическое и познавательное значение. Однако в исторической литературе эти вопросы освещены недостаточно полно. Мы пытались в какой-то мере восполнить этот пробел на основе архивных документов.

Проводя колониальную политику в крае, царское правительство относилось с недоверием к коренному населению и первое время рассчитывало использовать на сооружении дорог здесь главным образом солдат желез-

нодорожных батальонов и русских рабочих, видя в первых не только квалифицированных, дисциплинированных строителей, но и силу, способную защитить интересы царизма в Средней Азии и Казахстане. Поэтому вместе с вопросом о строительстве Закаспийской железной дороги решался вопрос о формировании специальных железнодорожных батальонов для отправки в Закаспийский край.

С 21 февраля по 14 октября 1880 г. был сформирован первый закаспийский железнодорожный батальон, в апреле 1885 г. — второй, из солдат, имевших железнодорожные специальности. В ходе строительства и с началом эксплуатации готовых участков дороги железнодорожные батальоны стали играть значительную роль как рабочая и военная сила. Штатный состав в них не был постоянным, а в определенные периоды мог увеличиваться. Так, в 1898 году, в период строительства мургабской ветки, было решено создать в каждом батальоне пятые роты, на которые и возлагалось ее строительство. Однако в этом общем правиле были исключения: сооружение дорог велось и без участия батальонов. Таковой была Самарканд-Андижанская дорога с веткой на Ташкент, построенная в 1895—1899 гг. Подобные обстоятельства вызывали обеспокоенность у администрации края, особенно после восстания в Андижане (1898 г.). Разделяя тревогу администрации, командующий войсками Закаспийского округа в 1898 г. просил главный штаб передислоцировать железнодорожный батальон из Барановичей на Самарканд-Андижанскую дорогу и сформировать здесь батальон, чтобы обеспечить надежную ее эксплуатацию¹⁴². В случае невозможности сформировать новый батальон генерал-губернатор предлагал прибавить к существующим еще по одной роте. Однако решение вопроса задержалось из-за финансовых затруднений.

После перехода дороги в 1899 г. из военного ведомства в министерство путей сообщения закаспийские железнодорожные батальоны (с 1902 г. каждый состоял уже из 6 рот) были оставлены для ее обслуживания. Штат двух батальонов был доведен до 3268 человек. Однако и при такой численности, по мнению администрации края, не обеспечивалась нормальная эксплуатация.

20 мая 1905 г. туркестанский генерал-губернатор писал: «...именно теперь, когда на железных дорогах испытываются затруднения из-за волнений рабочих,

необходимо позаботиться об увеличении состава закаспийских железнодорожных батальонов...»¹⁴³ Военное министерство признало целесообразным увеличить численность каждой роты еще на 64 человека¹⁴⁴. Однако надежды царской администрации не оправдались: солдаты батальонов, разбросанные по отдельным участкам, тесно общаясь с рабочими, под влиянием агитации большевиков стали активнее выступать вместе с рабочими против существовавших порядков, особенно во время революционных событий 1905—1907 гг. В 1910 г. железнодорожные батальоны были выведены из Туркестанского края.

Кроме железнодорожных батальонов Управлению дороги разрешалось привлекать к строительству солдат, находящихся в запасе¹⁴⁵. Однако удельный вес их на Среднеазиатской железной дороге был незначительным, несмотря на представляемые льготы: желающих ехать на строительство было крайне мало. Тем не менее солдаты составляли одну из групп строительных рабочих.

Принимая решения о сооружении Закаспийской железной дороги, царское правительство вербовало землекопов, плотников и квалифицированных рабочих разных специальностей из России. Ряды строителей пополняли разорившиеся русские и крестьяне-переселенцы. В 1911 г. был утвержден график срочной перевозки переселенцев по железным дорогам¹⁴⁶. По данным А. П. Фомченко, А. И. Гинзбург, К. П. Тена и др., среди русских, украинских, белорусских переселенцев преобладали беднейшие, разорившиеся крестьяне, которые и явились важным резервом формирования рабочего класса в регионе, в том числе строителей железных дорог¹⁴⁷. Ряды строительных рабочих интенсивно пополнялись за счет коренного населения, хотя Управление дороги первоначально планировало привлекать даже на земляные работы главным образом солдат и русских рабочих. Начальник стройки Закаспийской дороги генерал М. Н. Анненков доказывал, что местные рабочие и нанятые в Баку, Астрахани малоспособны к земляным работам, их выработка не превышает в среднем $\frac{1}{3}$ куб. сажени в день, в то время как смоленские землекопы свободно вырабатывают за это время 1 куб. сажень¹⁴⁸. По его расчетам, наем землекопов в России обойдется государству недорого. Однако практика показала их ошибочность: привлекаемые на земляные работы местные жители на деле оказывались лучшими землекопами, более выносливыми в жарких климатических усло-

виях, чем вербуемые в России. Вследствие этого число рабочих коренных национальностей, по мере продвижения строительства дорог в глубь края, неуклонно возрастало. В апреле 1886 г. только на участке от Мерва до Амударьи работало до 12 тыс. землекопов¹⁴⁹.

Большинство рабочих местных национальностей привлекалось к строительству в принудительном порядке, часть приходила добровольно в поиске заработка. Доведенные до нищеты поборами, налогами местных правителей, они готовы были идти на любые условия. Исключительная отсталость края, сплошная неграмотность, забитость местного населения давали возможность чиновникам и частным предпринимателям нещадно эксплуатировать эту дешевую рабочую силу.

Рабочую силу пополняли также выходцы из Закавказья. 9 июля 1880 г. генерал-майор Петрусевиц сообщал М. Н. Анпенкову, что в Баку набрано 500 рабочих, которые будут перевезены на военных судах¹⁵⁰. В ряды строителей вливались также жители стран Ближнего и Среднего Востока (но эта группа была малочисленна).

Освещая вопрос об источниках формирования рабочих-строителей железных дорог в крае, советские историки приводят неодинаковые цифры, показывающие их численность. По нашему мнению, содержащиеся в известной литературе данные занижены. Например, согласно материалам архивных и опубликованных источников, на строительстве Закаспийской военной железной дороги участвовало около 50 тыс. рабочих. К тому же их число на разных участках зависело от объема работы, времени года, характера набора рабочей силы. Отмечалась большая текучесть, вызванная массовыми заболеваниями, трудностями доставки завербованных в центральных районах, самовольным уходом рабочих коренных национальностей (в основном это были дехканы, нанимавшиеся на сезон, свободный от сельхозработ).

Как мы показали, число строителей дороги увеличивалось с ростом масштабов строительства. По нашим подсчетам, на сооружение, например, Самарканд-Андижанской дороги привлекалось в общей сложности около 100 тыс. рабочих. В строительстве Оренбургско-Ташкентской железной дороги участвовало, по данным одних (и таких большинство) авторов, 50 тыс., других — 30 тыс. Наиболее достоверной следует считать первую цифру¹⁵¹.

В течение более четверти века при сооружении только казенных железных дорог (Закаспийской, Самар-

канд-Андижанской, Оренбургско-Ташкентской) работало в общей сложности около 200 тыс. человек.

На строительство Бухарской железной дороги привлекалось до 20—25 тыс., Ферганской — около 10—12 тыс., Семиреченской — 9—10 тыс., Троицкой (1911—1913 гг.), Алтайской (1913—1915 гг.) несколько тысяч человек. Всего на сооружении частных железных дорог, включая такие небольшие, как Воскресенская (1898), Бухарская (1901—1906 гг.), Спасско-Карагандинская (1906—1908 гг.), Риддерская (1914—1916 гг.), Ленгерская (1916 г.) было занято 40—50 тыс. человек.

Основную массу строителей — землекопов, подсобных рабочих — нельзя отнести к представителям железнодорожного пролетариата. В. И. Ленин называл их полупролетариями. Однако при изучении истории зарождения и развития пролетариата, исследовании предпосылок Октябрьской социалистической революции в Средней Азии и Казахстане, на наш взгляд, нельзя не учитывать огромную армию строителей. Они составляли резерв туркестанского пролетариата. Совместный труд рабочих разных национальностей на строительстве дороги сплачивал и объединял их, способствуя совершенствованию навыков труда, а главное — формированию рабочих-железнодорожников из представителей коренных национальностей, которые в содружестве с русскими железнодорожниками начали выступать за свои экономические и политические права.

Более углубленное и разностороннее изучение социальных и экономических условий труда и быта строителей железных дорог в Средней Азии и Казахстане в исследуемый период важно для раскрытия истоков зарождения и развития революционного движения среди железнодорожников.

Общие условия труда и жизни всех категорий рабочих, за исключением незначительной части, были одинаково трудными.

К. Маркс писал, что капиталист стремится из вложенного в производство капитала «выжать» максимум отдачи — сверхприбыль. Развивая эту мысль В. И. Ленин отмечал, что «...за позволение работать на помещичьей земле, на фабрике или на железной дороге рабочий отдает даром собственнику все, что вырабатывается, получая сам только на скудное содержание»¹⁵². На постройке железных дорог в Средней Азии и Казахстане, пожалуй, была самая высокая степень эксплуатации строительных рабочих. Тяжелым было положение

солдат железнодорожных батальонов и других воинских частей: солдаты жили в малоприспособленных вагонах, не спасавших ни от холода, ни от жары. Скученность, плохое питание, задержка оплаты труда, штрафы, доходившие до $\frac{1}{3}$ заработной платы, неполное и несвоевременное обеспечение обмундированием — все это делало жизнь их еще более тяжелой. Даже ответственные военные чиновники, вплоть до командующего войсками Закаспийской области И. Куропаткина, были вынуждены признать вопиющие факты унижения человеческого достоинства солдат — рукоприкладство и побои.

Очень тяжелыми были условия труда и жизни вольнонаемных рабочих. Уже при найме допускался произвол: договора письменно не оформлялись, а если и оформлялись, то, кроме расценок, другие условия не оговаривались, режим работы устанавливался произвольно, не был одинаков для русских и местных рабочих. Так, русские рабочие нанимались на 5,5 месяца с оплатой 28 руб. 50 коп. в месяц при бесплатном питании, проезде и квартире, хотя в действительности большинство этих условий часто нарушалось. Срок найма рабочих коренных национальностей устанавливался в 6 месяцев по 14 руб. в месяц, при 12-часовом рабочем дне зимой и 10-часовом летом и без выходных. Из ничтожной заработной платы ежемесячно удерживалось по 14 руб. в качестве гарантии от самовольного ухода. Никакими законами, договорами и другими юридическими актами при найме рабочих на территории, например, Бухарского эмирата и Хивинского ханства, не пользовались. На каждых 100 нанятых назначались старший чиновник и переводчик.

Русским рабочим и солдатам запрещалось отлучаться в бухарские селения без разрешения начальства. Делалось все возможное, чтобы изолировать их от местного населения. Царские чиновники сознательно устанавливали неравные условия найма для рабочих разных национальностей, чтобы разжечь национальную рознь, вражду, отчужденность. Такой стиль закреплялся и в многочисленных инструкциях Управления дороги. Однако вопреки политике царизма происходило сближение рабочих: для рабочих всех национальностей общим было политическое бесправие и тяжелое экономическое положение.

Сравнение оплаты труда строителей туркестанских железных дорог с заработной платой на других дорогах

приводит к выводу, что в первом случае размеры ее были минимальными. По расчетной ведомости 1885 г., за 1 куб. сажень земляных работ русским рабочим платили 3 руб. 50 коп., местным — около 3 руб. Расценки постоянно нарушались. Комиссия, обследовавшая Закаспийскую дорогу в 1887 г., установила, что земляные работы, выполненные узбеками, туркменами, таджиками, персами, русскими оплачивались от 2 руб. 50 коп. до 3 руб. за 1 куб. сажень¹⁵³. На мервском участке заработная плата была еще ниже: у туркмен — от 1 руб. 10 коп. до 1 руб. 60 коп., русских — от 1 руб. 80 коп. до 3 руб. В районе Чарджоу работали узбеки и таджики, которым платили от 1 руб. 75 коп. до 2 руб. 05 коп. за 1 куб. сажень¹⁵⁴. Следовательно, даже в оплате труда рабочих отражалась реакционная колониальная политика царизма по отношению к народам Средней Азии, политика дискриминации местного населения, искусственного создания неравенства, разжигания национальной розни.

Выплату заработной платы задерживали иногда от 2—3 до 6 месяцев. Многие семьи железнодорожников обрекались на голодное существование. Так, подрядчик Ивановский, которому в 1891 г. были отданы работы по строительству жилых домов, казарм, будок на участке от Мерва до Амударьи, задолжал рабочим 15 тыс. руб. 2 апреля 1891 г. рабочие передали жалобу в министерство внутренних дел: «Нами... произведены работы на Закаспийской железной дороге у подрядчика инженера Ивановского, который отказывается платить нам деньги; по окончании работ прошло около года, жаловались всюду... не оставьте наши просьбы без внимания и войдите в наше положение... все рабочие и мастеровые бедствуют, сидят без хлеба и дела...»¹⁵⁵ Чаще всего такого рода жалобы оставались без ответа.

Общитывать рабочих и творить беззакония позволяла сама система расчетов: они велись не лично с каждым рабочим, а со старшим артели, который, как правило, тоже был не прочь нажиться за счет рабочих.

Начиная строительство дороги и продолжая его в глубь Средней Азии, ни правительство, ни администрация не проявляли забот о создании для строителей хотя бы минимальных жилищных условий. К 1887 г., когда уже была построена дорога до Амударьи и шла прокладка самаркандского участка, почти на всем протяжении Закаспийской железной дороги, как установила одна из комиссий, преобладал тип барачков, землянок и

полуземлянок. Непригодность этих помещений для жилья, особенно зимой, вынудила комиссию признать, что они могут быть приравнены скорее к помещениям для домашних животных, чем для людей¹⁵⁶. Часто для завербованных не готовили никаких жилищ, рабочие сами должны были строить бараки, а впоследствии подрядчики отказывались им оплачивать эту работу.

Комиссия графа Палена (1908 г.) констатировала: «Потребность в жилых домах на дороге очень велика. Значительной части рабочих Среднеазиатской железной дороги приходится жить в неудовлетворительных помещениях временного типа»¹⁵⁷. В еще более тяжелых условиях оказывались строители частных железных дорог. Так, администрация Бухарской дороги, надеясь на теплую среднеазиатскую осень, не позаботилась о строительстве жилищ. В 1914 г. наступили ранние необычные холода, и рабочие фактически оказались на улице, что вызвало крупные волнения.

Одной из самых сложных была проблема обеспечения строителей доброкачественными продуктами питания и водой. Доставка продовольствия находилась в руках проходимцев, рвачей и воров, которые стремились лишь к личной наживе. Продукты, как правило, доставлялись испорченными, а цены на них были значительно выше рыночных¹⁵⁸. Красноводский уездный врач М. И. Шаблоновский составлял несколько актов о недоброкачественной муке, о непригодности воды. Но даже в этих случаях администрация не принимала никаких мер. Специальная комиссия в 1895 г. установила, что рабочим продавали гнилые картофель и капусту по 80 коп.—1 руб. 20 коп. за пуд, в то время как в Ашхабаде они стоили 40 коп., в Самарканде — 20 коп.¹⁵⁹ В еще более запущенном состоянии находилось снабжение продуктами питания строителей частных железных дорог.

В июле 1916 г. Управление дороги потребовало от лавочников соблюдения установленных цен при отпуске товаров. Ответом было прекращение торговли¹⁶⁰.

Чрезвычайно сложным оказалось регулярное снабжение строителей водой, особенно на участках Каган — Караулбазар, на линии Карши — Самсоново и др¹⁶¹. Линейным рабочим вода доставлялась три раза в неделю специальными продовольственными поездами. Цилиндры, в которых содержалась вода, были загрязнены, на некоторых станциях вода отпускалась только

администрации и семьям чиновников. Обслуживающему персоналу воды зачастую не хватало даже для питья. К баракам и казармам воду не подвозили.

На строительстве железных дорог в Средней Азии и Казахстане процветало казнокрадство. В. И. Ленин, полемизируя с министром финансов Витте, писал: «...воспевая «культурную роль» железных дорог, вы скромно умалчиваете о чисто русском и совсем некультурном обычае *грабить казну* при постройке железных дорог (не говоря уже о безобразной эксплуатации жел.-дор. подрядчиками рабочих и голодающих крестьян!)»¹⁶². И далее: «Каков-то был бы баланс нашего жел.-дор. хозяйства, если бы сосчитать не только казенные цифры выданных на постройку денег, но и действительные суммы расхищенных при постройке денег?»¹⁶³. Многочисленные комиссии часто устанавливали подлоги в отчетах.

Яркой иллюстрацией казнокрадства и подлогов на дорогах было нашумевшее «дело подрядчика Рожковского», которому в 1894 г. были отданы все работы по строительству Красноводского участка. По многочисленным жалобам рабочих производились неоднократные ревизии, которые вскрывали преступления не только самого Рожковского, но и администрации дороги. Дело это тянулось почти 10 лет. Ревизия, а затем следствие установили, что ряд должностных лиц получали взятки от Рожковского, а последний, чтобы покрыть эти расходы, подделывал ведомости на земляные и другие работы¹⁶⁴. Преступления Рожковского были настолько серьезны, что его вынуждены были отстранить от работы и дело передать в судебные органы.

Материалы «дела Рожковского» дают нам право сказать, что характеристика, данная В. И. Лениным Сибирской дороге, может быть отнесена и к железным дорогам Средней Азии. В. И. Ленин писал о Великой Сибирской дороге, что она «...великая не только по своей длине, но и по безмерному грабежу строителями казенных денег, по безмерной эксплуатации строивших ее рабочих...»¹⁶⁵.

Антисанитария, скученность, тяжелые условия труда вызывали вспышки болезней. Свиристествовали тиф, цинга. На медицинское обслуживание строителей Среднеазиатской дороги отпускалось вдвое меньше средств, чем на других линиях, хотя заболеваемость в крае была значительно выше.

Среднеазиатская, Ташкентско-Оренбургская, Ферганская, Бухарская, Семиреченская железные дороги были разделены на участки, которые обслуживались медицинским персоналом, в большинстве своем фельдшерами. Участки были настолько большими, что прикрепленные фельдшеры не были в состоянии проводить простое обследование. Например, Ташкентско-Оренбургская дорога протяженностью более 1700 км была разделена всего на 7 участков с несколькими тысячами рабочих и служащих на каждом. Обслуживали такой участок лишь один врач и несколько фельдшеров. Эта магистральная дорога имела одну больницу на 30 коек, которая размещалась в Ташкенте в непригодном помещении, где нельзя было обеспечить изоляцию больных. Для так называемых участковых больниц использовали караван-сарай, землянки, вагоны. Один раз в месяц врач объезжал свой огромный участок.

В составе пассажирского поезда обычно следовал санитарный вагон. На всех станциях его осаждали больные. Однако в такие вагоны помещали в основном страдающих заразными болезнями; сопровождал их неграмотный персонал. В медицинской службе железных дорог нередко были случаи злоупотреблений, взяточничества. В жалобах, например, обвинялся главный врач Среднеазиатской железной дороги в присвоении им казенных денег, получении взяток и т. п.¹⁶⁶

Нечеловеческие условия труда, отсутствие его охраны, естественно, приводили к несчастным случаям, истощению рабочих, болезням, потере трудоспособности. Но если врачебная комиссия и признавала рабочих нетрудоспособными, на них сыпался град обвинений со стороны администрации дороги. Например, в марте 1908 г. начальник Среднеазиатской железной дороги потребовал от врача 19-го участка объяснения по поводу того, почему врачебная комиссия в конце 1906—1907 гг. признала ряд рабочих и служащих потерявшими в значительной степени трудоспособность и нуждающимися в продолжительных отпусках и лечении¹⁶⁷. Врач участка В. А. Юргалис пытался обосновать правильность заключения комиссии, но вскоре был отстранен от работы за «строптивость»¹⁶⁸. На строительстве казенных железных дорог в Средней Азии и Казахстане в начале XX в. имели место многочисленные несчастные случаи, особенно на Алтайской дороге¹⁶⁹.

Не менее тяжелыми были условия труда и быта военнопленных. Доктор Греков, проверявший санитар-

ное состояние дороги, в июне 1916 г., писал: «Громадное большинство военнопленных рабочих при моем объезде выглядело оборванными, чуть ли не половина не имела белья, обувь многих развалилась. Неодинаково и неравномерно организовано продовольствие военнопленных: кое-где производится всего одна варка пищи в день, причем в ужин рабочие ничего не получают, кроме чая или кофе...»¹⁷⁰

Тяжелые условия труда, низкая заработная плата и длительные задержки ее, бесконечные вычеты, лишение выходных дней, обман, неудовлетворительные жилищные условия, болезни, — все это вызывало справедливое возмущение и открытые выступления строителей железных дорог.

Глава II.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СРЕДНЕЙ АЗИИ И КАЗАХСТАНЕ

Роль железных дорог в развитии экономики региона

Сооружение железных дорог дало сильный толчок развитию производительных сил, привело к расширению сельскохозяйственного и промышленного производства, торговли; проникновению русского капитала во все области края.

Под влиянием бурно развивающейся российской текстильной промышленности увеличился спрос на среднеазиатский хлопок, что вызвало рост общей посевной площади под хлопчатником, повысились требования к хлопковому волокну. В 1888 г., когда первая дорога была построена, под этой культурой было занято 68490, а в 1900 г. посевные площади расширились до 186300 десятин, т. е. в 5,3 раза.

В результате увеличился вывоз хлопка-сырца в Европейскую часть России: в 1887 г.—903 412, а в 1900 г. уже 5 946 609 пудов. Отдельные районы специализировались только на возделывании хлопчатника. Так, в Ферганской области в 1900 г. из общей площади свыше 196 тыс. десятин 175 тыс. было занято под хлопчатником, тогда как еще в 1891 г.—лишь 66 тыс. десятин. В Закаспийской области посевы под этой культурой возросли с 1 тыс. десятин в начале 90-х годов до 24 тыс. в 1898 г.

Хлопковые плантации создавались почти во всех областях Туркестанского края. Но вскоре русские текстильные фабриканты убедились, что организация опытных хлопковых плантаций не дает желаемых результатов, и решили скупать хлопок у населения, применяя изощренные формы закабаления крестьянских масс, привлекая местных, знающих дело людей для организации закупок хлопка в качестве сырья для русской промышленности.

Как известно, в годы мирового экономического кризиса 1900—1903 гг. текстильная промышленность менее, чем другие отрасли, была задета кризисными явлениями и продолжала наращивать мощности. Особенно заметное развитие она получила в годы промышленного

подъема. В связи с этим росли потребности текстильных фабрик в сырье. После денансирования договора США ввоз сырья из Китая, Ирана, Афганистана и других стран не решал проблемы, так как доля этих стран в российском импорте хлопка была незначительной. Проблему мог решить среднеазиатский хлопок. Нужны были меры, обеспечивающие рост производства хлопка-сырца в крае. Одной из этих мер было строительство железных дорог.

С открытием движения по магистральным железным дорогам Средней Азии, соединенным с железнодорожной сетью России, стало возможным создание многочисленных товариществ, фирм, объединений (российских и местных) для обеспечения русской текстильной промышленности среднеазиатским хлопком.

Мы не ставим перед собой задачу осветить деятельность всех коммерческих объединений, ибо это предмет особого исследования. Охарактеризуем лишь некоторые из них.

В 1912 г. было создано «Товарищество для торговли со Средней Азией и Персией». Правление товарищества находилось в Москве, а отделения в Бухаре, Коканде, Самарканде, Мерве¹. Конторы по скупке хлопка-сырца были открыты почти во всех городах Туркестанского края². По нашим подсчетам, при содействии одного этого товарищества среднеазиатским хлопком обеспечивались около 40 крупнейших мануфактур Московской области³.

По данным архивных документов только этого товарищества видим, как русские и местные фабриканты, используя железные дороги, стремились увеличивать поставки российским текстильным фабрикам хлопка, вкладывать побольше капитала в экономику Средней Азии и Казахстана и, подвергая непомерной эксплуатации дехкан, получать колоссальные прибыли. Через торговые товарищества в экономику края проникал банковский капитал. В Центральном государственном архиве г. Москвы сохранились фонды Русско-Азиатского, Московского коммерческого, Сибирского торгового банков⁴, Соединенного банка, Русского банка для внешней торговли, Нижегородского, Самарского земельных банков, Московского учетного, Волжско-Камского и Азовско-Донского коммерческих банков, имевших многочисленные отделения в Средней Азии (с 1902 по 1910 г. их число увеличилось в 4 раза)⁵. «Закаспийская дорога стала «открывать» для капитала Среднюю Азию...»—

подчеркивал В. И. Ленин⁶. Значительная доля капитала направлялась на расширение посевов хлопчатника, т. е. эта культура превращалась в главнейшую в сельскохозяйственном производстве.

Развитие сельского хозяйства, повышение его товарности были достигнуты в некоторой мере благодаря применению усовершенствованных орудий труда: плугов, железных борон, окучников, культиваторов, веялок, жатвенных машин⁷, доставляемых из промышленных районов России. С 1891 по 1898 г. по Закаспийской и Самаркандско-Андижанской железным дорогам в край был завезен 39521 пуд различных орудий; по данным В. Суворова, с 1912 по 1916 г.—17,5 тыс. различных видов орудий труда, в том числе 10,7 тыс. металлических плугов⁸. Увеличивался и привоз железа, что давало возможность усовершенствовать местные примитивные орудия. Несмотря на некоторое облегчение и удешевление доставки сельскохозяйственных орудий стоимость их оставалась очень высокой; транспортные конторы, стремясь получить больше прибыли, устанавливали цены на перевозку произвольно. Высокие цены, естественно, делали новые сельскохозяйственные орудия недоступными для дехканских хозяйств. Однако первые шаги к применению более совершенных орудий производства в сельском хозяйстве были сделаны.

В начале XX в. увеличился вывоз свежих и сухофруктов. Железные дороги стали приобретать специальные вагоны, приспособленные к перевозке такого груза. В 1906 г. было отправлено 2768 тыс. пудов всех видов фруктов, в последующие годы в среднем 2570 тыс. пудов⁹. Однако удельный вес среднеазиатских фруктов в мировом потреблении был очень незначительным.

Развивалось не только хлопководство и виноградарство, но и каракулеводство, рисоводство, шелководство, животноводство и другие отрасли сельского хозяйства. Русские крестьяне-переселенцы, число которых с проведением железных дорог в крае значительно возросло, оказали большое влияние на внедрение здесь таких новых отраслей сельскохозяйственного производства, как хмелеводство, табаководство, пчеловодство; новых огородных культур — помидоры, капуста, картофель и др.; более совершенных приемов агротехники.

Таким образом, железные дороги дали толчок повышению товарности сельского хозяйства, особенно в районах, где они были проложены. В. И. Ленин не раз

указывал, что «...каждая верста железной дороги...» втягивает «крестьянское хозяйство в торговый оборот»¹⁰. Происходила дальнейшая специализация производства, что приводило к развитию обмена между отдельными районами Средней Азии и Казахстана, созданию между ними прочных экономических связей, формированию внутреннего рынка. Патриархально-натуральный уклад стал уступать место новым отношениям, которые зародились и развились, хотя эти отношения и не стали господствующими.

Отмечая это, подчеркнем, что новые явления в производстве сельскохозяйственной продукции сопровождались непомерной эксплуатацией самих производителей, ограблением народных масс местными и российскими эксплуататорами.

Аграрная и налоговая политика царизма в Средней Азии и Казахстане была направлена на углубление колониального, национального и духовного порабощения народов этих регионов.

При господстве феодального способа производства и докапиталистических форм эксплуатации для российской буржуазии оказалась выгодной скупка хлопка и других продуктов сельского хозяйства у мелкого производителя в счет кредита. Это породило ростовщичество. Ростовщики и скупщики хлопка давали ссуду под огромные проценты — до 40—60% и более, в то время как государственный банк кредитовал частные банки и хлопковые фирмы из расчета 6,5% годовых. Дехкане попадали в кабалу к ростовщикам: они не могли произвести посевов без нового займа. Р. З. Шмидт приводит такие данные: только в Ферганской области в 1903 г. задолженность хлопководческих хозяйств составила 13 млн., в 1913 г. — около 40 млн. руб.¹¹ Задолженность всего населения Туркестана по кредитам составила, по данным Х. Ш. Иноятова, на 1 ноября 1912 г. 156 712 тыс. руб.¹²

Положение хлопкоробов особенно ухудшилось в годы первой мировой войны, когда цены на продукты питания повысились в несколько раз, а на хлопок-сырец только на 50%. Ко всему тому выросли размеры всевозможных налогов и повинностей. Все это приводило к классовой дифференциации в кишлаках и аулах, которая углублялась и среди крестьян-переселенцев. Беднейшая часть переселенцев разорялась, пополняя ряды рабочего класса. Одновременно обогащалась часть дехканства и русских переселенцев, превращаясь в кулаче-

ство. Это усиливало классовые противоречия, подготавливая предпосылки социалистической революции.

Сооружение Закаспийской и Самарканд-Андижанской железных дорог открыло просторы русскому капиталу. Русские промышленники начали строить хлопкоочистительные заводы и другие предприятия по переработке сельскохозяйственного сырья. В результате механизмуется производство, растет производительность труда и численность рабочих.

В 1900 г., например, с вводом Самарканд-Андижанской железной дороги число хлопкоочистительных заводов возросло до 182, из них с паровым двигателем было 61, с водяным — 119, с керосиновым — 2; на всех заводах действовал 631 джин¹³. В конце XIX — начале XX в. появляются хлопкоочистительные заводы с большим числом рабочих. Более половины предприятий по очистке хлопка приходилось на Ферганскую область (в 1900 г. — 100 из 182 (55⁰/₀), причем 42 с паровыми двигателями)¹⁴. К 1896—1897 гг. здесь на 67 хлопкоочистительных заводах в течение года работало 59 084 человека¹⁵.

Заводы строились в основном вблизи железнодорожных станций (в 1900 г. 94 из 182), в отдельных областях (например, Самаркандской) не было ни одного хлопкоочистительного завода, удаленного от железнодорожной линии.

В начале XX в., в годы промышленного подъема, наблюдалось интенсивное развитие хлопкоочистительной промышленности. В 1910 г. в четырех областях Туркестанского края (Ферганской, Самаркандской, Сырдарьинской и Закаспийской) насчитывалось 242 хлопкоочистительных завода, на 228 был установлен 1041 джин, т. е. по 4,1 джина в среднем на один завод; 83 завода были оснащены паровыми двигателями, 89 — водяными, 59 — нефтяными (керосиновыми), 9 — двигателями внутреннего сгорания и только на 2 джины приводились в движение лошадьми. К 1917 г. насчитывалось 330 хлопкоочистительных и маслобойных заводов с уже более совершенной для того времени оснасткой (применялись винтовые и гидравлические прессы, двигатели внутреннего сгорания, элеваторы и др)¹⁶.

Вместе с хлопкоочистительной развивалась маслобойная промышленность. Уже в конце XIX в. маслобойные заводы представляли собой довольно крупные, технически хорошо оснащенные по тому времени предприятия, выпускающие очищенное хлопковое масло,

хлопковый жмых, лintersный хлопок для изготовления ваты, хлопковую шелуху для писчебумажных фабрик. В 1899 г. на них было произведено 15 тыс. пудов хлопкового масла, из них в европейскую часть России отправлено 11 тыс. пудов, в 1910 г. — соответственно 1772 тыс. и 1312 тыс. пудов. В 1914 г. в Туркестане работали 30 механизированных маслoбойных заводов.

Процесс концентрации производства, слияния промышленного и банковского капиталов происходил и в Туркестане, хотя в очень незначительных размерах. В 1913 г., например, было создано торгово-промышленное товарищество «Беш-Бош», правление которого находилось в Москве. В его состав входили 5 крупных объединений: «Московское торгово-промышленное товарищество», «Товарищество для торговли со Средней Азией и Персией», «Товарищество В. Алексеева», «Большая Ярославская мануфактура», «Торговый дом братьев Шлюссеберг».

«Беш-Бош» имело в Андижане, Намангане, Чусте и в других городах хлопкоочистительные, маслoбойные заводы, опытные поля в Андижане. Переработанный хлопок-сырец отправлялся в крупные мануфактурные центры России.

Изучение бухгалтерских книг товарищества «Беш-Бош» дает возможность судить об объеме его товарооборота¹⁷. Товарищество закупало 30% производимого в крае хлопка для своих 29 хлопкоочистительных заводов. В 1917 г. оно выделило необходимые средства для сооружения железнодорожной ветки, соединяющей заводы с Ферганской железной дорогой¹⁸.

Из местных торговых фирм наиболее крупным был «Торговый дом братьев Вадьяевых», который скупал 30% хлопка в Ферганской долине и имел 30 хлопкоочистительных и 5 маслoбойных заводов. Кроме того, эта фирма заключала соглашения с другими крупными объединениями.

Построенные железные дороги способствовали развитию горнодобывающей промышленности. Уже сама дорога требовала большого количества угля, нефти, нефтепродуктов, меди и т. д. Наиболее крупными компаниями по добыче и переработке нефти были «Чимион», «Санто», «Ферганское нефтепромышленное общество», находившееся в зависимости от немецкого, французского и английского капитала.

При нефтепромыслах «Чимион» и «Санто» были построены нефтеперегонные заводы, а во время импе-

риалистической войны от промысла «Санто» до станции Вановская (Алтыарык) был сооружен нефтепровод длиной около 18 верст. Добыча нефти увеличилась: в 1901 г. 9195 пудов, в 1917 г.—2142741. К 1916 г. существовало 30 каменноугольных копей, из них 20 в Ферганской области, 6—в Самаркандской, 4—в Сырдарьинской; добыча угля превысила 12 млн. пудов.

Вместе со строительством железных дорог на узловых станциях оборудовались железнодорожные мастерские, где концентрировались высококвалифицированные рабочие. Для того времени это были крупные капиталистические предприятия. Так, в Ташкентских главных мастерских, открытых в 1900 г., работало 700 человек, в главных мастерских Кизыл-Арвата —300. Мастерские были оборудованы наиболее совершенной для того времени техникой¹⁹.

К началу первой мировой войны на территории современного Узбекистана насчитывалось 905 промышленных предприятий²⁰.

Отметим, однако, что развитие промышленности в Средней Азии и Казахстане носило колониальный характер. С проведением железных дорог колониальная политика царизма в крае усилилась и в итоге была направлена на сдерживание здесь экономического роста, превращение региона в сырьевой придаток российской промышленности. К концу XIX в. в Средней Азии не было хлопчатобумажных фабрик. Целесообразность их создания здесь доказывали отдельные предприниматели и чиновники царской администрации. Но в угоду экономическим интересам фабрикантов центральных губерний России эта отрасль не получила развития.

Большое место в экономике края занимало ремесленное производство, но с увеличением ввоза промышленных товаров некоторые ремесла не выдерживали конкуренции, теряли былое значение и лишь отдельные продолжали увеличивать выпуск своей продукции.

Со строительством железных дорог экономика Средней Азии и Казахстана вовлекалась в российский и мировой товарооборот. В 1911 г. только по Среднеазиатской железной дороге через Ташкент и Красноводск было ввезено в Среднюю Азию 39470 пудов товаров, а вывезено —11135 тыс. Общий товарооборот составил 50 605 тыс. пудов.²¹

Железные дороги изменили характер самой торговли. В конце XIX —начале XX в. в Туркестанском крае открываются крупные склады, отделения, торго-

вые дома крупных российских мануфактур — Шлиссельбургской, товарищества Циндель, Тверской, Познанской и др. В Центральном архиве Москвы сохранились документы, которые показывают систему организации торговли промышленными товарами, ее размеры, ассортимент и т. д., а также списки посредников — представителей коренных национальностей, данные о размерах кредитов, которые они брали, об особенностях торговли.

Так, товарищество Тверской мануфактуры, правление которого находилось в Москве, фабрики — в Твери, а конторы — в Ташкенте, Самарканде, Коканде, Бухаре²², осуществляло торговлю хлопчатобумажными тканями на всей территории Туркестанского края, в Хивинском и Бухарском ханствах, странах Ближнего и Среднего Востока, Иране, Афганистане. Ташкентское отделение мануфактуры вело торговлю с шестью пунктами в Самаркандской области, двумя в Оренбургской, одним в Акмолинской, с 31 в Семиреченской, со 105 городами и пунктами Сырдарьинской области, с 5 городами и аулами Хивинского ханства. Самаркандское и Кокандское отделения имели не менее разветвленную торговую сеть.

Товарищество выполняло торговые операции через многочисленных посредников из представителей местных национальностей, которые получали товары в кредит сроком на 6—8 месяцев. В Ташкентском отделении был 491 посредник, Самаркандском — 411, Кокандском — 519 и Бухарском — около 500.

Посредники оптом получали товар по одной цене, а продавали по завышенной, прибегая ко всякого рода махинациям с целью наживы. Аппарат посредничества давал возможность беспощадно обманывать, грабить местное население. Процветали различные формы залога, в том числе и под урожай хлопка. Дехкане попадали в полную зависимость от посредников, а через них — от русского капитала. Многие из посредников, обогащаясь на спекуляции, открывали свои предприятия. Так зарождалась местная буржуазия.

Строительство казенных и частных железных дорог привело к увеличению товарооборота между Россией, Ираном, Афганистаном и Китаем через Среднюю Азию. С 1900 по 1911 г. из Ирана было ввезено товаров на 55 400 тыс., а вывезено на 45 167 тыс. руб. Импортировались, главным образом, хлопок, фрукты, миндаль, смолы, скот, шерсть, пшеница, ячмень; экспортировались текстильные изделия, сахар, нефть, керосин, желе-

зо, спички и т. д. Оживилась торговля с Афганистаном. Товарооборот с 3 015 тыс. руб. в 1900 г. возрос до 8 885 тыс. руб. в 1910 г., т. е. почти в 3 раза. Из Афганистана поступали рис, овощи, фрукты, миндаль, кишмиш, каракуль, семя кунжутное и льняное, растительные красильные вещества, хлопок, шерсть, войлочные изделия, шерстяные ковры. В Афганистан Россия поставляла сахар, табак, шелк, бумажные пряжи, ткани, металл, керосин, стекло, фарфор, металлические изделия, шелковые и шерстяные ткани, галантерейные товары. Бухарская дорога, построенная в 1914—1916 гг., позволила увеличить товарооборот с Афганистаном.

В начале XX в. продукты маслобойной промышленности начали вывозить в Германию и Великобританию: в 1906 г. туда было экспортировано 591 тыс. пудов хлопкового масла, жмыха и шелухи, в 1907 г.—974 тыс., а в 1910 г. уже 1506 тыс. пудов²³. Подчеркнем, что 70% перевозимых по среднеазиатским железным дорогам товаров производилось внутри края.

Возрастание объема торговли между городами, районами остро поставило вопрос об улучшении грунтовых и шоссейных дорог.

Таким образом, под влиянием строительства железных дорог в экономике края в конце XIX — начале XX в. произошли определенные сдвиги. Но эти изменения основывались прежде всего на усилении колониального и национального гнета народов Средней Азии и Казахстана. В. И. Ленин писал: «Признание прогрессивности этой роли вполне совместимо... с полным признанием отрицательных и мрачных сторон капитализма, с полным признанием неизбежно свойственных капитализму глубоких и всесторонних общественных противоречий, вскрывающих исторически преходящий характер этого экономического режима»²⁴.

Формирование железнодорожного пролетариата

Одним из важнейших последствий строительства железных дорог в Средней Азии и Казахстане явилось формирование одного из передовых отрядов рабочего класса — железнодорожного пролетариата.

Дальнейшее изучение источников его формирования, численности, национального состава имеет большое значение.

Источники комплектования кадров рабочих-железнодорожников Средней Азии и Казахстана — в основном

те же, что и рабочих-строителей дорог: солдаты железнодорожных батальонов, солдаты, находившиеся в запасе, русские рабочие, переведенные с железных дорог европейской части России, вольнонаемные железнодорожные рабочие, завербованные в центральных районах, русские крестьяне-переселенцы, разорившиеся дехкане, ремесленники, выходцы из Закавказья, Ирана, Афганистана и других стран Востока.

Солдаты закаспийских батальонов участвовали не только в строительстве, но и в эксплуатации железных дорог. Их пополняли солдаты, имевшие железнодорожные специальности, из различных воинских частей, расквартированных по всей России.

Сначала батальоны обслуживали только Закаспийскую дорогу, но после андижанского восстания 1898 г. и всю линию Среднеазиатской дороги — от Красноводска до Ташкента и Мургабскую ветку — от Мерва до Квшки. Численность их не была постоянной. Так, в 1900 г. солдатами было укомплектовано 1377 рабочих мест, в 1902 г. — 1633, в 1903 г. — 1750, в 1904 г. — 1691, в 1905 г. — 1937, в 1906 г. — 1786, в 1907 г. — 1506²⁵.

Эксплуатационную службу на дорогах несли также солдаты, ушедшие в запас, а также демобилизованные после окончания русско-японской войны. Министерство путей 16 апреля 1906 г. разрешило принимать их на вакантные должности в первую очередь и через каждые 15 дней давать об этом сведения. На 1 февраля 1907 г. только на Ташкентско-Оренбургскую железную дорогу было принято более 400 человек. В годы первой мировой войны на вакантные должности зачислялись солдаты, возвратившиеся с фронта²⁶. Следовательно, одним из важных источников комплектования железнодорожных рабочих и служащих были железнодорожные батальоны, солдаты, ушедшие в отставку после службы в Средней Азии и Казахстане, а в последующем военнослужащие, возвратившиеся с фронтов.

Следующим источником пополнения кадровыми рабочими железных дорог Средней Азии и Казахстана являлись квалифицированные русские рабочие, которые переводились из разных районов России. Чтобы закрепить переведенных рабочих и служащих, устанавливались различные льготы: более высокая заработная плата, выделение квартиры с приусадебным участком или ссуды для постройки дома и др.

Третьим источником комплектования были железнодорожники, поступившие на работу по вольному найму.

Опасаясь, что на среднеазиатские железные дороги могут попасть «неблагонадежные» лица, все поступавшие на работу с 1905 г. должны были иметь, согласно правилам, разработанным министерством путей, свидетельства из полицейских управлений о «благонадежности», местах жительства за время работы²⁷.

Ряды железнодорожного пролетариата Туркестанского края пополняли и разорившиеся крестьяне-переселенцы. На низшие должности принимались также женщины, главным образом, русского происхождения, причем прием их затруднялся различными оговорками и правилами²⁸.

Однако перечисленные источники не могли удовлетворить потребности железных дорог в рабочей силе. Поэтому власти и железнодорожная администрация вынуждены были использовать в качестве рабочих представителей коренных национальностей: разорившихся ремесленников, крестьян, хотя широкому проникновению их на железные дороги ставились всевозможные препятствия. Они использовались чернорабочими, преимущественно на временной или поденной работе.

В 80—90-е годы XIX в. на Среднеазиатской железной дороге среди неквалифицированных рабочих-эксплуатационников представителей местных национальностей насчитывалось около 40%, что очень беспокоило администрацию дороги. Принимались меры к сокращению их числа. Так, в августе 1894 г. командующий войсками Закаспийской области генерал Куропаткин предложил начальнику дороги осуществить меры по замене нерусских рабочих русскими, одновременно обратившись с просьбой к губернаторам центральных и волжских губерний оказать содействие в вербовке рабочей силы.

Вопрос о сокращении удельного веса местных рабочих на Среднеазиатской и Ташкентско-Оренбургской железных дорогах особенно остро встал в начале XX в. в связи с усилением революционного движения на окраинах России, в том числе и в крае. Железнодорожной администрации предписывалось, что «туземцев и персов на работу следует принимать осторожно» и что процентное отношение местных и русских рабочих должно определяться туркестанским генерал-губернатором²⁹.

Для привлечения большего числа русских рабочих на железные дороги Туркестана администрация предлагала расширить существовавшие для них льготы. 30 декабря 1902 г. генерал-губернатор Иванов обратился к

министру путей с рядом предложений, в частности, об увеличении заработной платы чернорабочим³⁰. Министерство приняло их, однако они не были реализованы.

В 1903 г. военное министерство поставило вопрос об увольнении со службы на Среднеазиатской железной дороге местных рабочих и иностранных подданных. Была увеличена численность железнодорожных батальонов, однако расчеты правительства на батальоны не оправдались. События революции 1905—1907 гг. в Туркестане показали ненадежность их солдат, поэтому царские власти продолжали настойчивее требовать замены местных рабочих русскими. Для обсуждения вопроса 13 августа 1911 г. в Петербурге было созвано совещание, на котором представитель военного министерства генерал-майор Всевожский заявил, что увольнение рабочих местных национальностей и персов с железных дорог Средней Азии военное ведомство считает безотлагательным. Совещание приняло следующее решение: в двухлетний срок удалить со Среднеазиатской дороги всех рабочих местной национальности и рабочих иностранного подданства. Для замены рабочих-ремонтников русскими точного срока не устанавливать, но принять все меры к сокращению числа коренных жителей³¹. Эти решения были распространены и на Ташкентско-Оренбургскую дорогу.

К началу 1914 г. в деле русификации состава рабочих Среднеазиатской и Ташкентско-Оренбургской железных дорог был достигнут определенный успех³². Но начавшаяся в 1914 г. война поставила дорогу в исключительно трудное положение: приток русских рабочих резко уменьшился. 9 апреля 1915 г. Особый комитет при управлении Среднеазиатской дороги вынужден был ходатайствовать о допущении на работу туркмен³³. С такой же просьбой к властям Закаспийской области обратился и начальник дороги. В середине 1915 г. начальник Закаспийской области просил генерал-губернатора разрешить принять в мастерские имевших русское подданство туркмен. Хотя со стороны командующего войсками округа и не было возражений, железнодорожное руководство доказывало, что это не спасет положения, так как на работу в отдаленные от родных мест районы туркмены шли неохотно. Нужно было разрешение нанимать рабочих и других национальностей. Управление дороги, Особый комитет, начальник Закаспийской области, туркестанский генерал-губернатор просили министерство путей сообщения разрешить

принимать местных рабочих на железную дорогу без всяких ограничений. Этот вопрос обсуждался 11 июня 1915 г. на особом совещании, которое еще раз подчеркнуло, что требование Петербурга заменить всех рабочих, кроме ремонтных, русскими невыполнимо. Наем туркмен не разрешал трудностей.

Царское правительство вынуждено было согласиться с приемом на железные дороги рабочих коренных национальностей. Более того, из числа местных рабочих, мобилизованных в 1916 г. на тыловые работы в Россию, Среднеазиатской железной дороге было передано 3 тыс., Семиреченской — 1 тыс., Ферганской — 200 рабочих. Кроме того, в распоряжении железнодорожной администрации было оставлено еще около 3 тыс. рабочих. Итого за годы войны дорога дополнительно получила более 7 тыс. рабочих коренных национальностей³⁴. Однако отметим, что среди этих рабочих мало было высококвалифицированных. Они принимались, главным образом, на подсобные работы. Например, к 11 июня 1915 г. из 1742 ремонтных рабочих 86,5% были представителями местных национальностей.

Как мы убедились, укомплектовать железные дороги в Средней Азии и Казахстане только русскими рабочими царскому правительству не удалось, поэтому одним из важных источников пополнения кадровых железнодорожников стали коренные жители Средней Азии и Казахстана.

На железных дорогах Средней Азии и Казахстана работало небольшое число выходцев с Кавказа, из Прибалтики, представители других народностей России; среди поденных рабочих значительную прослойку составляли иранцы и афганцы³⁵.

По численности и квалификации первое место среди железнодорожников занимали рабочие службы тяги. Сюда относились работавшие в мастерских депо, машинисты водокачек, нефтекачек и т. д. Эта часть железнодорожников была наиболее сплоченной, грамотной, организованной. Другую, также многочисленную группу, составляли рабочие службы пути (дорожные мастера, ремонтные рабочие, сторожа и др.). Эта категория была более разобщенной, слабо организованной и политически менее зрелой.

Таким образом, в конце XIX—начале XX в. к эксплуатации железных дорог в Средней Азии и Казахстане привлекалась огромная армия рабочих разных национальностей, в том числе местных, из которых форми-

розались первые отряды железнодорожного пролетариата.

Определение численности рабочего класса, отдельных его отрядов, их национального состава имеет большое значение для изучения предпосылок Октябрьской социалистической революции в Туркестане, однако эта работа затрудняется отсутствием точных статистических данных. Советские историки называют разные цифры. Например, Х. Ш. Иноятов в одной из работ³⁶ определяет численность фабрично-заводских рабочих в 1914 г. в 20 тыс. 925 человек (без Хивы и Бухары), а с железнодорожниками и горняками — в 45,0 тыс.³⁷ В другой же работе³⁸ он называет на это время цифру 60 тыс.

К. Е. Житов считает, что «общее количество заводских и железнодорожных рабочих в Туркестане составляло до Октябрьской революции менее 1% всего населения — приблизительно 50 тыс. человек, большая часть которых находилась на территории Узбекистана³⁹.

По данным А. М. Аминова и А. Х. Бабаходжаева, общее число рабочих во всех отраслях народного хозяйства Туркестана к 1914 г. достигло 60 тыс. человек⁴⁰.

Основываясь на подсчетах В. В. Заорской, К. А. Александер и материалах переписи 1923 г., М. Вахабов определяет численность рабочих в 60520 человек, добавляя при этом: «...сюда, по-видимому, входят и наемные работники кустарной промышленности»⁴¹; Х. Т. Турсунов приводит цифру 43 тыс.⁴²

Нет единого мнения и о численности железнодорожников (рабочих и служащих) в Средней Азии и Казахстане. Р. З. Шмидт пишет: «В 1913 г. в крае было 14 тыс. железнодорожных рабочих и служащих низших категорий»⁴³. Х. Ш. Иноятов называет цифру более 24,4 тыс.; авторы коллективного труда «Формирование рабочего класса в дореволюционном Узбекистане»⁴⁴ определяют численность железнодорожников в 25 тыс., Г. С. Кунавина свыше 25 тыс.

Касаясь вопроса о численности железнодорожников Казахстана, М. Х. Асылбеков пишет: «Таким образом, на железных дорогах Казахстана в 1913 г. работало свыше 23 тыс. человек, а накануне Октябрьской революции численность железнодорожников, включая рабочих от подрядчиков, уже достигла около 30 тыс. человек. По нашему подсчету, около 85% железнодорожников составляли рабочие, а остальные 15% — служащие,

при этом среди последних подавляющее большинство находилось ...в одинаковых с рабочими условиях»⁴⁵.

Попытку уточнить численность рабочего класса Туркестана предпринял в 1958 г. К. З. Фитерман⁴⁶. Основываясь на данных статистического сборника «Железнодорожный транспорт в 1913 г.», он называет численность железнодорожников равную 24,4 тыс. человек⁴⁷. Естественно, в 1917 г. численность рабочих-железнодорожников возросла, так как в строй вошли новые магистрали: Бухарская, Ферганская, часть Семиреченской и др. Поэтому данные К. З. Фитермана на 1913 г. не могут считаться полными. Если к ним прибавим работавших на Бухарской, Ферганской, Семиреченской и на других дорогах и подъездных путях, то названную цифру следует увеличить до 30 тыс.

На железных дорогах России, особенно Средней Азии и Казахстана, больше, чем на других предприятиях, было распространено привлечение на службу рабочих и служащих без зачисления их в штат (так называемых поденных и временных). Об этой категории в статистических сборниках министерства путей сообщения часто давались неполные данные, особенно по частным железным дорогам.

Историки при определении численности железнодорожного рабочего класса в Туркестанском крае и Казахстане не учитывают многочисленный отряд строительных рабочих, которые, не порвав связи с сельским хозяйством, участвовали в сооружении железных дорог, строительстве мастерских, служебных и жилых помещений, железнодорожных мостов. По нашим уточненным данным, на протяжении 40 лет на постройке железных дорог в Средней Азии и Казахстане участвовало более 200 тыс. человек, 70—80% из них — коренные жители региона.

Некоторое уточнение численности рабочего класса в Туркестане, в том числе железнодорожников, не изменяет положения о его малочисленности, но имеет определенное научное и политическое значение, ибо дает возможность раскрыть те потенциальные силы, которые сыграли большую роль в подготовке социалистической революции в Средней Азии и Казахстане. К сожалению, история отдельных отрядов рабочего класса в дореволюционный период в Средней Азии и Казахстане пока остается мало изученной. На наш взгляд, в дальнейшем следует провести в данном направлении глубокие исследования.

Таким образом, на рубеже XIX—XX вв., особенно в начале XX в. железнодорожники представляли собой один из крупнейших и быстро растущих отрядов рабочего класса России. Как мы показали, этот отряд быстро рос и в Средней Азии и Казахстане, его удельный вес в составе рабочего класса края был значительным.

Царское правительство всячески стремилось создать из числа наиболее квалифицированных железнодорожников рабочую аристократию⁴⁸. Но эти попытки потерпели крах, хотя колониальная, великодержавная, шовинистская политика царизма породила и не могла не породить у некоторой части железнодорожников национальную неприязнь, недоверие, отчужденность. Партия большевиков проводила большую работу по разоблачению этой политики царизма, объединяя трудящихся всех национальностей, прежде всего железнодорожников, в борьбе против общего врага.

Первые шаги революционного движения железнодорожных рабочих в 80—90-х годах XIX в.

Одно из важнейших социально-политических последствий сооружения железных дорог в Средней Азии и Казахстане, как отмечено выше,— формирование строительных и кадровых железнодорожных рабочих, зарождение и развитие революционного движения среди них. Исключительно тяжелые условия труда и быта, национальный, колониальный и духовный гнет, усиление капиталистической, феодальной эксплуатации привели к обострению классовых противоречий, революционным выступлениям пролетариата, в том числе строителей и кадровых рабочих на железных дорогах. При огромной помощи российского пролетариата, под руководством партии большевиков железнодорожники Средней Азии и Казахстана вместе с рабочим классом России прошли большой путь классовой борьбы, начиная от стихийных выступлений с требованием улучшения экономического положения до массовых революционных стачек, забастовок и вооруженного восстания.

В конце XIX — начале XX в. Россия превратилась в центр мирового революционного движения.

Проследившая зарождение и развитие рабочего движения на железных дорогах края, мы установили, что оно берет начало от стихийных выступлений рабочих — строителей этих дорог. Уже в начале 80-х годов были случаи отказов и массового ухода местных рабочих

с различных участков стройки: в 1881 г. на кизыл-арватском, в 1887 г. на линии от Мерва до Чарджоу, в 1887 г. — в Чарджоу и др.⁴⁹

С 90-х годов наблюдаются коллективные выступления рабочих с предъявлением экономических требований. Например, в 1891 г. приостановились работы на чарджоуском участке у подрядчика Ивановского. Строить железнодорожные здания здесь приходилось на сыпучих песках при нехватке воды. Подрядчик задерживал заработную плату и задолжал рабочим 15 тыс. руб. Жалобы строителей оставались без внимания, и они три дня не выходили на работу⁵⁰. В конце 1894 г. на красноводском участке 400 рабочих-лезгин потребовали расчета с каждым в отдельности. С требованием улучшения условий труда выступали и другие рабочие. В феврале 1895 г. на этом участке произошли крупные открытые выступления персидских рабочих, нанятых подрядчиками Рожковским и Аллахвердиевым. Они требовали расчета и отправки на родину⁵¹. Об этих событиях было донесено генералу Куропаткину 8 марта 1895 г. В тот же день секретным приказом была создана комиссия по ревизии красноводского участка для проверки справедливости требований рабочих, которая проработала с 30 апреля по 30 мая. Подтвердив справедливость жалоб рабочих и опасаясь более серьезных выступлений, комиссия рекомендовала удовлетворить все требования. В том же году бухарские рабочие из Чарджоу выступили за изменение условий найма и установление выходных дней. И в этом случае рабочие отстаивали свои права⁵².

Поэтому не случайно во время строительства красноводского участка начальник Закаспийской области ставит вопрос о введении жандармского управления в Красноводске, указывая, что население здесь выросло от нескольких сот до 7 тыс. Особенно его тревожило, что увеличивался поток на строительство из различных районов, особенно за счет «чернорабочих», не имеющих определенных заработков, живущих чуть ли не под открытым небом»⁵³.

В конце 90-х годов серьезные волнения отмечены на Самаркандско-Андижанской дороге. В марте 1899 г., не получив расчета, забастовали рабочие подрядчика Керсновского. Местные власти и администрация дороги, встревоженные усиливавшимся недовольством рабочих, предложили вывезти 700 строителей, нанятых Керсновским, к постоянному месту жительства, пообещав

переслать причитающиеся им деньги, но рабочие требовали немедленного расчета с ними. 4 апреля военное командование просило министра путей принять экстренные меры для удовлетворения требований рабочих⁵⁴. Между тем атмосфера накалялась. Главный строитель участка инженер Урсати и подрядчик Керсновский попросили Самаркандского военного губернатора усилить полицейскую охрану, боясь возмущения рабочих. Губернатор прислал полицейских, но считал, что им в помощь нужно направить войска, хотя было ясно, что «...мера эта голодных не удержит»⁵⁵.

Военный губернатор обратился к Туркестанскому генерал-губернатору с просьбой разрешить организовать бесплатное питание рабочих, разместить их в лагере, назначить офицеров и послать роту солдат, чтобы не допустить появления рабочих в Самарканде, где они могут вызвать «беспорядки»⁵⁶. Но эти половинчатые меры не спасли положения. Рабочие настаивали, чтобы им выдали деньги или отправили всех в Самарканд в Управление дороги, где они будут добиваться удовлетворения своих требований — полного расчета и отправки домой за счет подрядчика.

13 мая Управление дороги решило отправить рабочих к месту жительства за казенный счет, а местным рабочим предложило ждать окончательного расчета.

Попытка вывезти всех строителей к месту их жительства, организация лагеря с бесплатным питанием, усиление полицейской охраны, сосредоточение воинских частей — все это свидетельство того, насколько местная царская администрация считала положение на этом участке Самарканд-Андижанской дороги серьезным. Поэтому не удивительно, что было принято решение удовлетворить требования рабочих.

Через 2 дня, 15 мая, из министерства путей получен указ царского правительства: «...уплатить из суммы постройки Андижанской дороги все, что действительно причитается служащим и рабочим Керсновского, а затем, если нужно, судом взыскать с подрядчика за его счет уплаченные суммы»⁵⁷.

Сравнивая выступления строительных рабочих на самаркандском участке в 1899 г. с предыдущими, отметим, что они отличались большим размахом, организованностью, настойчивой борьбой за удовлетворение выдвинутых требований. В значительной мере это объясняется тем, что среди 700 рабочих, бастовавших на участке, были русские рабочие, приехавшие из России

и уже имевшие определенный опыт отстаивать свои права.

Среди строителей Самарканд-Андижанской дороги 70—80% составляли рабочие коренных национальностей. В архивных документах указывается, что забастовку начали русские, но важно подчеркнуть, что местные рабочие, которые также не могли получить расчета, находясь рядом с бастующими русскими, осознавали общность интересов рабочих разных национальностей.

Мировой экономический кризис 1900—1903 гг., русско-японская война еще более обострили обстановку в стране. Начало XX в. ознаменовано крупными революционными выступлениями рабочих России. Под их влиянием усилилось рабочее движение на окраинах страны. Так, в конце 1900 г. забастовали грузчики Красноводского порта. В 1902 г. произошли волнения на станции Калан-Мор⁵⁸, где около 240 рабочих требовали правильного расчета и улучшения питания. В том же году забастовали строительные рабочие на втором участке строящейся Ташкентско-Оренбургской железной дороги, требуя увеличения заработной платы и выдачи расчетных книжек⁵⁹; в мае 1903 г. — строители железнодорожного моста через Арысь; 26 июня 1903 г. — 800 строителей на ст. Мугоджар⁶⁰; в декабре — свыше 300 рабочих депо Красноводска⁶¹.

Таким образом, с 1881 по 1904 г. на железных дорогах Средней Азии и Казахстана, по нашим подсчетам, произошло 15 открытых выступлений, большая часть которых закончилась победой бастующих. Сравнительный анализ этапов борьбы железнодорожников показывает, что в начале (1880—1884 гг.) протест выражался в коллективных уходах со строительства, затем (1884—1895 гг.) — открытых стихийных выступлениях, впоследствии (1895—1904 гг.) более организованных и массовых, которые в ряде случаев заканчивались удовлетворением требований рабочих.

В. И. Ленин указывал, что «каждая стачка обогащает опыт всего рабочего класса. Если стачка удачна, она показывает ему силу объединения рабочих и побуждает других воспользоваться успехом товарищей. Если она неудачна, она вызывает обсуждение причин неуспеха и изыскание лучших приемов борьбы»⁶².

Революционное движение рабочих железных дорог в Средней Азии и Казахстане в конце XIX — начале XX в. развивалось под влиянием общих выступлений рабочих-железнодорожников России⁶³.

Важно отметить, что в волнениях, забастовках, стачках принимали участие рабочие-железнодорожники разных национальностей: русские, узбеки, казахи, туркмены, лезгины, персы и др. Это имело большое значение для постепенного их сближения. Накопленный опыт классовой борьбы в 80—90-е годы был использован и приумножен во время первой буржуазно-демократической революции. Большую роль в подготовке революционных событий в крае сыграли политические ссыльные, распространявшие революционные идеи.

Увеличение числа ссыльных и усиление их влияния на местное население особенно стало заметным в последние годы XIX — начале XX в. Исполняющий должность начальника Закаспийской области доносил, что «в течение двух последних лет (1903—1904 гг.) Закаспийская область и, особенно, Асхабад, постепенно обратились в крупный и, безусловно, опасный центр деятельности революционеров..., состоящих в постоянных и, по-видимому, систематических организационных отношениях с Бакинскими преступными сообществами»⁶⁴.

Туркестанский генерал-губернатор вынужден был в 1903 г. поставить перед правительством вопрос о прекращении высылки в край политических ссыльных.

Носителями новых идей были и передовые русские рабочие, которые приезжали в край для строительства промышленных предприятий и железных дорог, а также передовая часть солдат железнодорожных батальонов.

Марксистская литература распространялась среди рабочих в основном через нелегальные библиотеки, организованные на узловых станциях. Они же использовались для приобщения рабочих к лучшим произведениям русских писателей⁶⁵.

Большую роль в распространении марксистских идей среди рабочих Средней Азии и Казахстана сыграл Бакинский комитет РСДРП, имевший в начале XX в. хорошо оборудованную типографию и опыт подпольной работы. Он установил связь с узловыми станциями железных дорог. Из опубликованных документов известно, что немало прокламаций социал-демократических организаций России, Закавказья было найдено в железнодорожных мастерских и на Амударьинской флотилии.

С проникновением идей марксизма зарождались социал-демократические кружки, группы, организации. В Ташкенте такой кружок в 1902 г. был организован в мастерских Среднеазиатской железной дороги и при типографии рабочим В. Д. Корнюшиным, высланным за

революционную деятельность из Казани. В 1903 г. в Главных мастерских Среднеазиатской дороги и паровозном депо были созданы кружки «Начало» и «Вперед»⁶⁶. Социал-демократический кружок в Кизыл-Арвате возник зимой 1903—1904 гг. В 1904 г. он настолько вырос, что впоследствии расчленился на 5 кружков. Из Баку к кружковцам приезжали агитаторы, оттуда же они получали литературу, оборудование для подпольной типографии⁶⁷.

После подавления студенческих волнений в 1904 г. в Петербурге и Москве часть участников была выслана в Туркестан. Здесь студенты продолжали вести пропаганду. Об этом генерал-адъютант Максимович писал царю: «... Эти лица поставили цель — пропаганду революционных идей, притом, главным образом, свою деятельность направили на железнодорожных служащих как наиболее склонных к восприятию социалистических теорий. Агитаторы собирали рабочих на конспиративные сходки, знакомили их с сущностью социалистических учений, читали и распространяли антиправительственные издания, обучали революционным песням»⁶⁸.

В 1903—1904 гг. в Ташкенте, Ашхабаде, Кизыл-Арвате кружки стали перерастать в группы и организации. Их участники вели агитационную работу, распространяли легальную и нелегальную литературу, получая ее из ЦК РСДРП, Закавказья, Сибири, Поволжья, создавали подпольные типографии, где печатали воззвания, прокламации. Только в 1902—1904 гг. туркестанские организации издали, по неполным данным, более 100 листовок и прокламаций⁶⁹. Усилилось распространение произведений К. Маркса, Ф. Энгельса и В. И. Ленина. Многие кружки получали газеты «Искра», «Рабочая мысль», «Заря». В 1903—1904 гг. туркестанские социал-демократы делают попытки перехода от пропаганды марксизма к практическому руководству рабочим движением. Отдельные социал-демократические кружки, преимущественно промышленных предприятий, типографий, железных дорог, начали устанавливать между собой связи. Однако теоретический и организационный уровень кружков и групп был невысок, члены их слабо разбирались в идейной борьбе большевиков и меньшевиков, не было опытных партийных руководителей.

Осенью 1904 г. в Ташкенте начала работать объединенная группа социал-демократов и социал-революционеров. Одним из условий объединения был отказ от идейной борьбы, сразу же определивший, что такая организация не могла долго существовать.

Роль железнодорожников Средней Азии и Казахстана в революционном движении региона в период буржуазно-демократических революций в России

События 9 января 1905 г. в Петербурге положили начало первой русской буржуазно-демократической революции 1905—1907 гг. В январе-феврале 1905 г. революционный подъем охватил все отряды рабочего класса России, в том числе железнодорожников. Вслед за январскими событиями крупным выступлением железнодорожников явились февральские стачки.

В феврале 1905 г. железнодорожники Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской дорог поддержали выступление железнодорожников России. Забастовка началась в Ташкенте; она была хорошо подготовлена: создан стачечный комитет, выработаны конкретные экономические и политические требования. Администрация отказалась их удовлетворить, и 18 февраля рабочие объявили забастовку.

19 февраля рабочие депо в Черняево предъявили 25 требований, подобных ташкентским, назначили срок для ответа — 24 февраля. После удовлетворения ряда требований решено было забастовку не объявлять⁷⁰.

21 февраля командующий военного округа дал разрешение усилить, по мере надобности, состав железнодорожных батальонов солдатами туркестанского и закаспийского саперных батальонов и туркестанской телеграфной роты. Туркестанский саперный батальон предназначался для обслуживания восточного участка дороги, закаспийский — для западного. 22 февраля рота туркестанского саперного батальона прибыла на ст. Ташкент. На нее была возложена охрана водоснабжения и нефтехранилищ на случай, если бастующие попытаются помешать нормальной работе мастерских и движению на дороге⁷¹. Но эти меры не испугали рабочих. Наоборот, переброска саперных частей на Среднеазиатскую железную дорогу, стремление местной власти военными силами обеспечить охрану важных объектов, растерянность Управления дороги еще более воодушевили рабочих.

Вечером 21 февраля состоялось собрание представителей рабочих Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской дорог. Решение не прекращать забастовку было принято единогласно, и она продолжалась.

Утром 23 февраля бастующие были заменены 100 солдатами. В мастерских возобновилась работа. Пред-

полагалось в следующие дни поставить еще 200 солдат. Рабочим объявили, что они считаются уволенными⁷². Рабочие продолжали бастовать.

Революционные события дали толчок к созданию и организационному оформлению социал-демократических кружков, групп и организаций почти в 20 городах Туркестана. В составе Ашхабадской, Ташкентской, Самаркандской, Чарджоуской, Кизыл-Арватской, Красноводской, Маргиланской, Кокандской, Мервской, Петровской и других групп и организаций было много железнодорожников.

В начале 1905 г. ташкентские и ашхабадские социал-демократы оборудовали нелегальные типографии, где печатались листовки, воззвания, перепечатывались прокламации центральных органов партии и ряда местных партийных организаций. Листовки распространялись прежде всего по линии железных дорог. Специальные листовки выпускались для солдат Туркестанского военного округа⁷³. Социал-демократы печатали статьи в легальных газетах «Русский Туркестан» и «Самарканд».

Социал-демократические кружки, группы и организации начали руководить рабочим движением, которое росло с каждым днем. Так, 23 февраля стачечный комитет, руководимый социал-демократической организацией, выпустил воззвание «К рабочим». Железнодорожники призывались стойко бороться за свои права, не идти на компромисс после незначительных уступок со стороны администрации, добиваться выполнения главных требований: 8-часового рабочего дня и увеличения заработной платы. Во втором воззвании, выпущенном в этот же день, были заклеены те лица, которые предали общее дело и за небольшие уступки согласились приступить к работе. Воззвание призывало действовать дружно, мужественно, помня, что борьба рабочих ташкентских мастерских есть поддержка борьбы всего русского пролетариата.

Тогда же было принято обращение «К солдатам железнодорожного и саперного батальонов», в котором разъяснялось, почему рабочие объявили забастовку, за что они борются и насколько справедливы их требования. Стачечный комитет призывал солдат поддержать рабочих в их борьбе за свободу, улучшение условий труда и жизни⁷⁴.

Администрация дороги вынуждена была удовлетворить ряд требований бастующих, и только 28 февраля

ташкентские мастерские, добившись новых уступок, приступили к работе. Забастовка длилась 10 дней.

Одновременно с ташкентскими забастовали рабочие мастерских и депо почти всех крупных железнодорожных станций. Забастовка в депо Чарджоу продолжалась 2 дня. Рабочие предъявили 29 требований и добились ряда уступок. 22 февраля в Кизыл-Арвате забастовали рабочие главных мастерских, депо и службы пути. Бастующие предъявили 23 требования и заявили, что приступят к работе лишь после их удовлетворения. Администрация пошла на некоторые уступки и 1 марта, через семь дней, забастовка была прекращена.

В конце февраля и начале марта 1905 г. волнения повторялись в Кизыл-Арвате, Чарджоу, Казанджике, Мерве, Черняеве и других городах. В марте прекратили работы мастерские депо Казанджик. В феврале 1905 г. на ст. Туркестан, Перовск, Джусалы, Казалинск произошли забастовки строителей Оренбургско-Ташкентской железной дороги. Специально созданная 2 марта 1905 г. комиссия согласилась осуществить ряд мер по улучшению положения строителей дороги.

Активное участие в февральской стачке принимали железнодорожные служащие. 7 марта они выработали петицию из 37 пунктов, которая была вручена начальнику Среднеазиатской железной дороги⁷⁵. Наряду с экономическими (в основном) в ней выдвигались и такие политические требования, как-то: учреждение бюро для разбора недоразумений между рабочими, служащими и администрацией; учреждение суда чести железнодорожных служащих; свобода собраний служащих и рабочих; издание местного органа печати по примеру «Вестника Юго-Западных дорог» за счет дороги и т. д.

После обсуждения 9 и 12 марта требований служащих руководство дороги вынуждено было большинство их удовлетворить.

Отметим, что февральская стачка железнодорожников в Туркестане была подхвачена и другими отрядами рабочего класса. В Ташкенте, Ашхабаде, Мерве, Кушке, Чарджоу их поддерживали рабочие хлопкоочистительных заводов, хлебопекарен и других предприятий.

Таким образом, забастовки в главных и временных мастерских Кизыл-Арвата, депо Чарджоу, Казанджика, Черняево и других станций, строителей Оренбургско-Ташкентской железной дороги, выступления служащих железных дорог и других отрядов рабочего класса — свидетельство того, что под влиянием революционных

событий в России стачечное движение в Туркестане усилилось. Его возглавили передовые рабочие железнодорожных мастерских и депо под руководством социал-демократических групп, организаций. Эти выступления по сравнению с забастовками 80—90-х годов отличались элементами большей сознательности и организованности, бастующие выдвигали уже и политические требования. Февральские стачки 1905 г. показали, что совместно с русскими железнодорожниками выступали и местные рабочие. Забастовки явились революционной школой и показали, что только организованной борьбой рабочие могут улучшить свое положение.

В. И. Ленин придавал огромное значение февральским выступлениям железнодорожников в России и на ее окраинах. Он писал: «Первая волна революционной бури отходит. Мы стоим накануне неизбежной и неминуемой второй волны. Пролетарское движение все ширится, раскинувшись теперь по самым далеким окраинам»⁷⁶.

Летом 1905 г. революционное движение в России усилилось. Крупнейшими событиями этого периода были грандиозная стачка в Иваново-Вознесенске, баррикадные бои в Лодзи, восстание на броненосце «Потемкин».

III съезд РСДРП выработал большевистскую стратегию и тактику революционной борьбы рабочих и всех трудящихся в годы революции 1905—1907 гг. Большевики Средней Азии и Казахстана проводили большую работу по разъяснению решений съезда.

Под влиянием растущего революционного движения в центре ширилась борьба трудящихся Туркестана. 12 апреля 1905 г. мастерские депо Черняево прекратили работу, требуя увеличения заработной платы. Только после вмешательства солдат рабочие прервали стачку.

1 мая 1905 г. многие предприятия Ташкента, Кизыл-Арвата, Ашхабада и других городов не работали. Под руководством социал-демократов второй раз в истории Средней Азии и Казахстана проводились маевки, в которых, кроме железнодорожников, участвовали представители ряда предприятий, ремесленники, учащиеся, солдаты. Первые маевки стали событием огромной важности в истории революционного движения в крае.

8—10 июня бастовали рабочие промышленных предприятий Ташкента; 12 июня объявили забастовку рабо-

чие чаеразвесочных складов в Самарканде, главным образом местных национальностей. В течение лета 1905 г. состоялись политические демонстрации в Ашхабаде, Ташкенте, Кизыл-Арвате. Социал-демократические организации усилили свою деятельность. 1 августа 1905 г. была предпринята попытка созвать первый краевой съезд социал-демократических организаций Туркестана, которая не увенчалась успехом. На предварительное совещание приехали лишь представители из Ашхабада, Кизыл-Арвата, Чарджоу. Однако само стремление созыва конференции говорит о росте и влиянии социал-демократических организаций края, которые не только вели пропаганду, но и руководили здесь революционным движением.

2 сентября 1905 г. забастовали 800 рабочих в Главных мастерских и депо Ташкентско-Оренбургской дороги. Они выбрали 17 депутатов, которым поручили предъявить Управлению дороги требования об увеличении поденной платы на 20% и установлении новых расценок; постройки школы для детей рабочих; прекращении вычетов за дни болезни и др. Через шесть дней, добившись удовлетворения всех своих требований, бастовавшие приступили к работе⁷⁷.

8 сентября рабочие и солдаты провели митинг под лозунгом активного бойкота булыгинской Думы. Организация митингов, демонстраций — это уже новые формы борьбы рабочих Туркестана. В демонстрациях участвовало и коренное население⁷⁸.

Усиливавшееся революционное движение в крае вынудило царское правительство ввести 10 сентября 1905 г. положение об усилении военной охраны в Ташкенте, Ташкентском, Чимкентском, Аулиятинском уездах Сырдарьинской области, Ферганской и Самаркандской областях. Но несмотря на это рабочие не прекращали выступлений.

Революционные события развивались и нарастали вплоть до всероссийской Октябрьской (1905 г.) политической стачки, которая охватила к середине октября свыше 120 городов и все железные дороги России⁷⁹. В октябре в Средней Азии и Казахстане в знак солидарности были проведены две забастовки железнодорожных рабочих: первая с 15 октября, которая продолжалась на Среднеазиатской железной дороге по 27 октября, а на Ташкентско-Оренбургской по 2 ноября; вторая с 15 ноября, продолжавшаяся соответственно по 4 и 9 декабря. К железнодорожникам примыкали другие отряды ра-

бочего класса региона. Забастовка приняла всеобщий характер.

В Ашхабаде забастовка началась 13 октября 1905 г. Легальная большевистская газета «Новая жизнь» 11 ноября 1905 г. дала подробное ее описание. Рабочие-железнодорожники в 9 часов утра организованно собрались в районе вокзала и направились к Управлению дороги. К мастерам присоединились машинисты, кондукторы, стрелочники, сторожа и др. Число участников демонстрации достигло нескольких тысяч. Они потребовали прекратить движение поездов, а когда администрация не приняла это требование, стали портить паровозы. Рабочие действовали активно и организованно. Они были полны решимости оказать сопротивление властям в случае попыток восстановить движение. Не задерживались лишь составы с продовольствием и водой. Начальник Закаспийской области, напуганный размахом выступления, не решался настаивать на отправке железнодорожного состава с представителями администрации и военного командования. Местные власти настолько растерялись, что не применили к бастующим не только каких-либо репрессий, но и мер к усилению военных гарнизонов⁸⁰.

Выбранный Центральный стачечный комитет, состоявший главным образом из меньшевиков и эсеров, обратился с воззванием к рабочим и служащим Среднеазиатской и Ташкентско-Оренбургской дорог поддержать начатую стачку. Вслед за Ашхабадом работу прекратили и другие железнодорожные станции.

Октябрьская стачка в Ташкенте началась 15 октября. Первыми объявили забастовку рабочие и служащие всех служб Среднеазиатской и Ташкентско-Оренбургской дорог. К ним присоединились рабочие предприятий и служащие учреждений. В 10 часов утра железнодорожники вышли на улицы и направились к дому губернатора. Число демонстрантов непрерывно росло. Участники демонстрации заявили, что они поддерживают требования, выдвинутые рабочими России⁸¹.

16 октября выступили рабочие депо и служащие станции Чарджоу⁸², 17 октября — экипажи судов и рабочие Амударьинской флотилии, которые с железнодорожниками призывали рабочих двух хлопкоочистительных заводов прекратить работу⁸³. В 10 часов утра того же дня объявили забастовку рабочие депо и мастеровских Мерва; к ним присоединились рабочие и служащие.

Архивные документы проливают свет на ход октябрьской стачки в Коканде, Маргилане и других городах края. Сохранившиеся сведения дают возможность уточнить некоторые детали происшедших событий. Например, начальник Маргиланского полицейского отделения привел такие факты: 14 октября 1905 г. телеграфист ст. Маргилан Рахов получил из Ашхабада от Центрального стачечного комитета телеграмму о начале всеобщей забастовки по всей линии Среднеазиатской железной дороги. Эта весть молниеносно распространилась среди рабочих и служащих не только Маргилана, но и Коканда. В обоих городах железнодорожники объявили забастовку. Движение поездов прекратилось. 17 октября на ст. Коканд бастующие вышли на улицы с красными знаменами и лозунгами: «Долой самодержавие!», «Долой полицию!», «Долой самоуправство!», «Да здравствует свобода!». Участники демонстрации организовывали митинги, произносили речи, пели революционные песни. Попытка вызвать из Маргилана для разгона демонстрации роту второго закаспийского батальона не удалась из-за сопротивления железнодорожников⁸⁴. В донесениях жандармерии отмечалось, что в демонстрациях участвовало и местное население.

В Красноводске был образован стачечный комитет, в руках которого фактически сосредоточилась вся власть. Комитет распоряжался телеграфом, движением поездов, отправкой грузов и даже движением пароходов в Красноводском порту⁸⁵.

С 14 по 26 октября бастовали 10 станций Среднеазиатской железной дороги с основными депо и мастерскими. В забастовках участвовали мастеровые, ремонтные, временные и поденные рабочие и служащие.

Забастовка железнодорожников оказала большое влияние на рост революционного движения среди других слоев населения. Стачка была поддержана рабочими, служащими и учащимися гимназии. Например, 18 октября бастовали все предприятия Самарканда. К бастующим примкнули учащиеся мужской и женской гимназий. В Андижане бастовали рабочие хлопкоочистительных заводов, которых поддерживали местные кустари. По определению В. И. Ленина, «*Всероссийская политическая стачка охватила на этот раз действительно всю страну, объединив в геройском подъеме самого угнетенного и самого передового класса все народы проклятой «империи» Российской*»⁸⁶.

Политические стачки, охватившие в октябре 1905 г. всю Россию, вынудили царя издать 17 октября манифест, в котором он обещал народу неприкосновенность личности, свободу слова, совести, собраний, союзов, созыва Учредительного собрания. Царское правительство надеялось небольшими уступками выиграть время, чтобы подавить революционное движение в стране.

Обнародование манифеста привело к усилению стачечного движения в центре России и на ее окраинах. В городах Туркестана прошли митинги и демонстрации. Многолюдный митинг состоялся 18 октября на привокзальной площади Ташкента. От имени его участников было решено послать министру юстиции телеграмму с требованием распространить амнистию на всех политических заключенных, в том числе солдат воинских частей и отменить чрезвычайное положение в Туркестане. После окончания митинга участники направились со знаменем к городской тюрьме, но здесь были остановлены казаками. Несколько часов толпа не расходилась. Возникли стихийные митинги, произносились революционные речи. Вскоре к демонстрации присоединились рабочие-трамвайщики. Движение городского транспорта было остановлено⁸⁷. Не добившись удовлетворения своих требований, рабочие снова собрались на митинг утром следующего дня. Вечером митинг продолжался на площади у городской думы. Сюда прибыли две казачьи сотни и рота стрелков. Они открыли огонь по собравшимся, убив 3 и ранив 26 человек. Рабочие наглядно убедились, что царский манифест — обман.

22 октября состоялись похороны жертв расстрела, которые превратились в многотысячную демонстрацию. В последующие дни в здании цирка ежедневно устраивались многолюдные митинги, постоянными участниками которых были железнодорожники, промышленные рабочие, ремесленники, приказчики, мелкие торговцы, низшие чины почти всех ведомств, солдаты. Митинги начинались с раздачи прокламаций и воззваний. Тут же производился сбор средств на нужды пропаганды и приобретение оружия⁸⁸.

В октябре 1905 г. К. Д. Литвиненко, Ходжаев⁸⁹ оборудовали в Ташкенте типографию, где в первые же дни были отпечатаны 8 прокламаций и второй номер газеты «Рабочий».

После издания манифеста волна революционных выступлений усилилась и в других городах края. В Коканде рабочие и служащие вышли на улицы с лозунгами «До-

лой царя!», «Да здравствует свобода!», «Свергнем всех князей и правителей!». На вокзальной площади состоялся митинг. Затем его участники с красными знаменами направились к центру города. Демонстранты порвали и растоптали портреты царя. Характерно, что демонстрацию сопровождал оркестр 12-го стрелкового батальона⁹⁰.

Массовые митинги, демонстрации, стычки с полицией продолжались в Ашхабаде, Маргилане, Кизыл-Арвате, Чарджоу, Самарканде, Кушке, Мерве, Перовске, Туркестане, Арыси, Оренбурге. В этих, а также в других городах и на узловых станциях создавались стачечные комитеты, ставшие прообразом новой, революционной власти⁹¹.

Забастовочное движение охватило и строителей Ташкентско-Оренбургской железной дороги. В октябре 1905 г. забастовали рабочие участка Кинель—Бузулук, затем стачка распространилась до Казалинска. Движение поездов по всей северной части дороги было прекращено. Железнодорожники Оренбурга 18 октября разработали экономические и политические требования, заявив о немедленном их удовлетворении. Рабочие бастовали в течение 7 дней и возобновили работу лишь после удовлетворения основных требований⁹².

Октябрьская политическая стачка продолжалась более двух недель (все станции дороги не работали с 13 по 27 октября). Она не была бы прекращена, но центральный стачечный комитет, состоявший главным образом из меньшевиков и эсеров, согласился с частичными уступками, на которые пошло Управление дороги, и призвал рабочих прекратить стачку.

Октябрьская стачка в Средней Азии и Казахстане явилась первым крупным организованным выступлением в истории рабочего движения края. Во главе этого движения стояли железнодорожники, руководимые социал-демократами. В дни этой стачки рабочий класс, в том числе железнодорожники, накопили определенный боевой опыт, который был использован в дальнейшей борьбе, в частности, в дни ноябрьско-декабрьской стачки, началом которой, как известно, послужило вооруженное восстание солдат первого Туркестанского саперного батальона и Артиллерийского склада в Ташкентской крепости в ночь на 16 ноября 1905 г., жестоко подавленное властями. Ташкентская социал-демократическая организация в своем воззвании, разъяснив причины неудачи восстания, призывала рабочих и солдат выступать на борьбу совместно⁹³. Стачка началась с

прекращения движения на Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской дорогах. К железнодорожным рабочим присоединились телеграфисты, служащие почты, городские связисты, рабочие других предприятий. Снова были созданы центральный стачечный комитет и комитеты на станциях.

16 ноября забастовку поддержали железнодорожники Нового Маргилана и Коканда, а 21 ноября на ст. Маргилан прибыл поезд стачечного комитета с красными флагами и лозунгами. На обеих станциях были образованы стачечные комитеты, созданы вооруженные отряды из рабочих⁹⁴.

Ноябрьская забастовка в Туркестане по времени совпадала со всероссийской забастовкой почтово-телеграфных служащих железных дорог, которая была поддержана и в городах края, с выступлениями матросов Амударьинской флотилии и портовых рабочих Красноводска, что придало забастовке острый характер.

Союзы почтово-телеграфных служащих в крае были созданы еще до начала ноябрьской стачки на железнодорожных станциях Самарканда, Ашхабада, Коканда, Старой Бухары, Мерва, Нового Маргилана, Чарджоу, Андижана, Ходжента, Чимкента, Аулие-Аты, Ташкента и др. В поддержку бастующих почтово-телеграфных служащих Москвы вначале (15 ноября) выступили работники почты и телеграфа Ташкента, затем еще 20 городов края.

Узнав о восстании солдат Ташкентской крепости и зверской расправе над ними, служащие почтово-телеграфных контор проявили решимость бастовать и дальше, добиваясь намеченных целей. Положение в Ташкенте, Коканде, Ашхабаде становилось угрожающим. Бастующие не являлись на работу, приводили в негодность телеграфные линии и аппараты, призывали присоединиться к ним служащих других почтовых контор. Часть их была вооружена, а в Красноводске все служащие почты, телеграфа, железной дороги имели оружие⁹⁵.

Прекращение во время стачек железнодорожного движения, телеграфной, телефонной и почтовой связи осложнило положение и фактически почти полностью парализовало деятельность местной администрации. В Центральном государственном архиве Узбекской ССР нами найден документ, свидетельствующий о попытках властей восстановить связь между областями и уездами края⁹⁶. Так, военные губернаторы Самаркандской и Ферганской областей во время стачки связистов

ввели, независимо друг от друга, так называемую джигитовую почту. В Ферганской области для этой цели было нанято 119 джигитов, в Самаркандской — 18. В обязанность джигитов вменялась доставка корреспонденции не только в административные учреждения, но и в воинские части.

Совет Туркестанского генерал-губернатора 7 декабря 1905 г. принял решение распространить действие джигитовой почты и на другие области, выделив для этого средства, удержанные с почтово-телеграфных служащих, участвовавших в стачке⁹⁷.

10 декабря 1905 г., уже после стачки, туркестанским генерал-губернатором были даны следующие указания военным губернаторам: «В случае прекращения движения по железной дороге прошу немедленно организовать в пределах вверенной Вам области пересылку экстренных пакетов при посредстве джигитов согласно прилагаемого плана без отпуска особых сумм на вооружение их»⁹⁸.

Изучение материалов о забастовке почтово-телеграфных служащих приводит нас к следующим выводам: революция 1905—1907 гг. подняла на борьбу не только рабочих, железнодорожников, солдат, но и служащих железных дорог, государственных учреждений, в частности почты и телеграфа. Прежде всего благодаря действию почтово-телеграфных служащих быстро распространялись вести о революционных событиях, происходящих в Москве и Петербурге, по огромной территории царской империи, включая далекий Туркестан. Забастовка продемонстрировала солидарность связистов с бастующими рабочими, солдатами железнодорожных батальонов и служащими Туркестана. В числе бастовавших были и представители местных национальностей, занимавшие должности почтальонов, рассыльных и т. п.

Большое значение имело участие в октябрьской всеобщей политической и ноябрьской стачках солдат Туркестанского военного округа, в частности железнодорожных батальонов. К осени 1905 г. под влиянием начавшейся революции были созданы военно-революционные организации в частях, расквартированных в Ашхабаде, Ташкенте, Самарканде, Термезе, Черняеве, Маргилане и других городах. В Ашхабаде такая организация, созданная в августе 1905 г., насчитывала около 350 солдат. Ею руководили социал-демократы, хотя временами брали верх эсеры. Значительную часть ашхабадской организации представляли солдаты первого закаспийского желез-

подорожного батальона. Военно-революционная организация имела свою типографию, где печатались листовки, воззвания, поддерживала связь с подобными организациями некоторых городов⁹⁹.

Летом 1905 г. военно-революционная организация была создана в Ташкенте. В ее состав входили большевики, меньшевики и эсеры. Руководство переходило то к социал-демократам, то к эсерам. Организация выпускала листовки, прокламации. Несмотря на репрессии и аресты она не прекращала работы¹⁰⁰.

Социальный и партийный состав этих организаций был очень пестрым. Меньшевики, эсеры предпринимали попытки изолировать солдатские массы от выступлений рабочих. Но даже эти и другие препятствия не смогли предотвратить подготовку и проведение довольно крупных солдатских выступлений, особенно железнодорожных батальонов в дни всеобщей октябрьской политической и ноябрьской стачек. Об этом свидетельствует и паническое донесение начальника жандармского управления Среднеазиатской железной дороги от 18 октября 1905 г.: «...в последние дни происходят бесконечные сходки, в которых все больше и больше принимают участие чины Ашхабадского гарнизона»¹⁰¹.

28 октября 12 солдат четвертой роты 7-го мервского резервного батальона при поддержке остальных солдат потребовали удаления унтер-офицеров сверхсрочников. По приказанию командира батальона податели жалобы были арестованы. Вся рота настаивала на немедленном их освобождении, угрожая в противном случае применить оружие. Волнение солдат было подавлено, организаторы арестованы¹⁰². В эти же дни солдаты первого закаспийского железнодорожного батальона в Мерве забастовали, устроив демонстрацию, которая проходила под красными знаменами и с пением «Марсельезы»¹⁰³. Солдаты второй роты этой же станции потребовали от своего командира выдачи оружия и добились получения 100 винтовок. С 16 по 25 ноября они провели забастовку¹⁰⁴.

Волнения происходили во всех ротах, расквартированных на других узловых станциях дороги. Они выступали прежде всего против расправы с восставшими в Ташкентской крепости.

16 ноября солдаты шестой роты в Иолотани сообщили своему командиру, что никаких распоряжений командиров выполнять не будут без согласия на то выбранных ими делегатов¹⁰⁵.

17 ноября в Кизыл-Арвате солдаты четвертой роты собрались на сходку, разработали ряд требований, которые предъявили через делегатов ротному командиру. В их числе — помилование восставших солдат в Ташкенте, отстранение неугодных офицеров от командования, отказ от отдачи чести, титулования командиров и т. д. Была выбрана делегация во главе с офицером Лаубергом. В течение трех дней солдаты не выходили на работу, и только 19 ноября было принято решение прекратить забастовку¹⁰⁶.

Солдаты шестой роты второго закаспийского железнодорожного батальона в Самарканде подали командиру батальона подполковнику Угрюмову петицию об изменении порядка службы всех русских войск вообще и солдат батальона в частности. Они потребовали выдачи оружия. Командир удовлетворил некоторые требования, за что был отстранен от командования и предан суду¹⁰⁷.

Открытые выступления солдат имели место в Казанджике, Черняево и на других станциях¹⁰⁸.

18 ноября 1905 г. на митинге в Кагане совместно с рабочими участвовали солдаты железнодорожного батальона. Они требовали освобождения политических заключенных, созыва Учредительного собрания, упразднения военно-полевых судов и т. д.

16 ноября начались волнения в крепости Кушка. Солдаты захватили железнодорожную станцию и телеграф, ежедневно проводили митинги, собрания, призывая к отстранению военных властей в крепости. Свой призыв поддержать их они передали по всей железной дороге¹⁰⁹. 19 ноября комендант крепости генерал Прасолов объявил осадное положение и жестоко расправился с участниками волнений не только в крепости, но и по линии от Кушки до Чарджоу. Репрессии Прасолова вызвали негодование рабочих, железнодорожников, солдат железнодорожных батальонов и других частей.

Когда полевой суд в крепости приговорил к смертной казни инженера Соколова, по всей стране прокатилась волна протестов. 21 ноября Самарский комитет служащих железной дороги принял обращение об отмене приговора и проведении, в случае отказа, забастовки. Обращение было передано по всем станциям российских железных дорог. 22—23 ноября 1905 г. объявили забастовку самарские железнодорожники. И лишь после того, как смертная казнь была отменена, они приступили к работе¹¹⁰.

В дни октябрьской и ноябрьской всеобщих стачек социал-демократические организации выпускали прокламации, листовки, обращения к солдатам. Так, 6 октября 1905 г. у солдат третьей роты первого закаспийского железнодорожного батальона были найдены прокламации «К солдатам» и «К рабочим депо Ашхабад»¹¹¹.

Говоря о волнениях в гарнизонах в период подъема революционного движения в крае, подчеркнем, что солдаты железнодорожных батальонов выступали в тесном контакте с другими воинскими частями, рабочими железнодорожных мастерских, матросами Амударьинской флотилии. В. И. Ленин писал, что «дух свободы проник в казармы везде и повсюду»¹¹².

Для подавления революционного движения местная царская администрация предпринимала репрессивные меры, в первую очередь на железных дорогах.

В ночь на 21 ноября ст. Ташкент и центральный городской телеграф были заняты войсками. Через двое суток, 23 ноября, по распоряжению генерал-губернатора, были арестованы М. В. Морозов и другие видные деятели большевиков. В Самарканде заняли почту и телеграф войска. Полоса отчуждения Среднеазиатской железной дороги была объявлена на военном положении. 30 ноября усиленная охрана была введена в Кагане, Чарджоу и Керки. Генерал Прасолов начал наступление с крепости Кушка. Министерство внутренних дел дало указание арестовывать всех руководителей забастовок. Однако волна протестов, охватившая не только Среднюю Азию, Казахстан, но и прежде всего многие центры России, вынудила царское правительство запретить карательную экспедицию генерала Прасолова и пойти на некоторые уступки бастующим¹¹³. Однако из всех выдвинутых требований министерство путей сообщения согласилось удовлетворить лишь одно: принять на работу уволенных участников стачки¹¹⁴.

Октябрьская стачка и ноябрьская забастовка 1905г. в Туркестане и Казахстане были кульминационными в революционном движении 1905—1907 гг. в крае. Стачки носили политический характер, что отражало требования их участников. В ходе стачек использовались такие формы классовой борьбы, как демонстрации, митинги, забастовки. Революционные события в регионе показали, что успех борьбы с царизмом возможен при консолидации всех революционных сил как центральных районов, так и окраин России.

В дни стачек возросла роль местных социал-демократических групп. В феврале 1906 г. состоялась первая краевая конференция социал-демократических организаций, приведшая к созданию Союза Туркестанских организаций РСДРП. Большое внимание на конференции было уделено работе среди коренного населения, укреплению связи социал-демократических организаций с рабочим движением.

В январе—феврале 1906 г. Ташкентская группа РСДРП выпустила нелегальную газету «Рабочий» тиражом 2 тыс. экз., которая стала органом Союзного комитета Туркестанских организаций РСДРП.

Созданные стачечные комитеты, выборные комиссии, делегатские собрания, собрания уполномоченных осуществляли руководство забастовками. Они вырабатывали требования, вели переговоры с администрацией, контролировали движение поездов, сосредоточивая в своих руках всю власть, парализуя деятельность местных органов власти. Однако в стачечных комитетах железных дорог Средней Азии и Казахстана было более значительным, чем на железных дорогах Центральной России, влияние эсеров и меньшевиков, что очень затрудняло борьбу большевиков за развитие революции. Тем не менее стачечные комитеты сыграли значительную роль в революции 1905—1907 гг.

С 1906 г. по всей России начался спад в революционном движении при сохранении высокого уровня стачечной борьбы. В Средней Азии и Казахстане рабочие-железнодорожники также отступали, не прекращая борьбы.

В конце 1905 — начале 1906 г. прокатилась волна протестов против новых расценок на сделанные работы. Мастерские Кызыл-Арвата отказались от сделанных работ по новым расценкам, требуя их увеличения и призывая к этому своих товарищей из других мастерских. Агитация имела успех: по всей линии наблюдались случаи массового отказа от работы по новым нормам. Поддержка была оказана прежде всего рабочими депо Красноводска, Ашхабада, Коканда, Ташкента, Чарджоу и других городов¹¹⁵. После долгой и упорной борьбы в середине 1906 г. рабочие Кызыл-Арватских мастерских добились увеличения расценок примерно на 15% выше действовавших на других участках дороги.

1 мая 1906 г. не вышли на работу и провели маевку рабочие Главных ташкентских мастерских. Из Управле-

ния дороги поступило распоряжение оштрафовать всех участников маевки. 24 мая 200 рабочих потребовали от начальника мастерских Шпаковского отменить штраф. Когда Шпаковский ответил отказом, они надели на него угольный мешок и разошлись¹¹⁶. Министерство путей сообщения предписало обратиться к властям и в случае необходимости закрыть мастерские. Дело о насилии над начальником мастерских было передано судебным органам. 30 мая 1906 г. мастерские были закрыты, а рабочие уволены. С 5 июня особая комиссия начала рассматривать заявления желавших вновь поступить на службу. Рабочие выразили протест, потребовали открытия мастерских и восстановления всех уволенных. Они действовали дружно, договорившись не возобновлять работу.

Несмотря на вмешательство туркестанского генерал-губернатора министерство путей отказалось открыть мастерские. Когда, наконец, они были открыты, 30 участников забастовки были уволены¹¹⁷. Рабочие требовали восстановления их и продолжали бастовать. В случае продолжения начальник Управления Ульянин пригрозил нанять новых рабочих или вызвать солдат железнодорожных батальонов¹¹⁸. Солдаты, доставленные из мастерских других станций, в знак солидарности с бастующими отказались работать. 20 июня начальник дороги вынужден был просить министерство путей разрешить принять на работу всех рабочих без исключения, а солдат возвратить в свои части¹¹⁹.

Ташкентских рабочих поддержали железнодорожники других станций и мастерских.

28 июня рабочие ташкентских мастерских предъявили новые требования: уплатить за все дни, когда мастерские не работали, принять на службу всех уволенных за ноябрьскую забастовку 1905 г. с оплатой им всех дней, в том числе и поденным рабочим. В случае отказа рабочие угрожали новой забастовкой¹²⁰. Требования рабочих не были удовлетворены, и волнения усилились. 7 июля Совет Министров был вынужден принять постановление о выплате рабочим заработной платы за две недели забастовки. Забастовка продолжалась 30 дней, и бастующие добились ряда уступок.

16 июня 1906 г. мастеровые депо Ашхабада предъявили ряд требований начальнику дороги, но, получив отказ, обратились за поддержкой к солдатам железнодорожных батальонов и заявили, что объявят забастовку. Администрация дороги вызвала стрелковый батальон

для охраны станции. Создавалась опасность всеобщей забастовки¹²¹.

В июле забастовали рабочие депо ст. Казанджик. Для наведения порядка власти решили расквартировать здесь роту солдат.

С мая по декабрь 1906 г. проходили волнения в Кызыл-Арватских мастерских. Рабочие выступили против назначения начальником мастерских Бойчевского. Администрация решила закрыть мастерские и отдать под суд более 470 рабочих. Однако под угрозой всеобщей забастовки она была вынуждена отменить свое решение. Воодушевленные некоторыми успехами рабочие активизировали борьбу за свои права. 20 декабря начальнику Среднеазиатской дороги сообщалось, что «по имеющимся в министерстве путей сведениям, мастерские в Кызыл-Арвате находятся в состоянии полной революционной анархии...»¹²²

В 1906—1907 гг. продолжались крупные выступления солдат воинских гарнизонов, расположенных в полосе Среднеазиатской железной дороги. Среди частей Ашхабадского гарнизона произошли события, едва не превратившиеся в вооруженное восстание. 14 июня 1906 г. солдаты второго закаспийского стрелкового батальона вышли с винтовками на батальонный плац, потребовав от командира удаления всех офицеров, и предъявили 37 требований политического и экономического характера. Солдаты отказывались от несения службы, пока не будут удовлетворены их требования.

Получив отказ, солдаты выбрали из своей среды новый командный состав. Волнения продолжались несколько дней. 16 июня местные власти решили ввести на железнодорожную станцию воинские части, так как опасались всеобщей забастовки. Узнав об этом, солдаты третьей роты первого закаспийского железнодорожного батальона начали вооружаться. Командир роты безуспешно попытался удержать их. Двум ротам стрелкового батальона было приказано обезоружить солдат-железнодорожников, но стрелки не подчинились, выразив свою солидарность с бастующими. Тогда стрелковый батальон был немедленно отозван.

События нарастали с каждым часом. К солдатам-железнодорожникам присоединились солдаты трех стрелковых батальонов, рабочие, служащие городских предприятий. Демонстрация, в которой участвовало около 2 тыс. человек, направилась в центр города. На митинге, организованном в одной из казарм стрелков,

кроме солдат, выступали представители ашхабадской организации РСДРП.

Восстание солдат ашхабадского гарнизона было поддержано другими воинскими частями Закаспийской области: шестым стрелковым батальоном, присланным в Ашхабад из Мерва, гарнизоном Кушки. Однако оно было подавлено; главные причины поражения — неорганизованность и стихийность¹²³.

Летом 1906 г. солдаты саперного батальона в Ташкенте вместе с рабочими-железнодорожниками пытались воспрепятствовать отправлению поезда с приговоренными к каторжным работам бывшими солдатами Ташкентской крепости. Осужденные были доставлены на вокзал, где собрался народ. Вызванные стрелки и казаки стояли в стороне. Участники организованного здесь же митинга требовали: «Долой кандалы!». Арестованных в специальном вагоне тайно отправляли до соседней станции, но у ближайшего семафора толпа остановила поезд, отцепила вагон с арестованными и откатила его к вокзалу. Когда вагон попытались отогнать за семафор вторично, рельсы оказались разобранными. Вышедшие из лагеря саперы пытались освободить арестованных, но их встретили стрелки и казаки. Произошла перестрелка. Только после прибытия подкрепления удалось вернуть саперов в лагерь¹²⁴, а поезд отправить.

В августе 1906 г. восстали солдаты роты железнодорожного батальона в Теджене. Для их разоружения были вызваны войска из Ашхабада. Волнения происходили и в других частях. Заместитель начальника Закаспийской области сообщил в Петербург, что в «течение августа 1906 г. область потрясают непрерывные волнения, забастовки. По распоряжению командующего войсками были разоружены не только тедженская рота, но и войсковые подразделения в других городах»¹²⁵.

В сентябре 1906 г. в Ашхабаде должно было состояться заседание военного суда по делу «о явном восстании в первом закаспийском железнодорожном батальоне». Перед началом заседания были разбросаны листовки, призывающие не допустить суда над солдатами. Военный прокурор генерал-майор Ранкевич был убит¹²⁶. Чиновники военно-судебного управления, производившие расследование убийства Ранкевича, 16 октября писали: «Местные административные власти не оказывают никакого серьезного противодействия развитию и деятельности революционных партий, которые

вследствие этого терроризировали и общество, и представителей власти»¹²⁷.

Местные власти, напуганные выступлениями солдат, поставили вопрос не об укреплении железнодорожных батальонов, а о выводе их из края, ибо участие в революции 1905—1907 гг. военных железнодорожников, в руках которых находились такие мощные средства, как телеграф и железная дорога, представляло серьезную опасность для царизма. Туркестанский генерал-губернатор Субботич видел выход из создавшегося положения в переводе железнодорожных батальонов в Россию, мотивируя это дезорганизованностью солдат. Генеральный штаб, не согласившись с мнением Субботича, предложил лишь изменить характер службы подразделений: железнодорожные войска должны были обслуживать дорогу при обязательном условии сохранения своей военной организации, чтобы укрепить батальоны как военную силу. В конце 1906 и в 1907 г. в этом направлении был принят ряд мер, в частности, обновлен офицерский состав, треть которого была сосредоточена на дороге для усиления надзора за солдатами; увеличен срок обучения военному делу с двух месяцев до года; организовано обучение солдат железнодорожному делу; согласованы условия для совместных действий Управления дороги и штаба бригады.

Чтобы изолировать солдат от железнодорожных рабочих, правительство приняло решение сосредоточить подразделения на нескольких узловых станциях: в Красноводске, Ашхабаде, Мерве, Самарканде, Кушке, Чарджоу и Ташкенте. Мастерским из солдат разрешалось работать лишь в двух основных депо: Ашхабад (штаб первого батальона) и Самарканд (штаб второго батальона), и среди работающих депо они должны были составлять большинство. Предполагалось, что в случае общей забастовки на дорогах можно будет безостановочно вести ремонт подвижного состава. Начальниками станций должны были быть только офицеры, их помощниками — унтер-офицеры, телеграфистами — военнослужащие.

Однако желаемых результатов эти меры не дали, и прежде всего они не могли пресечь главного, на что надеялись власти, — активного общения солдат с рабочими и служащими пути и депо. 4 января 1908 г. заместитель начальника Управления Среднеазиатской железной дороги писал: «События 1905 г. на Среднеазиатской, Забайкальской и других железных дорогах яснее всех других факторов доказали всю несостоятельность возла-

гаемых на железнодорожные батальоны надежд и показали их полную неблагонадежность в политическом отношении... Вот почему совместная служба на железных дорогах низших чинов с большинством вольнонаемных служащих давно уже признана как министерством путей сообщения, так и военным ведомством несовместимой, маложелательной и не полезной»¹²⁸.

Революция 1905—1907 гг. оказала огромное влияние на пробуждение народных масс края. В. И. Ленин писал: «Пробуждение к политической жизни азиатских народов получило особенный толчок от русско-японской войны и от русской революции»¹²⁹.

В нашем распоряжении имеются многочисленные донесения, сообщения военных губернаторов, начальников железных дорог о влиянии революции 1905—1907 гг. на местное население, росте в крае национально-освободительного движения. Например, в одном из донесений от 20 июня 1905 г. военный губернатор Сырдарьинской области сообщал: «Неблагонадежного поведения лица с преступными целями, несомненно, успели проникнуть в область... и проявляют вредную деятельность, имевшую уже последствием... попытку со стороны туземцев к подаче петиций и прекращение в некоторых случаях работ местными рабочими»¹³⁰. 25 декабря 1905 г. С. Ю. Витте телеграфировал Туркестанскому генерал-губернатору В. В. Сахарову: «Я вам советую ввести во вверенном вам крае военное положение и решительно покончить с забастовками и революционерами, иначе кончится тем, что мы потеряем всякий престиж в туземном населении и подготовим восстание»¹³¹.

Подобные опасения высказал в своем послании от 10 января 1908 г. начальник Среднеазиатской железной дороги: «В настоящее время, насколько мне известно, революционное движение во всем крае объединено и все организации во всех пунктах имеют между собой связи. Судя о революционном проявлении, центр всего движения находится в Ташкенте, где уже участвуют не одни железнодорожные служащие и посторонние, не имеющие отношения к железной дороге... революционное движение в настоящее время не сосредоточено исключительно в среде железнодорожных служащих, а имеет представителей и среди местных жителей. Поэтому и борьба с революционным движением должна вестись, главным образом, местной администрацией при содействии со стороны железнодорожных властей»¹³².

Революционные выступления в крае, участие в них рабочих коренных национальностей, признания в этом местных властей — яркое свидетельство влияния революции 1905—1907 гг. в России на пробуждение сознания угнетенных масс, развитие национально-освободительного движения на далекой окраине царской России. Под воздействием растущего рабочего движения и агитационно-пропагандистской деятельности социал-демократических организаций трудящиеся региона все чаще открыто выступали против гнета царских колонизаторов и местных феодалов. Освободительная борьба коренных народов Средней Азии и Казахстана стала сливаться в единое русло общероссийского революционного движения, в авангарде которого стояла партия большевиков. Большое значение для роста классового самосознания народов региона сыграло непосредственное общение и совместные выступления рабочих, в частности железнодорожников, коренных национальностей с русскими рабочими. Однако ввиду отсталости экономики края, малочисленности рабочего класса, сильного влияния духовенства классовое размежевание в крае не было столь глубоким, как в Центральной России.

После подавления революции 1905—1907 гг. в России наступили тяжелые годы реакции. Начались аресты, ссылки, преследования активных участников революции, закрывались прогрессивные газеты. Реакция обрушилась на социал-демократические организации. Царизм лихорадочно предпринимал меры, которые, по его мнению, могли бы предотвратить революционные выступления рабочих, особенно железнодорожников. 14 декабря 1905 г. был издан царский Указ, по которому министру путей сообщения, а в отдельных случаях и начальникам дорог, предоставлялось право вводить на железных дорогах чрезвычайное положение, а при Управлении дорог создавать особые комитеты.

В конце 1905 г. такие комитеты были созданы на Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской железных дорогах. Изучение протоколов заседаний особых комитетов показывает, что они разрабатывали меры, направленные на то, чтобы немедленно подавлять революционные выступления железнодорожников, не допускать прекращения движения на железных дорогах. С этой целью формировались и укреплялись местные органы комитетов на всех узловых станциях, составлялись на случай всеобщей забастовки сокращенные графики движения, назначались коменданты, на которых возла-

галось руководство воинскими подразделениями, а в обычное время — изучение настроения рабочих и служащих, их политических взглядов и убеждений, поддержание порядка на станции и ближайшей линии, назначение военных караулов, постов и т. д.

25 апреля 1906 г. особыми комитетами были утверждены «Обязательные постановления», которые категорически запрещали всякие собрания, призывы рабочих к прекращению работы, участию в сходках, забастовках, прием и передачу телеграмм от так называемых незаконных организаций, комитетов, делегатов, изготовление и распространение всякого рода прокламаций, воззваний, листовок, брошюр, самовольное оставление работы и т. д.

Главной мерой была дислокация войск на железных дорогах. Приказом от 20 июня 1906 г. частям второго армейского корпуса вверялась охрана участка от Красноводска до Чарджоу с мостом через Амударью, гарнизону крепости Кушка — Мургабской ветки, за исключением Мерва, частям первого корпуса — остальной части Среднеазиатской железной дороги. Было решено организовать специальные охранные поезда на станциях Ашхабад, Кушка и Ташкент.

Местная администрация осознавала, что на рабочий класс, солдатские массы огромное влияние оказывают революционные организации, которые руководят их выступлениями¹³³. Поэтому для выявления и разгрома социал-демократических организаций в ноябре 1907 г. было создано Туркестанское районное охранное отделение и его пункты¹³⁴. Репрессии обрушились на социал-демократов Ташкента, Коканда, Верного и других городов.

Начинается преследование участников революции. Еще 22 ноября 1905 г. Управлением железной дороги был разослан секретный циркуляр, которым предписывалось произвести расследование степени участия рабочих и служащих железных дорог в забастовках и «беспорядках». С этой целью в феврале 1906 г. на железных дорогах Средней Азии и Казахстана начали работу две комиссии. 13 марта было принято решение направить акты комиссий прокурорскому надзору для привлечения к уголовной ответственности всех участников «противозаконных действий». В архивах удалось найти списки, в которых по профессиональным признакам бастующие распределялись следующим образом: слесари — 53, машинисты депо — 20, рабочие службы пути — 50, службы движения — 15, ремонтники — 9, котельщики — 5, куз-

нецы — 7, телефонисты — 19, токари — 2, сторожа — 6, маляры — 2, столяры — 3, чернорабочие — 6 и служащие: конторщики—32, начальники и помощники начальников депо и участков — 16, десятники — 3, служащие службы сборов — 5, врачи и фельдшера — 6, инженеры — 4, учителя — 1, техники — 4, кондуктора — 3, составители поездов — 2, рабочие почты — 2, военнослужащие — 4; остальные 26 человек — подручные, чистильщики, выбойщики и другие¹³⁵. Как видно, стачечную борьбу возглавляли главным образом рабочие депо, мастерских, они же избирались членами стачечных комитетов, организаторами, агитаторами. Были разработаны меры наказания. Начальник жандармского управления Среднеазиатской дороги писал туркестанскому генерал-губернатору: «Представляя список крайне неблагонадежных лиц, прошу распоряжения о выселении их всех из края»¹³⁶. Администрация дороги настаивала на выселении их из края, хотя никаких законных оснований не было, поэтому решение вопроса откладывалось. Она возражала также против высылки в край политических ссыльных, особенно на узловые станции¹³⁷. Широкое распространение получает сокращение штатов¹³⁸, на железных дорогах вводится чрезвычайное положение, срок действия которого неоднократно продлевается¹³⁹.

Репрессии обрушились на революционно настроенных солдат железнодорожных батальонов. В 1910 г. царское правительство вынуждено было вывести их из края.

Принятые царской администрацией меры — свидетельство наступления реакции, усиления колониального гнета в Туркестане. Несмотря на репрессии, рабочие выступления и национально-освободительное движение здесь не прекратились. Избежавшие ареста члены социал-демократических, военно-революционных организаций, стачечных комитетов на железных дорогах продолжали собирать революционные силы для грядущих классовых битв.

В мае 1908 г. происходят крупные волнения среди рабочих ст. Перовск, в 1909—1910 гг. совместные забастовки русских и казахских рабочих на Оренбургско-Ташкентской железной дороге¹⁴⁰.

С 1912 г. в России наступает новый революционный подъем, назревший в условиях бурного промышленного развития, роста численности пролетариата. Толчок новым выступлениям дали ленские события.

В Туркестанском крае возрождаются социал-демократические, военно-революционные и другие организа-

ции; местные большевики устанавливают связь с ЦК партии, что имело огромное значение для дальнейшего развития революционного движения в крае, в частности среди железнодорожников. Как сообщала полиция, 19 апреля 1912 г. в железнодорожных мастерских усиленно обсуждались ленские события, рабочие живо интересовались газетными сведениями о том, как реагируют на события в других городах страны¹⁴¹. В Ташкенте зародилась и распространилась на другие станции идея односторонней забастовки, но осуществить ее не удалось. Рабочие Чарджоу собрали деньги в помощь семьям расстрелянных. 1 мая 1912 г. состоялись нелегальные сходки и маевки в Ташкенте, Казанджике, Кизыл-Арвате. Бастовали печатники, рабочие мельниц в Ташкенте, шахтеры в Кызылкия и Шурабе, грузчики, печатники, рабочие чаеразвесочных контор в Самарканде¹⁴².

В ночь с 1 на 2 июля 1912 г. в троичских лагерях под Ташкентом восстали солдаты саперных частей. Из-за недостаточной организованности и оторванности от рабочих восстание было подавлено в течение нескольких часов, но явилось ярким показателем нового революционного подъема в стране. По оценке В. И. Ленина, «восстания и попытки восстания солдат и матросов — в Туркестане, в Балтийском флоте и на Черном море — дали новое объективное подтверждение того, что в России начался, после долгих лет разгула контрреволюции и затишья в рабочем движении, новый революционный подъем»¹⁴³.

Жестокая расправа с восставшими (14 были казнены, 112 сосланы на каторгу) вызвала всеобщее возмущение, в частности среди рабочих Ташкентских железнодорожных мастерских¹⁴⁴.

В начале 1913 г. в Ташкенте забастовали железнодорожные рабочие, волнением были охвачены мастерские Самарканда и Коканда¹⁴⁵. В феврале недовольство и брожение «на экономической почве» отмечалось среди рабочих депо Кизыл-Арвата, Черняево; в феврале — марте готовили всеобщую забастовку рабочие Главных мастерских; в апреле протестовали против снижения расценок мастера Ашхабада, в июне — рабочие станции Актюбинск. В июле начальник Туркестанского охранного отделения доносил генерал-губернатору: «Деятельность революционных организаций в последнее время усилилась... направлена на революционную пропаганду среди войск и железнодорожных рабочих»¹⁴⁶.

В январе 1914 г. на Среднеазиатской железной дороге вспыхнули волнения в знак солидарности с бастующими рабочими Петрограда. В апреле этого же года в связи с введением новых расценок бастовали рабочие Главных мастерских и одержали победу. Маевки в 1914 г. прошли в Ташкенте, Самарканде, Кизыл-Арвате, Казанджике и в других городах¹⁴⁷.

Первая мировая война усилила колониальный гнет народов региона¹⁴⁸, и это привело к активизации рабочего движения.

В годы войны, как мы уже сказали выше, продолжалось строительство новых железных дорог: Бухарской, Ферганской, Семиреченской и др.

В исторической литературе выступления рабочих при строительстве Бухарской и Ферганской железных дорог в 1911—1916 гг. не получили освещения. Достаточно сказать, что в обобщающих трудах «История коммунистических организаций Средней Азии», «Победа Советской власти в Средней Азии и Казахстане» и в других о некоторых из этих выступлений имеются только упоминания. Однако изучение архивных материалов дает возможность судить о многообразии форм протеста строителей этих частных дорог.

Например, в мае 1914 г. 400 рабочих местных национальностей, проработав 10 дней на участке Каракуль-Базар Бухарской дороги, отказались продолжать работу¹⁴⁹. В эти же дни 800 местных рабочих, завербованных в горной части Бухарского ханства и в Скобелеве, не пожелали ехать на строительство железной дороги и разбежались¹⁵⁰. Даже стихийный массовый уход со строительства бухарских дехкан-отходников примечателен тем, что свидетельствовал о втягивании народных масс Бухарского ханства в борьбу против невыносимых условий труда. Серьезное брожение среди рабочих на Бухарской дороге началось с октября 1914 г. К этому времени около 2500 человек были завербованы Управлением дороги в различных районах России и должны были прибыть в Чарджоу и Новую Бухару между 15 октября и 1 ноября. Добраться от Новой Бухары до места работы на расстояние примерно 200 верст можно было только пешком. Стояли сильные холода и шли дожди. Рабочих стали посылать партиями по 200—400 человек. Дойдя с большими муками до места, они не вышли на работу из-за холода и голода и потребовали отправки домой за счет Управления.

21 октября 1914 г. началась забастовка 300 рабочих, прибывших из Пензы, которые требовали постройки теплых барачков, бань, больниц, а также увеличения заработной платы до 45 руб. в месяц, бесплатного питания¹⁵¹. Администрация дороги предложила рабочим временно разместиться в теплушках и вагонах, но они не соглашались; часть их самовольно заняла здание Управления, а другая разбрелась по городу. Только после долгих уговоров рабочие согласились временно поселиться в вагонах, где они прожили не работая с 21 по 29 октября.

Недовольство рабочих серьезно встревожило администрацию дороги и местные власти. Туркестанский генерал-губернатор 24 октября 1914 г. телеграфировал министру путей: «На строящейся Бухарской дороге происходят массовые недоразумения... Рабочие настаивают на отправлении их на родину, в Пензенскую губернию, отказываясь от работы. Наш политический агент доносит о невозможности успокоить рабочих и опасается массовых беспорядков»¹⁵².

28 октября было проведено совещание административных лиц, которые, боясь новых осложнений, приняли решение часть рабочих (481 чел.) отправить за счет Управления на родину.

В ноябре в Россию выехали 727 рабочих¹⁵³; им оплатили стоимость проезда и суточные. Всего за время забастовок с 24 октября по 14 ноября 1914 г. с работы ушло 1500 человек, из них более 1100 были отправлены на родину за счет Управления дороги. Как видим, рабочие настойчиво добивались удовлетворения выдвигаемых требований.

В течение 1915—1916 гг. рабочие волнения продолжались, участились случаи массового ухода с работы. В конце января 1915 г. на Полиинданском тоннеле Бухарской железной дороги были приостановлены работы. Рабочие-бакинцы требовали увеличить вдвое расценки. Когда им было отказано в этом, строители прекратили работы, и все были уволены¹⁵⁴.

Агенты, вербуя рабочих, как правило, обещали им жилье, топливо, продукты и воду. Приезжая на строительство и убеждаясь, что их обманывают, рабочие покидали дорогу. Так, из 250 каменщиков и плотников, завербованных в мае 1916 г., осталось только 27, да и то после ряда уступок, остальные уехали на родину¹⁵⁵. 21 мая из Термеза главному инженеру сообщалось о

том, что русские каменщики из Наушахнара ушли с работы, ссылаясь на тяжелые условия труда и климат. Задержать их не смогли¹⁵⁶.

На строительстве Алтайской железной дороги в 1913—1915 гг. имели место недовольства, выступления рабочих¹⁵⁷.

В архивах содержатся сведения о том, что с требованиями улучшить условия труда и жизни на строительстве неоднократно выступали и военнопленные, что имело большое значение для установления интернациональных связей¹⁵⁸.

Указ царского правительства от 25 июня 1916 г. о привлечении «инородного» населения на тыловые работы переполнил чашу терпения, и в начале июля 1916 г. в Средней Азии и Казахстане вспыхнуло народное восстание. Х. Т. Турсунов, посвятивший свои труды восстанию 1916 г., справедливо пишет, что многие вопросы истории восстания 1916 г. еще не изучены. Слабо, например, освещена роль русских рабочих и социал-демократических организаций в восстании. Выявлены лишь некоторые факты, свидетельствующие о сочувственном отношении передовых русских людей к восстанию (например, о русском враче Стец, лечившем раненых повстанцев). Как правильно указывает Х. Т. Турсунов, тщательного исследования требуют связи рабочего движения с национально-освободительной борьбой в Туркестане. По его мнению, не все еще сделано в разоблачении буржуазных фальсификаторов истории, которые продолжают извращать характер и движущие силы восстания 1916 г.¹⁵⁹

Наши материалы позволяют говорить о сочувственном отношении железнодорожников к национально-освободительному движению. Во всяком случае известно, что администрация предпринимала все меры, чтобы не допустить участия строителей дороги в восстании, а главная из них — размещение воинских подразделений на всех участках и дистанциях. С конца июля была введена усиленная охрана, не допускался уход рабочих и служащих с работы. В разгар восстания было прервано железнодорожное движение и телеграфное сообщение. Управление Среднеазиатской железной дороги срочно обратилось в министерство путей с просьбой назначить военную охрану всей линии¹⁶⁰. К 18 июля начал работать телеграф, было восстановлено и пассажирское движение, но только днем и с военной охраной.

На всех станциях была запрещена продажа пассажирских билетов местному населению с тем, чтобы содействовать набору на тыловые работы¹⁶¹, но это только усилило недовольство народных масс. 23 июля 1916 г. губернатор Ферганской области по телеграфу просил министра путей отменить распоряжение о запрещении местным жителям передвигаться по железной дороге. Власти были вынуждены разрешить продажу билетов на все поезда по предъявлении особых удостоверений¹⁶².

Революционные выступления железнодорожников и других отрядов рабочего класса в годы первой мировой войны, национально-освободительное движение народов Средней Азии и Казахстана — все это свидетельствовало о назревании революционного кризиса в регионе.

В 1917 г. в России победила февральская буржуазно-демократическая революция. 1 марта 1917 г. в Ташкенте стало известно о свержении самодержавия. Эта весть была воспринята с радостью. Всюду проходили собрания, митинги. В мастерских на узловых станциях, в городах Средней Азии и Казахстана стали создаваться Советы рабочих, солдатских депутатов, Советы железнодорожников. Первое время в Туркестанском крае сохранялся старый административный аппарат, но в конце марта 1917 г. генерал-губернатор был отстранен. Как и в России, здесь установилось двоевластие: с одной стороны Советы рабочих и солдатских депутатов, с другой — Туркестанский комитет Временного правительства, который был образован в апреле. Большая роль в организации Советов принадлежала рабочим-железнодорожникам. В Ашхабаде, например, в Советы рабочих депутатов были избраны 24 железнодорожника.

Во многих городах, станциях были образованы объединенные Советы рабочих и солдатских депутатов. Кроме того, создавались Советы мусульманских депутатов. Руководствуясь решениями Апрельской конференции о необходимости слияния рабочих всех национальностей в единых пролетарских организациях, большевики Туркестана всячески поддерживали нарождавшиеся повсеместно массовые демократические организации трудящихся края — Советы мусульманских депутатов, профессиональные объединения и союзы трудящихся мусульман — Иттифак. Участвуя в массовых организациях, трудящиеся постепенно осознавали антинародный характер Временного правительства. Укреплялся союз русских рабочих с местными, расширялись связи между со-

ветами. Позднее были созданы единые советы. Большую роль в создании Советов мусульманских депутатов сыграли тыловые рабочие, возвращавшиеся из России¹⁶³. Несмотря на то, что в Средней Азии и Казахстане было засилье эсеров и меньшевиков, большевики проводили большую работу по мобилизации народных масс. Второй Туркестанский краевой съезд социал-демократических организаций, который состоялся 21—27 июля 1917 г., показал рост влияния большевиков на народные массы региона, которые возглавили борьбу за дальнейшее развитие революции.

После июльских событий мирное развитие революции стало невозможным. VI съезд партии принял курс на вооруженное восстание. Под влиянием решений съезда росло революционное движение и в Средней Азии и Казахстане. Выполняя решения VI съезда партии, революционные социал-демократические организации, большевики региона провели большую работу по мобилизации всех революционных, демократических сил на подготовку и проведение социалистической революции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комплексное исследование истории железнодорожного строительства в конце XIX — начале XX в. в России, особенно на ее окраинах, в том числе в Средней Азии и Казахстане, дает возможность полнее раскрыть социально-экономические, политические сдвиги, которые произошли в регионе после присоединения к России. Руководствуясь марксистско-ленинской концепцией отечественной истории, опираясь на достижения советской исторической науки, привлекая большой архивный материал, в большинстве вводимый в научный оборот впервые, мы попытались реализовать такую возможность, изучив с этой целью предпосылки строительства железных дорог в Средней Азии и Казахстане, проекты и дебаты вокруг них, этапы и специфические особенности, экономические и политические последствия сооружения рельсовых путей. В результате анализа и обобщения изученных материалов мы пришли к следующим выводам.

Железнодорожное строительство в конце XIX — начале XX в. было вызвано потребностями экономического развития России, а также политическими, военно-стратегическими целями царизма и российской буржуазии. Стремясь прочно закрепиться в своих колониях, обеспечить проведение в жизнь своей внутренней и внешней политики, царское правительство в конце XIX в. начинает быстрыми темпами и в широких масштабах строить железные дороги в Сибири, на Дальнем Востоке, в Казахстане и Средней Азии.

В Средней Азии и Казахстане на первом этапе (80—90-е годы) магистральные железнодорожные пути прокладывались за счет казны: Закаспийская (1880—1888 гг.), Самарканд-Андижанская с веткой на Ташкент (1895—1899 гг.), Оренбургско-Ташкентская (1901—1905 гг.); на втором (после 1905 г.) — за счет акционерного капитала: Ферганская (1911—1916 гг.), Троицкая (1911—1913 гг.), Семиреченская (1913—1917 гг.), Алтайская (1913—1915 гг.), Риддерская (1914—1916 гг.) и др.

Сооружение железных дорог продолжалось почти 40 лет и имело ряд особенностей: важнейшие железнодорожные линии были построены в период империализма, в условиях необычайного усиления колониального, национального и духовного гнета трудящихся в регионе, оно велось быстрыми темпами за счет непомерной эксплуатации рабочей силы; в строительство были вовлечены многочисленные людские резервы. Прокладка рельсовых путей впервые в мировой практике по сыпучим пескам Каракумов и Кызылкумов требовала от русских инженеров решения многих сложных и необычных технических задач.

С постройкой железных дорог в экономике региона совершались некоторые положительные сдвиги, хотя они происходили в условиях жесточайшего гнета со стороны господствующих классов России, местных феодалов, баев, мусульманского духовенства.

Железные дороги дали толчок зарождению и развитию капиталистических отношений в крае. Зарождается и развивается промышленность; постепенно, хотя и медленно, происходит процесс концентрации производства, прежде всего в хлопкоочистительной, маслобойной промышленности и в железнодорожном строительстве; повышается товарность в сельском хозяйстве, увеличивается товарооборот между Средней Азией, Казахстаном и Россией. Регион втягивается не только в общероссийскую, но и в мировую торговую систему.

Социально-политическим последствием строительства железных дорог явилось формирование строительного и железнодорожного пролетариата как составной части российского рабочего класса. По численности, национальному составу, степени политической зрелости железнодорожники в крае представляли самый многочисленный и организованный отряд, который оказывал революционизирующее воздействие на трудовое население Средней Азии и Казахстана. По нашим данным, ко времени Великой Октябрьской социалистической революции железнодорожных рабочих насчитывалось около 30 тыс. человек; основной костяк составляли русские при небольшом проценте представителей местных национальностей. Это объяснялось тем, что царизм, проводя колониальную политику, на протяжении всего строительства осуществлял планомерно и сознательно многочисленные меры, ограничивающие приток на железную дорогу представителей местных национальностей.

В сооружении железных дорог в Средней Азии и Казахстане участвовала огромная армия строительных рабочих: по нашим данным, — свыше 200 тыс. человек. В целом наше уточнение не меняет основного вывода советских историков о малочисленности рабочего класса в крае, однако вскрывает потенциальные силы, которые привели к победе здесь социалистической революции, совершившейся под руководством партии большевиков.

Отряд строителей и кадровых железнодорожников в крае с самого начала формировался как многонациональный, что имело огромное значение для зарождения дружбы, сотрудничества рабочих разных национальностей в процессе одинаково тяжелого труда и в борьбе против самодержавия, феодальной и капиталистической эксплуатации. Основные источники формирования: квалифицированные русские рабочие, переведенные с других дорог, вольнонаемные российские рабочие, разорившиеся переселенцы, солдаты железнодорожных батальонов (их роль на первых порах была ведущей), местные разорившиеся дехкане, ремесленники, рабочие из Закавказья, Прибалтики, Белоруссии, с Украины; кроме того — выходцы из Ирана, Афганистана, Турции и других стран, а также военнопленные (немцы, чехи, словаки, хорваты).

Развитие железнодорожной сети определенным образом повлияло на зарождение дружеских отношений между народами России, Средней Азии и Казахстана, прежде всего благодаря усилению миграции, совершенствованию средств информации. Достаточно сказать, что только с 1889 по 1900 г. перевозка пассажиров увеличилась в 3,5 раза. Особенно важен тот факт, что большинство составляли пассажиры 3 класса — ремесленники, рабочие, дехкане, мелкие торговцы.

Важным политическим последствием сооружения в Средней Азии и Казахстане магистральных путей и соединения их с общероссийской железнодорожной сетью явилось приобщение трудящихся масс региона к революционной борьбе русского народа в период, когда Россия превратилась в центр мирового революционного движения. Совпадение революционных задач пролетарского движения в России и национально-освободительного в Средней Азии и Казахстане объективно способствовало созданию единого фронта в борьбе за свержение самодержавия. Большое значение имело распространение здесь марксистских идей, создание социал-демократических групп, организаций.

В ходе прокладки рельсовых путей строители разных национальностей, особенно русские рабочие, имевшие опыт революционной борьбы, совместно выступали за улучшение условий труда и быта, против непомерной эксплуатации. Нами установлено, что только в 80—90-е годы XIX в. здесь состоялось 15 забастовок, выступлений строителей и кадровых железнодорожных рабочих. Первые шаги строителей-железнодорожников в борьбе за свои права сыграли определенную роль в дальнейшем развитии революционного движения в крае.

По словам В. И. Ленина, под влиянием революции в России народы Азии «...проснулись к новой жизни и к борьбе за азбучные права человека, за демократию»¹.

Сравнительный анализ революционных выступлений на железных дорогах 1905—1907 гг. показывает, что железнодорожники Средней Азии и Казахстана были тесно связаны со всеми железнодорожниками России, накопили боевой опыт организации митингов, демонстраций, маевки, стачек, забастовок, создания стачечных комитетов, профессиональных союзов, выработки и отстаивания совместных требований, что было совершенно новым в жизни народов отсталой окраины России. Особо важное значение имело совместное выступление русских и местных рабочих.

Осенью 1905 г. на всех предприятиях и железных дорогах в стачках, забастовках приняли участие более 50 тыс. рабочих, в том числе коренных национальностей².

В постановлении ЦК КПСС «О 70-летию революции 1905—1907 годов в России» говорится: «Вместе с русским пролетариатом и крестьянством борьбу против царизма и эксплуататорских классов вели рабочие и крестьяне Украины, Белоруссии, Прибалтики, Закавказья, Средней Азии и других национальных районов России»³.

Многонациональный состав железнодорожников, разный уровень их политической сознательности, сплошная неграмотность местного населения, малочисленность социал-демократических организаций определили особенности революции 1905—1907 гг. в Средней Азии и Казахстане. Опыт совместной борьбы против общего врага — самодержавия и господствующих классов — совершенствовался в последующий период и с успехом был использован в годы революционного подъема, первой мировой войны, а затем в подготовке и проведении Октябрьской социалистической революции. Огромную роль в вовлечении потенциальных революционных сил

края в борьбу за Советскую власть сыграл российский пролетариат во главе с партией большевиков.

Наряду с изложенным отметим, что некоторые аспекты освещаемой проблемы нуждаются в дальнейшем пристальном исследовании. В частности, более глубокого изучения на основе накопленного нами материала требуют такие вопросы, как влияние передовой русской культуры, взаимовлияние и взаимообогащение культур народов России, Средней Азии и Казахстана.

В наши дни железнодорожники Средней Азии и Казахстана, как и всей страны, активно участвуют в решении тех грандиозных задач, которые обозначены решениями XXVI съезда КПСС, XX съезда Компартии Узбекистана, XV съезда Компартии Казахстана, постановлениями последующих Пленумов ЦК КПСС, ЦК КПУз, ЦК КПКаз.

В речи товарища К. У. Черненко «Достойно завершить пятилетку, ускорить интенсификацию экономики» на заседании Политбюро ЦК КПСС 15 ноября 1984 г. отмечается: «Все мы хорошо помним, сколько сложностей создавал железнодорожный транспорт. Ныне его работа улучшается и, можно надеяться, что дела в этой отрасли и далее пойдут успешно».

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Введение

¹ Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т. 23, с. 395.

² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 27, с. 304.

³ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 1, с. 324.

⁴ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 27, с. 305.

⁵ Вацлик И. Я. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущность. Спб., 1888; Циммерман Э. По Закаспийской железной дороге (путевые заметки). М., 1889; Губаревич-Радобыльский А. Ф. Постройка железных дорог в Бухарском ханстве и влияние этих дорог на хлопководство. Спб., 1912; Он же. Какие дороги следует строить в Туркестане и в Закавказье. Спб., 1914; Полтаранов Н. Заметки о Закаспийской железной дороге в 1880—1889 гг. Самарканд, 1890; Родзевич А. И. Очерки постройки Закаспийской военной железной дороги. Спб., 1891; Он же. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. Спб., 1891; Журавко-Покорский Д. Экономическое значение существующей, строящихся и проектируемых железных дорог в Средней Азии. Новая Бухара, 1898. Гурдэ П. Записки о Среднеазиатской железной дороге. Верный, 1898; Джевецкий С. К. О Закаспийской железной дороге. Спб., 1889; Лавров А. И. Записка по вопросу о постройке Среднеазиатской дороги от Кизыл-Арвата до Ташкента. Спб., 1894; Гулишамбаров С. И. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой. Ашхабад, 1913; Верховский Н. П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги и грузы этой дороги. Спб., 1910; Бечковский М. А. Недостатки Самарканд—Андижанского участка Среднеазиатской железной дороги. Спб., 1906; Массальский В. Н. Туркестанский край. Спб., 1913 и др.

⁶ Лаврентьев В. Л. Капитализм в Туркестане. Л., 1930; Галузо П. Г. Туркестан — колония. Ташкент, 1935; Костельская З. Д. Основные предпосылки восстания 1916 года в Узбекистане. Изд. 2-е. М., 1972.

⁷ Лященко П. И. История народного хозяйства СССР. Т. 2. М., изд. 3-е, 1952, с. 510—518, 547.

⁸ Аминов А. М., Бабаходжаев А. Х. Экономические и политические последствия присоединения Средней Азии к России. Ташкент, 1966, с. 55—56; Тухтаметов Т. Г. Русско-бухарские отношения в конце XIX—начале XX в. Победа Бухарской народной революции. Ташкент, 1966, с. 56, 128—129; Он же. Россия и Хива в конце XIX—начале XX в. Победа Хорезмской народной революции. Ташкент, 1969; Садыков А. С. Экономические связи Хивы с Россией во второй половине XIX—начале XX в. Ташкент, 1965, с. 139—143; Иноятов Х. Ш. Победа Советской власти в Туркестане. М., 1978; Житов К. Е. Победа Великой Октябрьской социалистической революции в Узбекистане. Ташкент, 1957; Ваха-

бов М. Ташкент в период трех революций. Ташкент, 1957; Непесов Г. Из истории Хорезмской революции (1920—1924 гг.). Ташкент, 1962, с. 30—31; и др.

⁹ Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975; Пушкарева И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975; Ходжаев С. Развитие транспорта в Узбекистане. Ташкент, 1957, с. 5—17; Ковалев П. А., Рахманов М. Страницы строительства Бухарской железной дороги 1914—1916 гг.— Труды Средне-Азиатского государственного университета им. В. И. Ленина, новая серия. Вып. 142. Исторические науки, кн. 30. Ташкент, 1958; Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.). НРС, кн. 2, Ташкент, 1961, с. 305—313; Она же. Из истории развития железнодорожного транспорта в Узбекистане. НРС, кн. 6, 1963, с. 218—226; Заварыкин Ф. И. Роль Закаспийской железной дороги в проникновении капитализма в Среднюю Азию.— Ученые записки Чарджоуского государственного педагогического института, вып. 1, 1956, с. 37—49; Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана. Ташкент, 1962; Кунавина Г. С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881—1914 гг.). Ташкент, 1967; Реджепов П. История Кызыл-Арватского паровозовагоно-ремонтного завода (1880—1937 гг.). Ашхабад, 1968; Шмидт Р. З. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края (1880—1914 гг.). Автореф. дис. ...канд. ист. наук. Ташкент, 1965.

¹⁰ Аксенов А. В. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги и ее влияние на развитие капитализма в Средней Азии. Автореф. дис. ...канд. ист. наук. М., 1955; Он же. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.).— Ученые записки Оренбургского государственного педагогического института им. В. П. Чкалова. Серия историко-философская, вып. 13. Оренбург, 1958; Дахшлейгер Г. Турксиб — первенец социалистической индустриализации. Очерки истории построения Турксиба. Алма-Ата, 1953; Асылбеков М. Х. Железнодорожники Казахстана в период русской революции (1905—1907 гг.), Алма-Ата, 1965; Фридман Ц. И. Банки и кредит в дореволюционном Казахстане. Алма-Ата, 1974; Чернов П. Н. К истории строительства железной дороги Ташкент—Оренбург.— Изв. узбекского филиала географического общества СССР. Т. 2, 1956, с. 167—171.

¹¹ История Узбекской ССР (в четырех томах). Т. 2, Ташкент, 1968; История Узбекской ССР, Ташкент, 1974; История Казахской ССР (в пяти томах). Т. 3 и 4. Алма-Ата, 1977.

¹² Батыров А., Фрейкин З. Ашхабаду — 100 лет. Ашхабад, 1980, с. 22; Бабаев А., Шнейер М. Знакомьтесь, Туркменистан. Ашхабад, 1981, с. 18; Гущина Т. В., Меликов Г. Г., Могилевец В. Н. Хроника истории Ашхабада (1881—1975 гг.). Ашхабад, 1981, с. 14; Навеки вместе. К 250-летию добровольного присоединения Казахстана к России. Алма-Ата, 1982; Шоинбаев Т. Ж. Добровольное вхождение казахских земель в состав России. Издание второе, переработанное и дополненное. Алма-Ата, 1982, с. 200—204.

¹³ Отчет по постройке южной части Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.). Спб., 1908; Отчет по постройке северной части Оренбургско-Ташкентской железной дороги с ветвью к Илецким соляным промыслам (1901—1905 гг.). Спб., 1908; Сборник материалов, собранных Среднеазиатской железнодорожной экс-

педицией, вып. 1. Спб., 1894; Устав общества Семиреченской железной дороги. Спб., 1912; Смета по эксплуатации Бухарской железной дороги. Спб., 1916; Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге от Кизыл-Арвата до Ташкента. Спб., 1903; Путеводитель по Туркестану, Среднеазиатской и Ташкентской дорогам. Спб., 1912.

¹⁴ Грабовский С. Очерк участия второго Закаспийского железнодорожного батальона в постройке Закаспийской военной железной дороги.— Военное обозрение, 1895, № 4 и 5, с. 221—245, 5—29; Андреевский В. В. Военно-историческая летопись второго Закаспийского железнодорожного батальона, 1910; Олсуфьев А. А. По Закаспийской военной железной дороге. Путевые впечатления. Спб., 1899 и др.

Глава I

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 27, с. 395.

² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 27, с. 395.

³ Там же.

⁴ См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 4, с. 86.

⁵ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 553.

⁶ Родзевич А. И. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. Спб., 1891, с. 13; Губаревич-Радобыльский А. Ф. Постройка железных дорог в Бухарском ханстве и влияние этих дорог на хлопководство. Спб., 1912, с. 1; Вацлик И. Я. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущее. Спб., 1888, с. 16.

⁷ Суворов В. А. Социально-экономическое развитие Туркестанского края в конце XIX—начале XX в. в связи со строительством железных дорог. Автореф. дис. ...канд. ист. наук. Ташкент, 1963, с. 15.

⁸ Асылбеков М. Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.). Алма-Ата, 1965, с. 13.

⁹ Власова Э. Н., Деева Е. А., Кравец Л. Н., Файзиева З. Формирование рабочего класса в дореволюционном Узбекистане. Ташкент, 1979, с. 119.

¹⁰ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 4, с. 86.

¹¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 593.

¹² Михалева Г. А. Торговые и посольские связи России со среднеазиатскими ханствами через Оренбург (вторая половина XVIII—первая половина XIX в.) Ташкент, 1982; Зияев Х. Ташкент в XVIII—первой половине XIX века (По данным русских источников).— Общественные науки в Узбекистане, 1983, № 4, с. 44.

¹³ ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 13, д. 5, л. 83, 86.

¹⁴ Там же, оп. 16, д. 1524, л. 7.

¹⁵ ЦГА ТуркмССР, ф. И-1, оп. 2, ч. II, д. 7960, л. 3, 4, 5, 6, 7, 21.

¹⁶ См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 554.

¹⁷ Кунавина Г. С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881—1914 гг.). Ташкент, 1967, с. 21; Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана. Ташкент, 1962, с. 22, 31; Ахмеджанова З. К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880—1917 гг.) Ташкент, 1965, с. 27—29.

¹⁸ ЦГА УзССР, ф. 40, оп. 1, д. 13, л. 14—30.

¹⁹ ЦГВИА, ф. ВУА, отд. 2, шк. 28, д. 6862, т. 1, л. 12.

- 20 Там же, отд. 1, л. 167, 149—174.
- 21 Там же, ф. 400, оп. 272/938, д. 50, ч. 1, 1880, л. 178—180.
- 22 ЦГА УзССР, ф. 856, оп. 1, д. 1, л. 269—272.
- 23 Там же, л. 220—226.
- 24 Там же, л. 39.
- 25 Там же, л. 329.
- 26 Туркестанский сборник, т. 419, с. 333.
- 27 Там же.
- 28 ЦГА УзССР, ф. 856, оп. 1, д. 1, л. 145.
- 29 Туркестанский сборник, т. 419, с. 348.
- 30 ЦГА УзССР, ф. 856, оп. 1, д. 1, л. 1—2.
- 31 ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 2, д. 1184, л. 8—9.
- 32 ЦГВИА, ф. 400, оп. 272/938, д. 68, 1885, л. 10—16, 34, 35,
42. ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 170, кор. 25, л. 115, 131—134,
- 160.
- 34 ЦГВИА, ф. 400, оп. 272/938, д. 98, 1884, л. 11.
- 35 ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 95, л. 1—2.
- 36 ЦГВИА, ф. 400, оп. 272/938, д. 95, 1885, л. 15.
- 37 Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 30, л. 186.
- 38 ЦГВИА, ф. 400, оп. 272/938, д. 95, 1885, л. 19, 38—40.
- 39 Там же, д. 260, 1885, л. 27.
- 40 Там же, д. 95, л. 72.
- 41 ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 201, кор. 28, л. 6.
- 42 ЦГА УзССР, ф. 3, оп. 1, д. 11, л. 21.
- 43 Там же, л. 10.
- 44 Семенов-Тяньшаньский П. П. Туркестан и Закаспийский край в 1888 году, по путевым впечатлениям.— «Известия императорского русского географического общества», т. 24. Спб., 1888, с. 303.
- 45 ЦГА УзССР, ф. 3, оп. 1, д. 3, л. 85.
- 46 Там же, л. 151.
- 47 Там же, л. 85.
- 48 Там же, д. 11, л. 12—13.
- 49 ЦГА УзССР, ф. 3, оп. 1, д. 3, л. 134.
- 50 Там же, ф. 1, оп. 29, д. 846, л. 26—31.
- 51 Там же, ф. 1, оп. 29, д. 867, л. 20.
- 52 Там же.
- 53 ЦГВИА, ф. 789, оп. 1, д. 16, л. 13.
- 54 ЦГА УзССР, ф. 3, оп. 1, д. 1, л. 14.
- 55 Родзевич А. И. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской торговли. Спб., 1891, с. 44—45.
- 56 Туркестанские ведомости, 1888, № 3.
- 57 ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 2228, л. 54.
- 58 Там же, ф. 1308, оп. 12, д. 127, л. 12.
- 59 Там же, с. 15; ЦГИАЛ, ф. 219, оп. 6, д. 9732, л. 1—5.
- 60 ЦГА УзССР, ф. 1308, оп. 1, д. 127, л. 12.
- 61 Там же, л. 13.
- 62 Там же, ф. 1, оп. 13, д. 5, л. 83.
- 63 Там же, л. 109.
- 64 Там же.
- 65 Туркестанские ведомости, 1895, № 70.
- 66 ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 13, д. 5, л. 167.
- 67 Туркестанские ведомости, 1895, № 70.
- 68 ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1, д. 5, л. 260.

- 69 Там же, д. 4, л. 159.
- 70 Там же, л. 160.
- 71 Там же, д. 53, л. 41, 44.
- 72 Туркестанские ведомости, 1897, № 31.
- 73 Туркестанские ведомости, 1897, № 54.
- 74 ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 230, кор. 30, л. 7.
- 75 Туркестанские ведомости, 1901, 3 июня.
- 76 ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 11, 1893, л. 6—7.
- 77 Там же, д. 27, кор. 2, л. 3—6.
- 78 ЦГА УзССР, ф. 33, оп. 1, д. 1, л. 1—48.
- 79 ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 6, д. 608, 1900—1901, л. 18.
- 80 Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 5, с. 326.
- 81 Отчет о постройке северной части Оренбургско-Ташкентской железной дороги с ветвью к Илецким соляным промыслам 1901—1905 гг. Спб., 1908, с. 3; Аксенов А. В. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.).— Ученые записки Оренбургского государственного педагогического института. Вып. 13, серия историко-филологических наук, 1958, с. 23.
- 82 Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 23, с. 642.
- 83 Туркестанские ведомости, 1904 г., № 1.
- 84 ЦГИАЛ, ф. 274, оп. 2, д. 254, л. 1—12, 14—15.
- 85 Там же, л. 28.
- 86 Там же, л. 114, 160—161.
- 87 Там же, ф. 268, оп. 3, д. 1102, л. 2—12.
- 88 Там же, ф. 632, оп. 1, д. 304, л. 58, 59, 97—193.
- 89 Там же, ф. 268, оп. 3, 1908, д. 1102, л. 1—12.
- 90 Там же.
- 91 Там же, ф. 632, оп. 1, д. 304, л. 195—204.
- 92 Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.).— Научные работы и сообщения, кн. 2. Ташкент, 1961, с. 309.
- 93 ЦГИАЛ, ф. 274, оп. 2, 1911, д. 724, л. 195—204.
- 94 Там же.
- 95 Там же.
- 96 Там же, оп. 3, д. 180, л. 188—189.
- 97 Там же, оп. 2, 1911, д. 724, л. 195—204.
- 98 Там же, д. 1270, л. 1, 4, 8, 12, 15, 17, 24.
- 99 Там же, ф. 23, оп. 10, 1908, д. 99, л. 95—111.
- 100 Там же, ф. 274, оп. 2, д. 1269, л. 41—53.
- 101 Там же, л. 25.
- 102 Там же, д. 1288, л. 1—12.
- 103 Там же, д. 1288, л. 40.
- 104 Там же, ф. 350, оп. 53, д. 95, л. 2—7.
- 105 Там же, ф. 274, оп. 5, 1913, д. 95, л. 1—7.
- 106 Там же, д. 180, л. 184.
- 107 Там же, ф. 268, оп. 3, д. 1475 (1916—1918 гг.), л. 263—263.
- 108 Там же, ф. 274, оп. 2, д. 578, л. 4—8.
- 109 Там же, д. 2288, л. 1, 11, 12.
- 110 Там же, оп. 6/2 (1912—1913 гг.), д. 187, л. 21—54.
- 111 Там же, ф. 268, оп. 3, д. 1242, л. 7.
- 112 Там же, л. 58—61.
- 113 Там же.
- 114 Там же, ф. 274, оп. 2, д. 1397, л. 1.
- 115 Там же, ф. 268, оп. 3, д. 1242, л. 120—121.
- 116 Там же, ф. 268, оп. 3, д. 1242, л. 308.
- 117 Там же, л. 351.

- ¹¹⁸ Зевелев А. И. Международный империализм — вдохновитель басмачества.— Вопросы истории, 1980, № 12, с. 83—84.
- ¹¹⁹ ЦГИАЛ, ф. 301, оп. 1, д. 257, л. 8—9.
- ¹²⁰ Там же.
- ¹²¹ Там же, д. 249а, т. 1, л. 21—24.
- ¹²² Там же, с. 89—98.
- ¹²³ Там же, ф. 301, оп. 1, д. 2, л. 19.
- ¹²⁴ Там же, ф. 301, оп. 1, д. 249а; ч. 1, л. 19, 20, 23, 24.
- ¹²⁵ Там же, д. 252, л. 106—143.
- ¹²⁶ Там же, д. 7, л. 334—336.
- ¹²⁷ Смета по эксплуатации Бухарской железной дороги на 1916—1917 гг. Спб., 1916, л. 10—11.
- ¹²⁸ ЦГИАЛ, ф. 301, оп. 1, д. 261, л. 85.
- ¹²⁹ Там же, д. 248, л. 53—55.
- ¹³⁰ ЦГА КазССР, ф. 25, оп. 5, д. 359, л. 1, 2.
- ¹³¹ Грудэ П. Записки о Среднеазиатской железной дороге. Семиречье. Верный, 1898; Он же. Минеральные богатства Семиреченской области в связи с вопросами о проведении железной дороги Ташкент — Сибирь через Семиреченскую, Семипалатинскую области и Алтайский округ. Верный, 1898; Он же. Заметки о скотоводстве в Семиреченской области в связи с проектируемым соединением Ташкента с Сибирью рельсовым путем через Верный, Семипалатинск, Алтай. Верный, 1898; Он же. Торговля с Западным Китаем в связи с предполагаемым соединением Закаспийской железной дороги веткой с Сибирью через Верный и Семипалатинск, Семиречье, 1898; Баума Э. Соединение великого Сибирского пути со Среднеазиатским через Семиречье и Алтай.— В кн.: Из старых и новых дел. Верный, 1897; Прошин Я. К вопросу о железной дороге Ташкент — Россия. — В кн.: Из старых и новых дел.
- ¹³² Фридман Ц. Банки и кредит в дореволюционном Казахстане. Алма-Ата, 1974, с. 107—108.
- ¹³³ Асылбеков М. Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.). Алма-Ата 1965, с. 14.
- ¹³⁴ ЦГА ТуркмССР, ф. И-6, оп. 1, д. 542, л. 1—6.
- ¹³⁵ ЦГА КазССР, ф. 19, оп. 1, д. 2782, л. 9, 10; История Казахской ССР с древнейших времен до наших дней. В пяти томах. Т. 3. Алма-Ата, 1979, с. 416; Асылбеков М. Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.), с. 15.
- ¹³⁶ ЦГА КазССР, ф. 19, оп. 1, д. 2782, св. 229, л. 11.
- ¹³⁷ Фридман Ц. Банки и кредит в дореволюционном Казахстане, с. 108.
- ¹³⁸ ЦГА КазССР, ф. 473, оп. 1, д. 17, св. 1, л. 63; д. 10, св. 1, л. 144—146.
- ¹³⁹ Там же, ф. 444, оп. 1, д. 2, св. 1, л. 189—318.
- ¹⁴⁰ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 6, д. 1149, л. 19—25.
- ¹⁴¹ Там же, ф. 268, оп. 3, д. 1242, л. 18—19.
- ¹⁴² Там же, ф. 273, оп. 11, д. 70, л. 3—58.
- ¹⁴³ Там же, д. 599, л. 21.
- ¹⁴⁴ ЦГВИА, ф. 400, оп. 272/938, д. 38, л. 8—9.
- ¹⁴⁵ Асылбеков М. Х. Железнодорожники Казахстана в период русской революции (1905—1907 гг.), с. 21—22.
- ¹⁴⁶ ЦГА КазССР, ф. 25, оп. 3, д. 74, св. 9, л. 1—3, 11.
- ¹⁴⁷ Фомченко А. П. Социально-классовый характер так называемого «нового курса» переселенческой политики в Средней Азии.— Общественные науки в Узбекистане, 1979, № 2, с. 44—47;

Он же. Русские поселения в Туркестанском крае. Ташкент, 1983, с. 115; Гинзбург А. И. Переселенцы и местное население Туркестана в конце XIX—начале XX в.— Вопросы истории, 1976, № 2, с. 201—205; Тен К. П. Русское население Средней Азии во второй половине XIX—начале XX в.— История СССР, 1970, № 4, с. 143—153.

¹⁴⁸ ЦГВИА, ф. 400, оп. 272/933, д. 244, 1885, л. 1.

¹⁴⁹ ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 201, кор. 28, л. 3.

¹⁵⁰ ЦГВИА, ф. 400, оп. 272/933, д. 253, 1885, л. 2—4.

¹⁵¹ Аксенов А. В. Строительство Оренбург—Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.).— Ученые записки Оренбургского госпединститута, вып. 13, серия «Историко-философских наук», 1958, с. 29; Асылбеков М. Х. Некоторые вопросы истории строительства Оренбург—Ташкентской железной дороги.— «Известия» АН КазССР, серия «Истории, археологии, этнографии», вып. 2 (19), 1962, с. 48.

¹⁵² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 7, л. 142.

¹⁵³ ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 121, кор. 15, л. 31.

¹⁵⁴ Там же, д. 121, кор. 15, л. 32.

¹⁵⁵ ЦГВИА, ф. 400, оп. 273/939, 1891, д. 35, VI — делопроизводство, л. 2—3.

¹⁵⁶ ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 125, кор. 16, 1890—1892 гг., л. 17—18.

¹⁵⁷ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 221, л. 20.

¹⁵⁸ ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 125, 1890—1892 гг., л. 19.

¹⁵⁹ Там же.

¹⁶⁰ ЦГИАЛ, ф. 301, оп. 1, д. 113, л. 11—12, 108, 121.

¹⁶¹ Там же, д. 249, т. 1, л. 24.

¹⁶² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 6, л. 258.

¹⁶³ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 6, л. 260—261.

¹⁶⁴ ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 231, кор. 30, л. 16—20.

¹⁶⁵ См.: Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 5, л. 82.

¹⁶⁶ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 226, л. 104—107.

¹⁶⁷ Там же, л. 47—54.

¹⁶⁸ Там же.

¹⁶⁹ ЦГА КазССР, ф. 473, оп. 1, д. 8, л. 4, 10, 25, 28, 34, 36, 39, 40, 41, 53, 56, 60, 62, 66, 81, 87, 88, 89, 91, 92, 95; д. 11, л. 48, 53.

¹⁷⁰ ЦГИАЛ, ф. 301, оп. 1, д. 269, л. 476—478.

Глава II

¹ ЦГИАМ, ф. 1830, оп. 1, д. 1, л. 6, 39, 41, 44.

² Там же, л. 1—2.

³ Там же, св. 1, д. 2, л. 2—16.

⁴ Там же, ф. 263 — Русско-Азиатский банк (1910—1917 гг.); ф. 254 — Московский банк (1902—1917 гг.); ф. 422 — Южно-Русский промышленный банк (1898—1917 гг.) и др.

⁵ Дмитриев-Мамонтов А. М. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам—Среднеазиатской и Ташкентской. Спб., 1912, с. 65, 53, 84, 39, 50, 113, 134; Вексельман М. И. Деятельность русских коммерческих банков в Средней Азии и их роль в развитии местной буржуазии.— История СССР, 1979, № 4, с. 150—164.

⁶ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 5, с. 82.

⁷ ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 969, л. 21.

⁸ Суворов В. Историко-экономический очерк развития Туркестана. Ташкент, 1962, с. 76.

⁹ Гулишамбаров С. И. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой. Ч. 1. Асхабад, 1913, с. 54, 61, 62.

¹⁰ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 24, с. 329.

¹¹ Шмидт Р. З. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края (1880—1914 гг.). Автореф. дисс... канд. ист. наук, Ташкент, 1965, с. 13.

¹² Иноятов Х. Ш. Победа Советской власти в Туркестане. М., 1978, с. 36.

¹³ Дмитриев-Мамонтов А. В. Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге от Кызыл-Арвата до Ташкента. Спб., 1903, с. 85—86; ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1308, л. 25; д. 695, л. 79; д. 163, л. 50—51, 44—47, 48, 137.

¹⁴ ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1163, л. 84—89.

¹⁵ Дмитриев-Мамонтов А. М. Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге от Кызыл-Арвата до Ташкента, с. 87.

¹⁶ Социально-экономическое и политическое положение Узбекистана накануне Октября. Ташкент, 1973, с. 57.

¹⁷ ЦГИАМ, ф. 753, оп. 1, св. 40, д. 23, л. 49—57.

¹⁸ Там же, д. 96, ч. II, л. 170.

¹⁹ Сафаров Р. А., Ряженцев Ю. В., Крайнов Г. А. Рабочая крепость. Из истории Ташкентского ордена Трудового Красного Знамени тепловозо-вагоноремонтного завода им. Октябрьской революции. Ташкент, 1975, с. 8.

²⁰ Ахунова М. А. Прогрессивное значение присоединения Узбекистана к России.— В кн.: Навеки вместе. К 250-летию добровольного присоединения Казахстана к России. Алма-Ата, 1982, с. 200—201. ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 6, д. 1149, л. 19—25; ф. 268, оп. 3, д. 1242, л. 18—19; ЦГА ТуркмССР, ф. И—1, оп. 2, т. II, д. 8016, л. 14.

²¹ Гулишамбаров С. И. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой. Ч. 1, с. 95—96.

²² ЦГИАМ, ф. 351, оп. 1, л. 130 (1912—1917 гг.), св. 24, ч. 1—2, л. 1—20, 24—32, 36—56, 45—51.

²³ Гулишамбаров С. И. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой. Ч. 1, с. 88, 110.

²⁴ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 597.

²⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 630, л. 22—41.

²⁶ ГА Оренбургской области, ф. 142, оп. 1, д. 21, л. 28, 14, 17, 19, 23, 42—46.

²⁷ Архив Республиканского музея истории народов Узбекистана им. М. Т. Айбека АН УзССР, ф. 11/328 А. Я. Першина.

²⁸ ГА Оренбургской области, ф. 142, оп. 1—6, д. 133, л. 1—17.

²⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 1205, л. 1—5.

³⁰ Там же, л. 12—13.

³¹ Там же, л. 34—37.

³² Там же, д. 1333, л. 2—3.

³³ Там же, л. 33.

³⁴ Кунавина Г. С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881—1914 гг.), с. 86; Ковалев П. А. Тыловые рабочие Туркестана в годы первой мировой войны. Ташкент, 1957, с. 94.

³⁵ ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 15, кор. 1, л. 7.

³⁶ Иноятов Х. Ш. Ответ фальсификаторам истории Советской Средней Азии и Казахстана. Ташкент, 1962, с. 19.

³⁷ Там же, с. 39.

³⁸ Иноятов Х. Ш. Победа Советской власти в Узбекистане. Ташкент, 1967, с. 33; Против фальсификации истории победы Советской власти в Средней Азии и Казахстане. Ташкент, 1976, с. 81—82; Победа Советской власти в Туркестане. М., 1978, с. 45—46.

³⁹ Житов К. Е. Победа Великой Октябрьской социалистической революции в Узбекистане. Ташкент, 1957, с. 15.

⁴⁰ Аминов А. М., Бабаходжаев А. Х. Экономические и политические последствия присоединения Средней Азии к России. Ташкент, 1966, с. 55.

⁴¹ Вахабов М. Формирование узбекской социалистической нации. Ташкент, 1961, с. 116.

⁴² Турсунов Х. Т. Национальная политика Коммунистической партии в Туркестане. Ташкент, 1971, с. 45—46.

⁴³ Шмидт Р. З. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края (1880—1914 гг.), с. 17.

⁴⁴ Власова Э. Н., Деева Е. А., Кравец Л. Н., Файзиева З. Формирование рабочего класса в дореволюционном Узбекистане. Ташкент, 1979, с. 147; Кунавина Г. С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881—1914 гг.), с. 65.

⁴⁵ Асылбеков М. Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.), с. 36.

⁴⁶ Фитерман К. З. Некоторые вопросы истории промышленного пролетариата в колониальном Туркестане.— Труды Среднеазиатского государственного университета им. В. И. Ленина. Новая серия, вып. 139, История КПСС. Ташкент, 1958, с. 79—97.

⁴⁷ Там же, с. 90, 91.

⁴⁸ Манжара Д. И. Революционное движение в Средней Азии в 1905—1920 гг. Ташкент, 1934.

⁴⁹ ЦГА УзССР, ф. 856, оп. 1, д. 1, л. 117; ф. 3, оп. 1, д. 3, л. 83.

⁵⁰ ЦГВИА, ф. 400, оп. 273/939, д. 35, 1891, VI — делопроизводство. л. 2—9.

⁵¹ ЦГВИАЛ, ф. 1050, оп. 1, д. 225, кор. 29, л. 92—93.

⁵² Там же, д. 230, кор. 30, л. 108, 134, 139—140.

⁵³ ЦГА ТуркмССР, ф. И—1, оп. 2, ч. II, д. 8595, л. 68—73.

⁵⁴ ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 4, д. 380, л. 9.

⁵⁵ Там же.

⁵⁶ Там же.

⁵⁷ Там же, л. 68.

⁵⁸ История Коммунистических организаций Средней Азии. Ташкент, 1967, с. 36.

⁵⁹ Деева Е. У истоков социал-демократического движения в Туркестанском крае. Ташкент, 1975, с. 15.

⁶⁰ Кошкинбаева Т. А. Из истории борьбы русских и казахских рабочих против царизма в конце XIX—начале XX в.— В кн.: Проблемы истории русско-казахских взаимосвязей в XVIII—начале XX веков. Алма-Ата, 1980, с. 84.

⁶¹ Кунавина Г. С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881—1914 гг.), с. 121—122.

⁶² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 2, с. 103.

⁶³ Пушкарева И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975, с. 79.

⁶⁴ Деева Е. У истоков социал-демократического движения в Туркестанском крае, с. 17.

⁶⁵ Кормилицын А. И. История развития библиотечного дела в дореволюционном Туркестане (1868—1917 гг.). Автореф. дис... канд. ист. наук. Ташкент, 1969, с. 19; Он же. Ленинское слово в дореволюционном Туркестане.— *Общественные науки в Узбекистане*, 1976, № 2, с. 50—52; Он же. Распространение произведений К. Маркса и Ф. Энгельса в дореволюционном Туркестане.— *Общественные науки в Узбекистане*, 1983, № 5, с. 53—56; Луин Б. В. Библиотеки Туркестана — очаги просвещения.— *Печать Узбекистана*, 1967, № 7, с. 42—43; Мазаева Л. М. Общественно-политическая деятельность ссыльных революционеров в Туркестане (вторая половина XIX—начало XX в.). Автореф. дис... канд. ист. наук, Ташкент, 1968, с. 18; Шаповаленко И. В. Из истории проникновения идей ленинской «Искры» в Туркестан.— *Общественные науки в Узбекистане*, 1983, № 4, с. 57; Акбаров А. А. Большевицкая печать и революционное движение в Туркестане. Ташкент, 1984, с. 36—74.

⁶⁶ Проникновение революционных идей в развитие революционного движения в Туркестане (1881—1907 гг.). Ашхабад, 1962, с. 43, 45—46.

⁶⁷ Пяковский А. В. Революция 1905—1907 годов в Туркестане. М., 1958, с. 94.

⁶⁸ ЦГИА, ф. 102, д. 9, ч. 67, л. 8—25.

⁶⁹ Шаповаленко И. В. Из истории проникновения идей ленинской «Искры» в Туркестан.— *Общественные науки в Узбекистане*, 1983, № 4, с. 57; Кормилицын А. И. Распространение произведений К. Маркса и Ф. Энгельса в дореволюционном Туркестане.— *Общественные науки в Узбекистане*, 1983, № 5, с. 53—56.

⁷⁰ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 32.

⁷¹ Там же, л. 30.

⁷² Там же, л. 28—30.

⁷³ ЦГИА, ф. 102, д. 9, ч. 67, л. 8—25.

⁷⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, 1905, д. 384, л. 43—45.

⁷⁵ Там же, д. 384, л. 28—30.

⁷⁶ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 9, л. 249.

⁷⁷ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 398, л. 13, 15.

⁷⁸ Там же, д. 384, л. 46.

⁷⁹ Пушкарева И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях, с. 143.

⁸⁰ ЦГИА, ф. 102, оп. 233, д. 1350, 1905, л. 11.

⁸¹ Там же, д. 9, ч. 73, л. 8—25.

⁸² Там же, 1905, д. 2555, т. 3, ч. 1.

⁸³ Там же, 1906, д. 3, ч. 3, л. 343.

⁸⁴ Там же, оп. 233, д. 1350, ч. 82, л. 35—36.

⁸⁵ Там же, л. 5.

⁸⁶ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 12, с. 2.

⁸⁷ ЦГИА, ф. 102, 1906, д. 9, ч. 73, л. 8—25.

⁸⁸ Там же.

⁸⁹ Акрамов А., Назаров М., Низаметдин Ходжаев.— В кн.: *Борцы за социализм. Страницы жизни*. Ташкент, 1981, с. 7.

⁹⁰ ЦГИА, ф. 102, оп. 233, д. 1350, ч. 82, 1905, л. 2—5.

⁹¹ Там же, л. 5—28; Деева Е. А. У истоков социал-демократического движения в Туркестанском крае, с. 49.

- ⁹² ЦГИА, ф. 102, д. 2555, т. 4, л. 297; Асылбеков М. Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.), с. 87—88.
- ⁹³ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 86—91.
- ⁹⁴ ЦГИА, ф. 102, оп. 233, д. 1350, ч. 82, л. 59.
- ⁹⁵ ЦГИАЛ, ф. 1289, оп. 8, д. 122, л. 6, 18—26.
- ⁹⁶ ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 6, д. 258, л. 4—9.
- ⁹⁷ Там же, ф. 1, оп. 6, д. 258, 1905—1907, л. 4.
- ⁹⁸ Там же, л. 5—9.
- ⁹⁹ ЦГИА, ф. 102, 1907, д. 3, ч. 23, л. 20.
- ¹⁰⁰ Там же, 1909, д. 9, ч. 84, л. 32.
- ¹⁰¹ Там же, 1905, д. 1877, ч. 25, л. 13.
- ¹⁰² Там же.
- ¹⁰³ Аннанепесов М. Участие солдатских масс в революции 1905—1907 гг. в Туркменистане. Ашхабад, 1966, с. 50.
- ¹⁰⁴ ЦГИА, ф. 102, 1906, д. 9, оп. 73, л. 8—25.
- ¹⁰⁵ Там же.
- ¹⁰⁶ Аннанепесов М. Участие солдатских масс в революции 1905—1907 гг. в Туркменистане, с. 62.
- ¹⁰⁷ ЦГИА, ф. 102, оп. 73, 1905, д. 9, т. 8—25.
- ¹⁰⁸ Там же, д. 3, ч. 84, л. 5.
- ¹⁰⁹ Там же, д. 9, ч. 73, л. 8—25.
- ¹¹⁰ Там же.
- ¹¹¹ Проникновение революционных идей в развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 гг., с. 49.
- ¹¹² Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 12, с. 112.
- ¹¹³ ЦГИА, ф. 102, 1906, д. 9, ч. 73, л. 8—25.
- ¹¹⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 111.
- ¹¹⁵ Там же, л. 164—166.
- ¹¹⁶ Там же, л. 200—201.
- ¹¹⁷ Там же, л. 253.
- ¹¹⁸ Там же, л. 265—266.
- ¹¹⁹ Там же, л. 273.
- ¹²⁰ Там же, л. 277.
- ¹²¹ Там же, л. 259.
- ¹²² Там же, л. 359—360.
- ¹²³ Аннанепесов М. Х. Участие солдатских масс в революции 1905—1907 гг. в Туркменистане, с. 122—123; 128.
- ¹²⁴ ЦГИА, ф. 102, 1906, д. 9, ч. 73, л. 8—25.
- ¹²⁵ Там же, д. 1877, ч. 25, л. 1—2.
- ¹²⁶ Там же.
- ¹²⁷ Там же, л. 36.
- ¹²⁸ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 630, л. 22—25.
- ¹²⁹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 17, с. 221.
- ¹³⁰ Лунин Б. В. У истоков великой дружбы. Ташкент, 1972, с. 229.
- ¹³¹ Там же.
- ¹³² ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 630, л. 18—19.
- ¹³³ Там же, оп. 2, д. 832, л. 134—137.
- ¹³⁴ ЦГА КазССР, ф. 77, оп. 2, д. 170, л. 98; Абдурахманова Н. А. Революционное движение и карательная политика царизма в Туркестане. К истории царской тюрьмы в Туркестане. Автореферат дис... канд. ист. наук. Ташкент, 1969; Социально-экономическое и политическое положение Узбекистана накануне Октября. Ташкент, 1973, с. 124—125.
- ¹³⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 253.

- ¹³⁶ Там же, л. 198—199.
- ¹³⁷ ЦГА КазССР, ф. 25, оп. 5, д. 327а, л. 101.
- ¹³⁸ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 2, д. 832, л. 165—166.
- ¹³⁹ Там же, л. 230—233.
- ¹⁴⁰ Кошкинбаева Т. А. Из истории борьбы русских и казахских рабочих против царизма в конце XIX—начале XX вв. В кн.: Проблемы истории русско-казахских взаимосвязей в XVIII—начале XX в., с. 86—87.
- ¹⁴¹ ЦГИА, ф. 102, 1912, д. 3, ч. 115 «Б», л. 11.
- ¹⁴² История коммунистических организаций Средней Азии. Ташкент, 1967, с. 100—101.
- ¹⁴³ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 22, с. 167.
- ¹⁴⁴ ЦГИА, ф. 102, 1912, д. 3, ч. 84 «В», л. 32.
- ¹⁴⁵ История Узбекистана с древнейших времен до наших дней. Ташкент, 1974, с. 175.
- ¹⁴⁶ ЦГИАЛ, ф. 1276, т. 9, д. 141, л. 1.
- ¹⁴⁷ Кунавина Г. С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881—1914 гг.), с. 168—169.
- ¹⁴⁸ ЦГА КазССР, ф. 25, оп. 4, д. 12, св. 4, л. 1.
- ¹⁴⁹ ЦГИАЛ, ф. 301, оп. 1, д. 249а, л. 19—20.
- ¹⁵⁰ Там же, л. 57—61.
- ¹⁵¹ Там же, д. 249, т. II, л. 23—27.
- ¹⁵² Там же, л. 143.
- ¹⁵³ Там же, л. 16—18, 22.
- ¹⁵⁴ Там же, л. 1.
- ¹⁵⁵ Там же, д. 248, т. 3, л. 53—55.
- ¹⁵⁶ Там же, д. 263, л. 335—336.
- ¹⁵⁷ ЦГА КазССР, ф. 473, оп. 1, д. 10, св. 1, л. 11, 16, 17, 19—21, 24—27, 29, 37.
- ¹⁵⁸ Матвеев А. М. Зарубежные выходцы в Туркестане на путях к Великому Октябрю. Ташкент, 1977, с. 48—51.
- ¹⁵⁹ Турсунов Х. Т. Восстание 1916 года в Средней Азии и Казахстане. Ташкент, 1962; Он же. Народное восстание 1916 года в Узбекистане.— Общественные науки в Узбекистане, 1976, № 8, с. 28; Он же. Глубже изучать историю национально-освободительных движений в Средней Азии.— Общественные науки в Узбекистане, 1982, № 1, с. 22—26; Юсупов Э. Ю., Турсунов Х. Т. К вопросу о характере восстания 1916 года в Средней Азии.— История СССР, 1981, № 5, с. 157—164.
- ¹⁶⁰ ЦГИАЛ, ф. 301, оп. 2, д. 833, л. 65.
- ¹⁶¹ ЦГА ТуркмССР, ф. И—6, оп. 2, д. 501, л. 1.
- ¹⁶² ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 2, д. 846, л. 16; ЦГА КазССР, оп. 1, д. 18, л. 1—3, 8—15; д. 67, л. 52; ф. 17, оп. 1, д. 5, л. 112.
- ¹⁶³ Ковалев П. А. Тыловые рабочие Туркестана в годы первой мировой войны. Ташкент, 1957; Козина О. Из истории создания и деятельности в Туркестане революционно-демократических союзов «Иттифак».— Общественные науки в Узбекистане, 1982, № 10, с. 33—35.

Заключение

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 23, с. 146.

² Акрамов А. Братская помощь русского народа в строительстве социализма в Узбекистане. Ташкент, 1982, л. 15.

³ О 70-летию революции 1905—1907 годов в России. Постановление ЦК КПСС от 17 декабря 1974 г.— В кн.: КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК. Т. 11, с. 475.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава I. Сооружение важнейших железных дорог в Средней Азии и Казахстане	9
Предпосылки строительства железных дорог	9
Строительство казенных железных дорог	16
Строительство частных железных дорог в Средней Азии и Казахстане	32
Источники формирования, состав, численность строительных рабочих. Условия труда и быта.	49
Глава II. Социально-экономические, политические последствия строительства железных дорог в Средней Азии и Казахстане	60
Роль железных дорог в развитии экономики региона	60
Формирование железнодорожного пролетариата	68
Первые шаги революционного движения железнодорожных рабочих в 80—90-х годах XIX в.	75
Роль железнодорожников Средней Азии и Казахстана в революционном движении региона в период буржуазно-демократических революций в России	81
Заключение	110
Литература и источники	115

Зайнаб Кадыровна Ахмеджанова

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СРЕДНЕЙ АЗИИ И КАЗАХСТАНЕ

(конец XIX — начало XX в.)

Утверждено Ученым советом Ташкентского государственного педагогического института им. Низами, Научным советом Министерства просвещения УзССР

Редактор *А. Н. Астахов*
Художник *В. С. Тий*
Технический редактор *Р. К. Лушникова*
Корректор *Н. В. Хазова*

ИБ № 2856

Сдано в набор 31.10.84. Подписано к печати 30.11.84. P01267. Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская № 1. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 6,72. Уч.-изд. л. 6,8. Тираж 1230. Заказ 239. Цена 1 р.

Издательство «Фан» УзССР. 700047. Ташкент, ул. Гоголя, 70.

Типография Издательства «Фан». Ташкент, проспект М. Горького, 79.

В ИЗДАТЕЛЬСТВЕ «ФАН» УЗССР

ВЫШЛА В СВЕТ:

ИСТОРИЯ УЗБЕКИСТАНА В ИСТОЧНИКАХ
(составитель Б. В. Лунин)

Монография содержит свод важнейших источников по истории Узбекистана, основанный на новейших и широко комментированных (с учетом данных последних достижений науки) переводах извлечений из сочинений греческих, византийских, римских, сирийских, индийских, среднеазиатских и других авторов и их эпиграфических памятников, совокупность которых проливает свет на социально-экономическое и культурное прошлое Узбекистана и прилегающих к нему регионов.

Для историков, археологов, востоковедов, этнографов, краеведов, а также преподавателей и студентов вузов.

Цена 1 руб.

