КАЗАХСТАН В КАНУН ОКТЯБРЯ

АЛМА-АТА • 1968

Е. Д. ДИЛЬМУХАМЕДОВ

ОБРАБАТЫВАЮЩАЯ И ГОРНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ КАЗАХСТАНА В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В начале XX в. Россия вступила в последнюю стадию капиталистического развития — империализм. В связи с этим Казахстан еще более втягивается в общий водоворот капитализма. Растут и развиваются экономические связи России-метрополии и Казахстана-колонии, углубляется экономическое разделение труда: увеличиваются поставки сельскохозяйственного и горного сырья из Казахстана в Россию и соответственно — ввоз промышленных изделий из России в Казахстан [1].

С расширением торговли сельскохозяйственным сырьем развивается обрабатывающая промышленность. Повышается интерес империалистической России к горным богатствам Казахстана, получает дальнейшее развитие горная промышленность.

В обрабатывающей промышленности преобладают мелкие заведения по первичной обработке сельскохозяйственного сырья на вывоз. Вместе с тем возникают и предприятия, обслуживающие некоторые местные нужды. В горной промышленности преобладают предприятия по добыче золота и других цветных металлов, вывозимых в Россию, а также угля, потребляемого на месте, главным образом железнодорожным и водным транспортом. Зарождается нефтяная промышленность.

Обрабатывающая промышленность создается за счет капиталов, накопленных фирмами, торговавшими сельскохо-

---

[1] См. об этом публикуемые в настоящем сборнике статьи М. Асылбекова и С. Сундетова. *(Прим. отв. редактора.)*

зяйственным сырьем, горная — за счет ввоза русских и иностранных капиталов.

Ввоз капиталов следует отметить как новое явление в экономической жизни края в начале XX в. Оно было подготовлено предшествующим развитием Казахстана-колонии в конце XIX в. В результате разорения крестьянства сложился рынок дешевой рабочей силы. Через Казахстан пролегла Сибирская ж. д., шла подготовка к постройке Оренбургско-Ташкентской магистрали, развивался водный транспорт по Иртышу. Все это создавало необходимые условия для ввоза капиталов и получения от них прибыли.

На характер развития обрабатывающей и горной промышленности наложило свой отпечаток колониальное состояние края: империалистическая буржуазия упорно препятствовала всестороннему развитию национальной экономики казахов. Поощряя расширение обработки сырья на вывоз, она не допускала развития национальной промышленности, особенно тяжелой индустрии. Как и в любой другой колонии, ввоз капиталов для развития горной промышленности направлялся «не на повышение уровня жизни масс», а на «повышение прибыли»...[2] русских и иностранных капиталистов. Экономическое порабощение Казахстана-колонии российским империализмом усиливалось.

Особенно усилилась эксплуатация края в период войны 1914—1917 гг., когда возникла необходимость мобилизовать ресурсы народного хозяйства для ведения войны. В это время прибыли монополий за счет ограбления всех слоев трудящихся деревни и города возрастали.

Трудность изучения истории промышленности дореволюционного Казахстана заключается в состоянии источников. Печатная литература недостаточна, опубликованная официальная статистика неполна и недоброкачественна. Настоящая работа основывается не только на печатных, но и на архивных данных.

1. РАЗВИТИЕ ОБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Несмотря на наличие больших сырьевых ресурсов, переработка продуктов животноводства и земледелия в Казахстане в начале XX в. была представлена мелкими предприятиями. На развитие производства сильно влияло размещение центров потребления продукции. Таких потребителей было больше чем достаточно. Русские, татарские и другие купцы-промышленники построили мыловаренные, кожевен-

[2] В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 27, стр. 360.

ные предприятия, «которые быстро оправдывали (окупали с лихвой) вложенные капиталы» [3]. В легкой промышленности важную роль играло кожевенное производство, которое было представлено в основном мелкими мастерскими.

В Семиречье преобладали мелкие предприятия незначительной производственной мощности и с небольшим количеством рабочих. Несколько бóльших размеров были шерстомойки (8 предприятий с 650 рабочими), 4 кожевенных завода. В Верном был построен кишкоочистительный завод производительностью в четыре с лишним тыс. пудов продукции в год [4].

Из числа предприятий, обслуживающих местные нужды, необходимо прежде всего назвать суконную фабрику, основанную в 1910 г. близ Алма-Аты, в пос. Каргалинка, товариществом «Торговый дом Шахворостова» для производства солдатского серошинельного сукна, вырабатываемого из овечьей и верблюжьей шерсти. Спрос на такое сукно предъявляли казачьи войска, полиция и военное ведомство. Производительность Каргалинской суконной фабрики в 1913 г. достигла 139 тыс. *м* ткани. За 1913—1917 гг. фабрика выдала свыше 1 млн. *м* сукна [5]. Правительство было весьма заинтересовано в работе этой фабрики, всячески поощряло деятельность «Торгового дома Шахворостова». На выставке Семиреченского общества сельского хозяйства в 1910 г. первые образцы каргалинских шинельных сукон были удостоены золотой медали.

Из других предприятий, обслуживающих местные нужды, можно назвать лесопильный и кирпичные заводы, гончарные, каменотесные и некоторые другие промыслы. Они концентрировались главным образом в городе Верном и Верненском уезде. Их, по данным «Обзора» Семиреченской области за 1912 г., было 20.

Как уже говорилось, семиреченские заводы были невелики. В. Васильев в 1915 г. на 19 учтенных им предприятиях насчитал 999 рабочих, в среднем 52,5 человека на каждое. Из них крупнейшими были суконная фабрика — 125 человек, кишкоочистительный завод — 125, лесопильный — 100, шесть шерстомоек — в среднем по 91 человеку [6].

---

[3] Г. Чуланов. Промышленность дореволюционного Казахстана. Алма-Ата, 1960, стр. 20.

[4] ЦГА КазССР, ф. 15, оп. 6, д. 2, лл. 48—50; В. А. Васильев. Семиреченская область как колония и роль в ней Чуйской долины. Пг., 1916, стр. 178.

[5] Г. Чуланов. Промышленность дореволюционного Казахстана. Алма-Ата, 1960, стр. 20, 25.

[6] В. Васильев. Семиреченская область как колония и роль в ней Чуйской долины, стр. 117—182.

Технический уровень заводов был крайне низок. Паровых двигателей в Семиречье почти не было, да и водяных не хватало. Здесь господствовал физический труд, что придавало предприятиям архаичный характер.

В Сыр-Дарьинской области крупнейшим предприятием был Чимкентский сантонинный завод, работавший на местном сырье (степное растение дармина). Основал его крупный купец Средней Азии Н. И. Иванов, коммерческая деятельность которого распространялась на Туркестан и юг Казахстана [7]. Получив более 3 млн. руб. ссуд из государственного банка, Н. И. Иванов летом 1883 г. совместно с оренбургским купцом первой гильдии Н. П. Санниковым создал в Чимкенте товарищество «Сантонин».

Начиная с 1900 г. товарищество ежегодно получало разрешение на право эксплуатации зарослей дармины в Сыр-Дарьинской области. На этом сырье и работал Чимкентский завод, который тогда был единственным в мире предприятием, производившим сантонин. Товарищество получало огромные прибыли, платя ничтожную заработную плату сборщикам дармины и рабочим завода. Прибыль его по пятилетиям возрастала следующим образом (табл. 1) [8].

Таблица 1

Годы	Среднегодовая продажа сантонина, *т*	Средние цены за килограмм, руб.	Среднегодовая прибыль, тыс. руб.	% прибыли к стоимости продукта
1901—1905	12,1	26,6	239,8	74,5
1906—1910	13,7	20,2	229,4	82,9
1911—1915	7,2	122,2	577,4	65,6
1916	5,6	160,0	835,0	26,6

Из таблицы 1 видно, что с повышением количества производимого ежегодно сантонина во втором пятилетии против первого снизилась его цена и уменьшилась масса прибыли. Обнаружив это, фирма в последующие годы искусственно сократила производство и установила высокие монопольные цены на сантонин. Мировая потребность в сантонине не удовлетворялась. Спекулируя на сантонинном

[7] И. Ф. Гиндин. Государственные банки и экономическая политика. М., 1960, стр. 302—306; П. Г. Галузо. Аграрные отношения на юге Казахстана в 1867—1914 гг. Алма-Ата, 1965, стр. 104—106.

[8] А. А. Утин. История Чимкентского химико-фармацевтического завода им. Ф. Э. Дзержинского. Чимкент, 1958, стр. 20.

голоде, товарищество снова получило огромные прибыли.

Остальная промышленность Сыр-Дарьинской области была мелкой, преобладали предприятия по обработке сырья на вывоз, в том числе хлопкоочистительные. По данным «Адреса-справочника Туркестанского края» и «Обзора» области за 1910 г., в Чимкенте действовало 38 заводов и фабрик, в Перовске — 5, Аулие-Ате — 17, в Казалинске — 10.

Всего на этих предприятиях было занято 500 рабочих, из них 300 — только на 17 аулиеатинских[9]. Общая производительность фабрик и заводов, как указывается в обзоре области, в 1911 г. по сравнению с 1910 г. снизилась на 20, в 1913 г., по сравнению с 1912 г.,— на 13 проц., количество предприятий уменьшилось на пять[10]. Это происходило в результате снижения урожая хлопка и зерновых культур.

Однако хлопкоочистительная промышленность Сыр-Дарьинской области расширялась. В 1912 г. был построен Келесский, в 1914 г. — Велико-Алексеевский хлопкоочистительные заводы. Строительство заводов и жилья дало толчок развитию промышленности стройматериалов. В 1916 г. в с. Георгиевском сдан в эксплуатацию цементный завод мощностью 400 *т* цемента в год.

Западный Казахстан выделялся своим выгодным географическим положением. Именно здесь концентрировались сельское хозяйство и рыбная промышленность. В 1901 г. в Уральске работало 6 мыловаренных, 12 гончарных, 12 кирпичных заводов, 45 кузниц и один свечной епархиальный завод. Они выпускали продукции на 140 300 руб.[11]. Механическая мастерская Винклера, оснащенная шестью станками, ремонтировала нефтяные двигатели, центробежные насосы, локомобили, сельскохозяйственные машины и т. д. С проведением в Казахстан в начале XX в. железной дороги торговые обороты Уральска увеличились на 80, промышленные — на 124 проц.

В военные годы промышленность Уральска сократилась. Если в 1912 г. было 61 предприятие легкой промышленности, то в 1914 г. их осталось только 17. Наиболее резко сократились кожевенные, салотопенные, кишечные и другие производства.

В Тургайской области, по данным «Обзора» за 1910 г.,

---

[9] «Адрес-справочник Туркестанского края за 1910 г.». Ташкент, 1910, стр. 190—197.

[10] «Обзор Сыр-Дарьинской области за 1913 г.». Ташкент, 1914, стр. 118.

[11] Э. И. Герасимова. История города Уральска в дореволюционный период (1613—1917 гг.). Автореферат канд. диссертации. Алма-Ата, 1965, стр. 15—16.

промышленных заведений было 48, где насчитывалось 100 рабочих, они выпускали продукции на 43 тыс. руб.[12].

В Акмолинской области наиболее развитыми в промышленном отношении были города Омск и Петропавловск, очень удобно расположенные на стыке железнодорожных, грунтовых (а Омск и водных) путей. В 1901 г. из Омска было отправлено железной дорогой 1 802 789, водным путем — 7 410 831 пуд товаров, прибыло железной дорогой — 4 956 891, водным путем — 1 636 951 пуд товаров.

В Петропавловске, одном из главных промышленных центров области, в 1900 г. насчитывалось 146 предприятий, из них 3 шерстомойки, 42 салотопенных, 10 кожевенных, 11 овчинных и 90 других видов предприятий обрабатывающей промышленности. Они выпускали продукции в 1899 г. на общую сумму 1 043 188 руб.[13] Легкую промышленность в 1906 г. представляли 12 салотопенных, 3 мыловаренных, 9 овчинных, 8 кожевенных, 3 кишечных, 3 шерстомойных, 24 кирпичных и 14 других предприятий[14].

Предприятия легкой промышленности строились также в Акмолинске, Атбасаре, Кокчетаве, Петропавловске, Акмолинской области, кроме того, в крупных станицах и селах, поближе к источникам сырья.

В Семипалатинской области[15] промышленность также создавалась главным образом для первичной обработки сырья на вывоз. В начале XX в. крупные российские фирмы и суконные фабрики военного ведомства заготовляли здесь шерсть, кожи и т. д. через своих агентов-комиссионеров. Одно шерстомойное заведение принадлежало «Торговому дому Стукен и К°» в Москве. Фирма закупила в Семипалатинске джабагы (грубая весенняя овечья шерсть) —23 209, верблюжьей шерсти — 3529, козьего пуха — 1647 пудов, всего на 291 592 руб.[16]. Она была неограниченным монополистом на семипалатинском шерстяном рынке.

Шерстомойное заведение «Торгового дома братьев М. и В. Асеевых» обслуживало исключительно свои суконные фабрики в городе Моршанске и селе Рассказове Тамбовской губернии (фабрики военного интендантства). Фирма купила мытой шерсти 37 500 пудов. Общая стоимость полуобработанного сырья составила 393 тыс. руб. Число занятых в заведениях рабочих достигало 120.

---

[12] «Обзор Тургайской области за 1910 г.» Оренбург, 1911.

[13] «Обзор Акмолинской области за 1910 г.» Омск, 1911.

[14] А. Кияница. Большевики Северного Казахстана в период первой русской революции 1905—1907 гг. Алма-Ата, 1955, стр. 16.

[15] Материалы и текст по обрабатывающей промышленности Семипалатинской области принадлежат Г. Есенгалиевой.

[16] ЦГА КазССР, ф. 15, оп. 1, д. 1908, л. 79.

Шерстомойные заведения В. П. Злокозова обслуживали свою суконную фабрику, работавшую на военное ведомство в селе Арямине Екатеринбургского уезда Пермской губернии. Для них было куплено шерсти бараньей мытой 3 040 пудов. В заведении было занято 60 рабочих [17]. Таким образом, в 1913 г., по неполным данным, в Семипалатинской области только в четырех шерстомойных заведениях было закуплено шерсти (мытой и грязной) 95 925 пудов.

В годы первой мировой войны суконные фабрики военного интендантства увеличили объем производства, повысился спрос на шерсть. Предприниматели открыли несколько новых шерстомоек в Семипалатинской области. К ним относятся «две шерстомойки В. П. Злокозова, имеющие каждая по 100 человек рабочих и находящиеся — одна близ города Семипалатинска, а вторая — в Павлодарском уезде, близ поселка Ермак, работали для нужд интендантского ведомства; также три шерстомойки торгового дома братьев М. и В. Асеевых (одна арендованная), из коих одна находится близ Семипалатинска, а две другие недалеко от города Зайсана, имеющие в среднем каждая по 100 человек рабочих, работают также для нужд интендантского ведомства» [18].

Кроме того, в 1900 г. в области было 16 салотопенных, мыловаренных и свечных предприятий. Они вырабатывали продукции на 32 150 руб.[19]. В 1906 г. в Омск и Казань было вывезено перетопленного сала 45 тыс. пудов.

В 1900 г. в области было 22 кожевенных завода, в 1908 г. — 31. Они выпускали продукции: в 1900 г. на 134 455, в 1908 г. — 443 860 руб.[20]. Кожа в основном шла на обувь.

В военное время потребность в кожевенных товарах возросла. Это способствовало росту кожевенных заводов. В 1915 г. П. Плещеев открыл кожевенный завод для выполнения заказов военного ведомства. Другие крупные заводы — «Товарищества П. Плещеева и К°» и «Товарищества братьев Трапезниковых» — работали исключительно по военным заказам.

Предприятия были оборудованы слабо. На заводе Джолдыбаева имелись водяной двигатель, три чана, два зольника. Завод Б. Щеглова имел конную толчею, пять чанов, два зольника [21]. Не на всех предприятиях кожи дубились. Выделывались они вручную, мойка и вымочка производились

---

[17] Там же, лл. 80, 169; л. 82.

[18] Там же, л. 234.

[19] ЦГА КазССР, ф. 15, оп. 1, д. 1910, л. 9.

[20] «Обзоры» Семипалатинской области за 1900 и 1908 гг. Семипалатинск, 1901 и 1909 гг.

[21] ЦГА КазССР, ф. 64, д. 3104, л. 18.

в реках и озерах. Орудия труда, инструменты были примитивными. Основную роль играл чан, в котором сырье обрабатывали руками и ногами.

Получившее первичную обработку сырье попадало к скупщикам, и те вывозили его в крупные промышленные центры, преимущественно на заводы военного ведомства. Так, заводы Томской губернии снабжались сырьем из северо-центральной и северо-восточной областей.

Конские и козлиные кожи большей частью экспортировались за границу. Например, скупкой сырых кож для экспорта в Америку, Германию и Францию в 1900 г. в Семипалатинской области занималось четыре торговых заведения, сумма годового оборота их составляла более 660 тыс. руб.[22]. В одном архивном документе отмечено: «Семипалатинская область отпускает значительное количество невыделанных кож... Мне известно, что партия таких шкур из степей была распродана с выгодою в Париже»[23].

Кроме кожевенного производства в Семипалатинской области действовало несколько мелких овчинно-шубных предприятий. Они сосредоточились в Семипалатинске (три) и Усть-Каменогорске (два). Здесь было занято 16 рабочих, а стоимость производимой продукции составляла 4 тыс. руб. в год.

Итак, в обрабатывающей промышленности края преобладали заводы по первичной обработке сельскохозяйственного сырья на вывоз в Россию, частично — за границу. Меньшее число заводов обслуживало местные нужды. Такой характер обрабатывающей промышленности был обусловлен колониальным состоянием края.

2. РАЗВИТИЕ ПИЩЕВКУСОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Характерной чертой производственной специализации районов Казахстана являлось развитие пищевкусовой промышленности. Размещение ведущих отраслей обусловливалось естественно-географическим фактором, с одной стороны, и наличием источников сырья — с другой.

Прежде всего отметим табаководство в Семиречье. Оно было размещено в Верненском и Сергиопольском уездах, в станицах Саркандской и Урджарской.

В Верненском уезде из четырех табачных плантаций две принадлежали русским жителям, две — местным табачным фабрикантам. Средний урожай табака доходил до 50 пудов с десятины.

---

[22] «Семипалатинские областные ведомости», 1902, № 18, 29.
[23] ЦГА КазССР, ф. 46, оп. 1, д. 26, л. 1.

Постепенно площади плантаций расширялись. В 1900 г. они равнялись 72 десятинам, с них собрано 2400 пудов табака высших сортов. В 1908 г. было засеяно, собрано и продано следующее количество табака[24]:

Уезды	Засеяно, десятин	Собрано, пудов
Верненский	64	4250
Капальский	5	341
Джаркентский	6	277
Итого	75	4868

На этой сырьевой базе создавались табачные фабрики. В 1910—1915 гг. в Верном действовали три табачные фабрики, на которых было занято 112 рабочих. Они вырабатывали продукции на 168,5 тыс. руб. в год[25].

Семиреченский табак отличался высоким качеством, но из-за бездорожья вывоз его из области не имел большого значения. Изделия табачной промышленности почти полностью сбывались на местном рынке[26]. Некоторое количество табака вывозилось в Китай, в 1912 г., например, вывезено 1486 пудов[27].

Другой значительной отраслью пищевой промышленности было мукомольное производство. Мельницы имелись во всех городах, крупных поселках и станицах края. Оборудование их было весьма примитивное, основанное на применении силы ветра, воды, лошадей, «конно-приводная мукомольно-обдирочная мельница действует не механическим, усовершенствованным приводом, а наклонным кругом, приводимым в движение ходящими по нему лошадьми»[28], читаем об одной такой мельнице в «Обзоре» области.

Мельницы мололи муку для городского населения и переселенцев; жители аулов, за исключением крупных баев, обходились обычно своими ручными мельницами.

К концу XIX — началу XX в. появились более крупные мельницы, на которых использовались паровые двигатели. Это было связано с ростом вывоза казахстанского хлеба в Россию и за границу. В Семипалатинской области первая крупная мельница была построена в 1894 г. «Товарищест-

---

[24] «Обзор Семиреченской области за 1908 г.» Верный, 1909, стр. 54—55.

[25] В. А. Васильев. Семиреченская область как колония и роль в ней Чуйской долины, стр. 180.

[26] ЦГА КазССР, ф. 64, оп. 1, д. 4258, лл. 85—90.

[27] «Обзор Семиреченской области за 1912 г.», стр. 61.

[28] Там же, стр. 62.

вом М. А. Красильникова и К°». На ней было занято 40 рабочих, вырабатывалось продукции на 54 тыс. руб. в год.

Затем были построены еще две крупные мельницы (одна — в 1897 г. «Торговым домом Плещеева и К°», в шести верстах от Семипалатинска, вторая — в 1899 г. М. С. Мусиным). В 1898 г. четыре паровые мельницы области намололи зерна на 704 014 руб., число рабочих на них достигло 166, из них 11 женщин.

Таким образом, уже в конце XIX в. появились более мощные мельницы, работавшие в основном на рынок. В начале XX в. в мукомольной промышленности наблюдается заметный переход от единоличных форм владения к акционерным. В 1908 г. возникло «Акционерное общество семипалатинских мукомольных паровых мельниц»[29].

В 1911 г. число паровых мельниц достигло 22. Они смололи 929 716 пудов зерна. Стоимость годовой продукции составила более 1 млн. руб. На мельницах было занято 188 рабочих, из них 28 подростков[30]. В следующем году паровые мельницы выработали крупчатки 1 870 337, отрубей — 459, подсева и овсюка — 1 073, а всего 2 326 833 пуда продукции на общую сумму 2 347 531 руб. В 1913 г. выработали крупчатки 900 875, отрубей — 472 581, подсева и овсюка — 11 691, а всего 2 385 147 пудов на 2 157 045 руб.

Акционерное общество паровых мельниц занимало монопольное положение в области, из года в год росла его прибыль. От продажи муки в 1913 г. она составила 131 927, в 1913—1914 гг. — 155 533 руб.[31]

Владельцы крупных паровых мельниц покупали зерно у крестьян по низким ценам, перерабатывали его в крупчатку и получали огромные прибыли.

Мука их только частично шла на внутренний, казахстанский рынок. Из всей вырабатываемой крупчатки на местном рынке оставалось лишь 500—700 тыс. пудов, остальная мука вывозилась: водой — до Тюмени, от Тюмени — по Пермской ж. д., затем до Тобольска и далее до Обдорска и Томска — по Северной ж. д. на Котлас и за границу (через Архангельск), а также по Северной железной дороге — в Петербург и Финляндию[32].

Следующим видом пищевкусовой промышленности было винокуренное производство. Оно являлось также одним из

---

[29] «Район железной дороги Петропавловск — Спасский завод в экономическом отношении». СПб., 1912, стр. 290.

[30] «Обзор Семипалатинской области за 1911 г.», стр. 55—56.

[31] ЦГА КазССР, ф. 342, оп. 1, д. 604, л. 4 и об; д. 613, л. 8.

[32] «Район железной дороги Петропавловск — Спасский завод в экономическом отношении», стр. 299—300.

основных видов переработки сельскохозяйственных продуктов.

В 1895 г. акцизная система обложения спиртных напитков была заменена казенной винной монополией. Это было одно из мероприятий правительства по увеличению государственных доходов. По «Положению о казенной продаже питей» от 6 июня 1894 г. каждый завод должен был поставить в казну пять тысяч ведер сорокаградусного спирта. Водочные изделия, производившиеся в Казахстане, в основном находили сбыт в пределах края.

На спиртных и винокуренных заводах были зачатки механизации, так как по самой технологии производства они должны были иметь паровые котлы и паровые машины. Большинство винокуренных заводов Казахстана предварительно размалывало зерно в муку и запаривало ее в примитивных, так называемых заторных, чанах. Это были заведения средних и крупных размеров. Типичной особенностью винокуренного производства была сезонность их работы.

Винокуренная промышленность в Казахстане получила некоторое развитие до 1914 г. В 1909 г. купеческий сын И. Г. Хотимский открыл в Усть-Каменогорске Алеинский винокуренный завод № 23, имевший полный ассортимент машин и аппаратов, в том числе аппарат Генца для разваривания зерна под давлением[33]. Здесь было занято всего 50 рабочих, производивших продукции на 100 тыс. руб. в год. Производство вина на заводе носило промышленный характер.

Наряду с винокурением возникают пивоваренное производство и заводы фруктовых вод. Так, винокуренный завод «Торгового дома П. П. Плещеева и К°» вырабатывал пиво и фруктовые воды. Были основаны заводы фруктовых вод товариществ «И. Васильев и К°», «Бавария», А. Б. Качирек, К. С. Никитина и Н. П. Никитиной. На этих предприятиях, кроме завода «Торгового дома П. П. Плещеева и К°», где было 77 рабочих, работали от 8 до 20 человек. Стоимость годовой продукции каждого составляла примерно от 18 до 40 тыс. руб., оборудование состояло из варочного котла и солододолбилки[34].

На пивоваренных предприятиях применялся ручной труд. Приемы изготовления пива были чрезвычайно примитивными. Ни на одном из заводов не было паровых котлов, пиво варили так называемым огневым способом, т. е. при помощи топок, в котлах.

Пивоваренные и водочные заводы были размещены в

---

[33] ЦГА КазССР, ф. 15, оп. 1, д. 1908, л. 193.

[34] Там же, л. 193 об.

основном в городах. Это облегчало предпринимателям реализацию своей продукции.

Первая мировая война тяжело отразилась на винокуренном производстве. В начале войны была запрещена продажа спиртных напитков, в связи с этим винокуренные и пивоваренные заводы в Семипалатинской области были закрыты. В отчете старшего фабричного инспектора за 1915 г. указывается, что винокуренные и пивоваренные заводы с числом рабочих от 8 до 60 и с годовой стоимостью продукции от 15 до 17 тыс. руб. прекратили производство [35].

Состояние водочного и пивоваренного производств охарактеризовано нами преимущественно по материалам Семипалатинской области. Такое же примерно положение было в других областях.

К началу XX в., главным образом в районах северо-центрального и северо-восточного Казахстана, возникает заводское маслоделие. Развитию его способствовало появление сепараторов. Маслодельные предприятия были артельные и частнопредпринимательские. При большом количестве скота баям было выгодно заниматься маслоделием. «Киргизская степная газета» сообщала в 1900 г.: «Богатые киргизы Пресногорьковской волости № 4 аула под руководством известных богачей скотопромышленников волости Ш. Ташетова и Т. Племысова составили «артель» маслоделов».

За десять лет (1900—1910 гг.) вывоз масла из Акмолинской области увеличился с 322 до 842 тыс. пудов [36].

Девять маслодельных предприятий области находилось в двух уездах: два — в Павлодарском, семь — в Усть-Каменогорском. К 1905 г. стоимость выпускаемой ими продукции увеличилась почти в 1,5 раза против 1900 г. Число рабочих осталось почти прежним: 50 человек, из них 12 — женщины [37].

В 1911 г. в Семипалатинской области насчитывалось 21 маслодельное предприятие, стоимость производимого масла достигла 78 366 руб. Здесь занято было 54 рабочих, в том числе 12 подростков. Особенно заметное развитие получило маслоделие в годы, предшествовавшие войне, и в первые годы войны. Валовая продукция в 1913 г. составляла 447 тыс. руб. Только из Семипалатинска в 1912 г. было вывезено около 244 тыс. пудов масла. Вообще же из области ежегодно отправлялось до 400 тыс. пудов масла.

---

[35] Там же, д. 181.

[36] «Киргизская степная газета», 1900, № 9, стр. 4.

[37] Е. Дильмухамедов, Ф. Маликов. Очерки истории рабочего класса дореволюционного Казахстана. Алма-Ата, 1963, стр. 20; «Обзор Семипалатинской области за 1905 г.». Семипалатинск, 1906, стр. 51.

Казахстан вывозил масло в Россию, откуда оно экспортировалось и на западноевропейский рынок. В 1913 г. по железной дороге только из Акмолинской области было отправлено более 1 млн. пудов сливочного масла, которое шло не только в Россию, но и за границу [38].

Маслоделие было также примитивным. На каждом предприятии работали всего два-три человека.

Итог развития легкой промышленности по четырем степным областям Казахстана в начале XX в. можно подвести данными обзоров областей, приведенными в таблице 2[39].

Таблица 2

Области	1900 г.		1914 г.		Количество рабочих на 1 предприятие	
	число заведений	число рабочих	число заведений	число рабочих	1900 г.	1914 г.
Уральская	634	2024	963	1362	3,2	1,4
Акмолинская	879	4096	1512	7641	4,7	5,1
Тургайская	256	403	772	1250*	1,6	1,6
Семипалатинская	85	1075	94	637**	12,6	6,8
Итого	1854	7598	3346	10890	4,1	3,3
% роста	100,0	100,0	180,5	143,3	100,0	80,5

*За 1915 г.
**За 1911 г.

Из данных таблицы обнаруживается интересная закономерность: число заведений возрастает быстрее, чем количество рабочих на них; среднее количество рабочих на заведение за 15 лет уменьшилось на 20 проц. Вместо укрупнения обрабатывающей промышленности, что можно было

---

[38] «Обзор Семипалатинской области за 1911 г.» Семипалатинск, 1913, стр. 52; «Докладная записка Петропавловской городской управы по вопросу о проведении железнодорожной линии Петропавловск — Кокчетав — Акмолинск — Спасский завод». СПб., 1912, стр. 70; ЦГА КазССР, ф. 64, оп. 1, д. 6005, л. 111; А. Смирнов. Куяндинская ярмарка. Семипалатинск, 1924, стр. 17; И. К. Александров. Проникновение монополистического капитала на окраины Российской империи — в Среднюю Азию и Казахстан. «Ученые записки кафедры политической экономии Высшей партийной школы при ЦК КПСС». Вып. V, 1963, стр. 111.

[39] Эти и дальнейшие итоговые подсчеты по обрабатывающей промышленности и комментарии к ним принадлежат ответственному редактору настоящего издания.

ожидать в условиях развития капитализма, наблюдается ее измельчание. Только по Акмолинской области среднее количество рабочих на завод увеличилось на 10,9 проц., осталось оно стабильным и по Тургайской области. Необходимо отметить, что через Акмолинскую область еще в 90-х годах пролегла Сибирская железная дорога, через Тургайскую область с 1906 г. начались перевозки по Оренбургско-Ташкентской ж. д. Совершенно ясно, что на эти области оказали влияние железнодорожные магистрали: не случайно наиболее крупные заводы концентрировались вблизи железных дорог.

Но здесь наблюдалось и другое явление. Его можно видеть из данных таблицы 3, иллюстрирующих распределение заводов трех областей между городами и уездами (т. е. деревней).

Таблица 3

Показатели	Количество промышленных заведений в Уральской, Акмолинской, Тургайской областях				Количество рабочих на 1 предприятие	
	1900 г.		1914 г.*			
	заведений	в них рабочих	заведений	в них рабочих	1900 г.	1914 г.*
В городах	510	2503	581,0	5867,0	6,9	10,1
% роста	100	100	113,9	167,5	100,0	146,4
В уездах	1959	3020	2571	5176,0	1,5	2,0
% к 1900 г.	—	—	131,2	171,4	—	133,3

* По Тургайской области за 1915 г.

Данные показывают, что количество заводов в уездах за 15 лет возросло значительно быстрее, чем в городах. Это означает, что, расширяя скупку сырья, интенсивно вовлекая крестьянство в товарные отношения, купцы строили большое количество заводов именно в деревне, непосредственно в местах скупки сырья. Это были мелкие, технически отсталые предприятия с числом рабочих от 2 в 1900 г. до 3 человек в 1914—1915 гг. Но по количеству в 1900 г. этих предприятий было в 3,8, в 1914 г. — в 4,4 раза больше, чем заводов в городах. Это явление сказалось на общих итогах развития промышленности, показанных в таблице 2. Именно вследствие более быстрого роста количества мелких заведений в уездах общий итог показывает «измельчание» заводов, уменьшение количества рабочих на предприятие. Но если рассматривать городские и сельские заводы в отдель-

ности, то обнаруживается, что процесс укрупнения их шел и в городе и в деревне, но в городе быстрее.

Это означает, что обрабатывающая промышленность Казахстана развивалась по общим законам капитализма. Обнаруженное нашими подсчетами явление «измельчания» заводов свидетельствует только о том, что скупщик-купец в XX в. проникал в деревню и аул все глубже и глубже, империалистическая эксплуатация Казахстана-колонии расширялась.

Если обратимся к югу Казахстана (Семиреченская и Сыр-Дарьинская области), то и там прослеживается та же закономерность. Рассмотрим таблицу 4[40].

Таблица 4

Области	1894 г.		1913 г.		Количество рабочих на 1 предприятие	
	число заведений	число рабочих	число заведений	число рабочих	1894 г.	1913 г.
Семиреченская	638	1073	2310	4200	1,7	1,8
Сыр-Дарьинская	80	898	258	1800	11,2	7,0
Итого	718	1972	2568	6000	2,7	2,3
% к 1894 г.	—	—	357,7	304,3	—	85,2

Сравнивая итоги таблиц 4 и 2, видим, что тенденция развития промышленности та же: количество заводов за 20 лет росло быстрее, чем количество рабочих на них, среднее количество рабочих на предприятие уменьшилось на 15 проц. Таблица свидетельствует, что наибольшее «измельчание» заводов происходило в Сыр-Дарьинской области, где в XX в. купцы-скупщики особенно интенсивно проникали в деревню, в связи с чем построили в уездах большое количество мелких предприятий. В Семиречье же вообще преобладали более мелкие заводы. Там их количество за 20 лет возросло в 3,6 раза, но они не дробились, наоборот, наблюдается некоторое укрупнение их.

Таким образом, и на юге Казахстана дробление заводов вовсе не означало какой-то особой закономерности развития капитализма в Казахстане-колонии. В кажущемся дроблении отразилось усиление эксплуатации колониального крестьян-

[40] Составлена по данным книги П. Г. Галузо «Аграрные отношения на юге Казахстана в 1867—1914 гг.», стр. 328.

ства, местного и переселенческого, со стороны российского империализма.

3. РАЗВИТИЕ ЗОЛОТОДОБЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Золотодобывающая промышленность Казахстана, будучи в 80—90-х годах XIX в. одной из главных отраслей горной промышленности края, в начале XX в. развивалась крайне медленно. Одной из причин, тормозивших ее развитие, являлся высокий налог на золото. Кроме основного налога, в 1902 г. на золотопромышленников были наложены платежи для содержания горнополицейских урядников (по закону от 8 мая 1900 г.). При общих недостаточно благоприятных условиях для развития этой промышленности (отдаленность от железнодорожных и водных путей, недостаток строительных материалов и др.), тем более в условиях экономического кризиса 1900—1903 гг., повышение налогов еще более ухудшило положение приисков.

Золотопромышленники начали сдавать свои прииски в казну или переставали разрабатывать и разведывать золоторудные месторождения. Золотопромышленность приходила в упадок. Если в 1899 г. в Усть-Каменогорском уезде действовало более 125 приисков, то в 1904 г. их осталось лишь 50. Добыча золота продолжалась только на приисках, не требовавших большой затраты капитала. По свидетельству горных инженеров, в эти годы действовали старые, уже освоенные прииски, там, где работы велись исключительно открытым способом и весьма неглубокими выработками.

Добыча золота, естественно, падала. Если в период наибольшего расцвета этой промышленности (в 90-х годах XIX в.) восточные районы Семипалатинской области ежегодно давали более 32 пудов шлихового золота, то в 1901 г.— 31 пуд 23 фунта, в 1902 г.— 24 пуда 36 фунтов, в 1903 г.— 24 пуда 22 фунта, в 1904 г.— 21 пуд 5 фунтов.

Кризис ускорил централизацию капиталов золотопромышленников. Создавались товарищества на паях, особенно после первой русской революции. К 1911—1913 гг. их количество возросло до 12, а сумма капиталов — почти до 10 млн. руб. В состав каждого паевого товарищества входило примерно от 5 до 15 и более золотых приисков. В товариществах по количеству пайщиков и по размерам их капиталов преобладала русская, на втором стояла татарская буржуазия.

В период нового промышленного подъема в золотодобывающую промышленность Казахстанского Алтая интенсивно вливаются крупные промышленники из городов Централь-

ной России, Сибири, Алтая, среди которых было много выходцев из семипалатинских и усть-каменогорских капиталистов. Например, известные выходцы из семипалатинских капиталистов П. П. Плещеев, М. С. Мусин, М. В. Хамитов и другие являлись крупными золотопромышленниками, учредившими несколько паевых товариществ. Золотопромышленность создавалась не только за счет местных накоплений, но также и за счет ввоза капиталов из России.

В связи с приливом капитала после 1905 г. наблюдается постепенный рост добычи золота. Например, в 1907 г. она увеличилась на 7 пудов 21 фунт, или на 30 проц., против предыдущих лет. Увеличение произошло главным образом в результате усиления добычи рудного золота, которого добыто 19 пудов 33 фунта, т. е. почти вдвое больше, чем россыпного. В Усть-Каменогорском районе число разрабатывавшихся золотых рудников увеличивалось. В 1905 г. их было 10, в 1906 г.— 11, в 1907 г.— 17, в 1908 г.— 23, в 1909 г.— 19.

В организации золотодобывающей промышленности было немало трудностей: отсутствие лесоматериалов, дороговизна их в степных зонах, затруднения с транспортом. Как и в начале приисковой деятельности, грузы перевозились во вьюках. Строительство железнодорожных путей царское правительство тормозило [41]. Эти трудности вызывали необходимость централизации капиталов.

В 1904 г. на основе восьми действовавших приисков возникла «Алтайская золотопромышленная компания». Многие прииски находились в разных местах Алтайской и Калбинской волостей Усть-Каменогорского уезда. В 1904 г. здесь было занято 459 рабочих, из них 146 работали на Покровском прииске, 95 — на Алексеевском. На остальных приисках было занято от 10 до 30 рабочих [42]. На приисках намывали от 1 до 20 фунтов чистого золота — в среднем по 8 золотников со 100 пудов золотоносного песка, по 18 тыс. руб. с пуда.

Товары на прииски из Усть-Каменогорска и большого торгового села Зыряновска золотопромышленники доставляли по Иртышу и другими путями. Водным путем пользовались крупные промышленники, так как для доставки грузов здесь нужно было иметь свои карбасы [43] или же нанимать их. Такой карбас стоил 200 руб. и сопровождался обычно шестью рабочими с заработной платой 10—15 руб. в месяц.

В 1901 г. впервые начались рейсы парохода «Святой

---

[41] См. об этом статью М. Асылбекова, помещенную в данном сборке (*Прим. отв. редактора.*)

[42] ЦГА КазССР, ф. 10, оп. 1, д. 2623, св. 121, лл. 138—155.

[43] Специальные пароходы для перевозки грузов с рудников.

Ключ» Верхне-Иртышской компании Плещеева, Березницкого и др. между Семипалатинском и Зайсаном. В том же году приисковые грузы перевозил пароход «Зыряновск», совершавший рейсы между Усть-Каменогорском и Гусиной пристанью. Он был предназначен для обслуживания предприятий своего общества, но стал принимать и посторонние грузы, так как его грузоподъемность полностью не использовалась.

Второй дорогой из Усть-Каменогорска на станицы Сенташ и Боты, Кулунский и Кулунджинский поселки пользовались прииски золотопромышленника О. Поляковой (на речке Жаман-Киинсу), наследников предпринимателей Касаткиных и Третьякова. Общая длина дороги от Усть-Каменогорска до поселка Боты — 200 и до Жаман-Киинсу — 60 верст.

Третья дорога служила для сообщения приисков, расположенных по речке Кыстав-Курчум и ее притокам.

Четвертая дорога шла на прииски по речке Май-Копчегай и на другие, расположенные в Зайсанском уезде. Расстояние от города Зайсана до приисков составляло 60—70 верст.

Подъему золотодобывающей промышленности после 1905 г. сопутствовало улучшение путей сообщения. В то же время пароходное сообщение стимулировало централизацию капиталов, так как выгодно использовать пароходы могли только крупные промышленники или их объединения.

Развитие золотопромышленности после 1905 г. характеризуется следующими фактами. Промышленники, располагающие достаточными капиталами, появляются на Казахстанском Алтае с 1906 г. Если в 1905 г. было 85 приисков, то в 1906 г.— 105. В 1907 г. на 89 приисках добыча золота достигла 35 пудов 8 фунтов. В Усть-Каменогорском районе в 1908 г. было добыто более 30 пудов [44], в 1909 г.— 32 пуда 30 фунтов.

Добыча золота на Алтае составляла около 15 проц. общероссийской.

С 1910 г. усилилась централизация производства и капитала в золотодобывающей промышленности в Усть-Каменогорском и Зайсанском уездах. Местные капиталисты А. Хатимский и М. Мусин образовали в Зайсанском уезде «Маркакульское золотопромышленное товарищество» на базе пяти действующих приисков и рудников. Оно построило здесь промышленные фабрики с керосиновыми, нефтяными и паровыми двигателями. В 1912 г. возникло «Южно-Сибирское золотопромышленное товарищество» капиталистов

[44] «Обзор Семипалатинской области за 1908 г.», стр. 48.

М. П. Парцеля, И. Н. Данчичо, И. Э. Тагонторна и Г. К. Шнигеля. Барнаульский мещанин К. Д. Наумов продал этому обществу девять своих приисков и рудников, находившихся в Кулунджунской волости Усть-Каменогорского уезда, вместе с золотоизвлекательной фабрикой и другими строениями.

В том же году семипалатинские золотопромышленники Б. П. Часовников, Л. П. Степанов, М. С. Мусин образовали «Западно-Сибирское золотопромышленное товарищество» на паях. Таким образом, в период между 1910 и 1913 гг. на востоке Казахстана было учреждено более десяти товариществ. Взаимоотношения между ними стали развиваться в направлении все более тесного производственно-технического сотрудничества. В частности, они выработали общие правила применения тепловых двигателей при производстве горных работ[45]. Улучшению технологии производства содействовало и то, что иногда сами инженеры становились членами товарищества. Так, инженер-технолог Ракчеев был членом «Акжальского акционерного общества», получив от акционера Хатимского 60 из 100 его паев за 5 тыс. руб.[46]

Мариинский, Васильевский, Холмистовский и Акжальский прииски входили в состав «Российского золотопромышленного акционерного общества». Среди них наибольшее производственное значение имел Акжальский. Однако в военные годы добыча золота на приисках начала падать, поскольку невозможно было доставить достаточное количество угля из Кузнецкого бассейна. В 1913 г. на Акжальском прииске добыча составила 44 пуда 3 фунта 28 золотников, в 1916 — только 27 пудов 33 фунта 74 золотника[47].

Несмотря на трудности с транспортировкой топлива и всего необходимого для приисков, «Российское золотопромышленное акционерное общество» продолжало добычу, хотя она непрерывно уменьшалась. Что касается мелких приисков, то они в военное время разрабатывались старателями, которые работали вместе с членами семей, при найме сравнительно небольшого числа рабочих.

4. РУДНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Рудный Алтай являлся основным районом горной промышленности Казахстана. Наибольшее количество пред-

---

[45] ЦГА КазССР, оп. 1, д. 58159, л. 47.

[46] ЦГА КазССР, ф. 10, оп. 1, д. 5278, лл. 38—39.

[47] Е. Дильмухамедов, Ф. Маликов. Очерки истории рабочего класса дореволюционного Казахстана, стр. 33 (за 1917 г. данные неполные).

приятий сосредоточивалось в Зыряновском, Риддерском и Прииртышском районах. В основном они обеспечивали рудой почти все заводы Алтая. Первое место по запасам свинца, серебра и золота среди них занимал Зыряновский район, второе — Риддерский. По запасам и качеству медных руд выделялся Прииртышский район, особенно Белоусовский рудник.

Следует отметить, что алтайская горная промышленность в пореформенный период переживала тяжелый застой. Важнейшая причина застоя заключалась в том, что в дореформенный период она развивалась на основе принудительного труда приписанных к рудникам крепостных крестьян. После реформы наступили затруднения с набором рабочей силы. Вместе с тем конкуренции на внутреннем русском рынке не было. Развитие горной промышленности, принадлежавшей царскому Кабинету, основывалось не на капитале и конкуренции, а на монополии и владельческом праве. Монопольное господство Кабинета привело к замкнутости, оторванности горного хозяйства Алтайского округа от общего торгово-промышленного движения даже после реформы 1861 г. Кабинет неохотно шел даже на затраты по ремонту заводов и рудничных построек, приходивших в ветхость, тем более на постройку путей сообщения.

Однако в 1891—1893 гг. на средства Кабинета был построен на Зыряновском руднике рудоплавильный завод с расчетом переплавки 16400 *т* руды в год по способу, введенному в то время в Венгрии. Организация производства была все же примитивной. Получаемый металл и руда отправлялись для окончательной переработки в Змеиногорск на Змеевский электролитный завод гужевым транспортом.

При дальности расстояния это вызывало большие расходы, особенно в начале XX в., когда цены на перевозки значительно поднялись. Рудники стали убыточными. Поэтому царский Кабинет вынужден был сдавать их в аренду или продавать. В 1896 г. Зыряновское полиметаллическое месторождение было продано французским капиталистам, учредившим «Зыряновское горнопромышленное общество».

Французское общество внесло мало нового в технику производства. Оно построило гидроэлектростанцию на реке Тургусун, в 20 *км* от рудника (плотина станции была снесена первым же весенним паводком) да при руднике с 1896 г. был основан пробный завод для обработки руд. Вот и все «новшества». Общество преследовало чисто спекулятивные, биржевые цели и не стремилось улучшить производство. Добыча руды падала: в 1900 г. она составила 450 600 пудов несортированной руды, в 1901 г. — 475 500, в 1903 г.— 73 800,

в 1904 г.— 32 700 пудов [48]. И общество прекратило свое существование.

В 1905 г. весь Зыряновский рудный район был передан в концессию австрийской компании «Турн-Таксис». Эта компания в 1914 г. передала свои права английской компании «Русская горнопромышленная корпорация». Англичане провели здесь незначительные работы.

В Бухтарминском районе действовали и другие рудники: Заводинский, Путинцевский, Бухтарминский, Греховский и Снегиревский. На Заводинском добывались главным образом свинцово-цинковые руды. Путинцевский рудник был наиболее богат медью (его полиметаллические руды содержали до пяти процентов меди).

Наиболее богатым месторождением руд цветных и редких металлов в начале XX в. был Риддерский район. Здесь после реформы 1861 г. с перерывом продолжалась добыча золотосодержащих руд. В 1904 г. Кабинет еще интенсивнее начал сдавать месторождения Рудного Алтая в концессии. К началу русской революции на Рудном Алтае существовали концессии Уркварта в бассейне реки Ульбы, в Риддерском районе. Концессионеры начали эксплуатацию Риддерского и Сокольского месторождений, руды которых обрабатывались на пробной обогатительной фабрике. Затем в риддерских рудах обнаружилось богатое содержание золота, серебра и меди. Это выдвинуло рудник на первое место среди полиметаллических месторождений Алтая.

Летом 1913 г. на Риддер прибыли группы американских геологов с буровыми мастерами, станками, начали обследование месторождения, как наиболее интересного для предпринимателей. Изучение показало полную его пригодность для промышленной разработки. Было решено поставить добычу руды более широко, путем постепенного расширения производства. По расчету американского горного инженера Нокса, с 1916 г. добыча руды в Риддере могла быть доведена до 600 *т* в сутки [49], стоимость тонны ее — до двух фунтов стерлингов. Нокс в своем докладе на заседании правления «Риддерского акционерного общества» 25 ноября 1914 г. отметил, что при общей переработке до 20 млн. пудов в год риддерских руд возможна прибыль в 10,5 млн. руб., что составляло бы 60 проц. прибыли на капитал [50].

---

[48] Б. С. Митропольский, М. К. Паренаго. Полиметаллические месторождения Алтая и Салаира. Новосибирск, 1941, стр. 124.

[49] В. П. Ярков, Н. В. Дежавин, В. А. Врублевский. Риддерское месторождение полиметаллических руд. 1924, стр. 144—145.

[50] Ц. Фридман. Иностранный капитал в дореволюционном Казахстане. Алма-Ата, 1960, стр. 68 .

Однако добыча руды в Риддере велась концессионерами недолго, за несколько лет она составила всего 1 315 тыс. пудов. По существу, концессионеры саботировали восстановление рудников, ссылаясь на различного рода технические трудности, фактически же они опасались революционных потрясений как в России, так и в Казахстане. Из-за крайне отсталой техники и тяжелых условий труда рабочих производительность рудника была низкой: годовая добыча на одного горняка составляла всего 1 750 пудов.

Обогащались эти руды на выстроенной в 1915 г. опытной обогатительной фабрике. За 1915—1918 гг. было переработано всего 1 546 564 пуда руды.

Рудники эксплуатировались хищнически, без должного оснащения техникой. В результате один из крупных рудников риддерской группы — Григорьевский в 1916 г. был затоплен, водоотливные средства не могли справиться с увеличившимся притоком воды.

Концессионеры ограничивали капитальные затраты. Они считали возможным затратить для добывания руд не более 10,5 млн. руб.[51] При этом источником для покрытия затрат правление акционерного общества считало добычу руды на Риддерском руднике.

Русское правительство крайне нуждалось в продукции риддерских рудников. Только Ижорский завод морского ведомства заказал «Риддерскому акционерному обществу» 30 тыс. пудов цинка[52].

Меж тем «Риддерское акционерное общество» испытывало огромные затруднения с доставкой с Экибастузской копи достаточного количества угля, чтобы обеспечить работу рудников и обогатительной фабрики в широком масштабе. Кроме того, не хватало необходимого железа и других металлов, заказанных в Центральной России, но не поставленных. Очень чувствительны были также задержки в получении машин и специального оборудования, заказанных в Англии и Америке. В результате в 1917 г. вывоз цинково-свинцовых концентратов из Риддера на Экибастузский завод сократился. Но дивиденды акционеров росли. Прибыли на вывезенные в Казахстан английские капиталы увеличивались в результате беспощадной эксплуатации рабочих, вербовавшихся из числа разоренного местного и переселенческого крестьянства. На собрании акционеров 14 декабря 1916 г., выступая по докладу Лесли Уркварта о деятельности корпорации, акционер Маклеод не без основания говорил, что

---

[51] В. Свердлов. К вопросу о концессии Уркварта. М., 1923, стр. 32—34.

[52] ЦГА КазССР, ф. 444, оп. 1, д. 1, л. 501.

«компания сумела создать русский триумвират: «Кыштым», «Таналык» и «Иртыш», причем последнее — самое крупное достижение»[53].

Насколько выгодно было финансирование этих концессий, показывает тот факт, что через месяц после выпуска в Лондоне акций «Русско-азиатской корпорации» их курс повысился вдвое (с двух до четырех фунтов стерлингов). Не случайно позднее, на собрании акционеров Иртышской корпорации, свой отчет Уркварт закончил словами: «Я сомневаюсь, что на свете существует другое горнопромышленное предприятие, которое так всеобъемлюще, как Риддер»[54].

Учитывая огромные доходы, получаемые концессионерами на эксплуатации казахстанских горных богатств, капиталисты из группы Уркварта в 1914 г. создали еще одно акционерное общество, так называемое «Киргизское горнопромышленное общество» для постройки заводов по выплавке свинца, меди, серебра и цинка.

5. УГОЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Исследователь Л. Т. Молеев в конце 80-х годов XIX в. писал, что «киргизский край» изобилует каменным углем, но в настоящее время большая часть залежей не только не обследована, но даже не определены места их нахождения[55].

Предприниматели в XIX в. не проявили интереса к казахстанскому углю, так как в это время не было большого спроса на него ни со стороны казны, ни со стороны частных лиц. Однако в начале XX в., с появлением железных дорог, развитием водного транспорта, обрабатывающей и горной промышленности спрос на уголь возрос. К тому времени накопились и научные данные об угольных месторождениях. В связи с этим частные горнопромышленники организуют паевые товарищества по разработке залежей каменного угля.

В 1893 г. было открыто Экибастузское угольное месторождение. 18 февраля 1899 г. по представлению горнопромышленников Дерова и Бродского правительство утвердило устав «Воскресенского акционерного общества», цель которого — добыча и сбыт каменного угля. Основной капитал общества был определен в 3 млн. руб. После утверждения устава акционеры начали строить железную дорогу протя-

---

[53] М. Алтайский. Северо-Восток. Очерки по Северо-Восточному Казахстану. Алма-Ата — М., 1931, стр. 6—7.

[54] Ц. Фридман. Указ. раб., стр. 58—70.

[55] «Записки Западно-Сибирского отд. Императорского русского геогр. общества», 1889, кн. 10, вып. 2, стр. 1.

жением 109 верст, от Экибастуза до пристани на берегу Иртыша. Постройка была закончена в 1899 г.

Экибастузское угольное месторождение разрабатывалось обществом до 1903 г. За это время было добыто до 4 млн. пудов угля [56]. Сбыт его был обеспечен потребностями Сибирской железной дороги. Однако в 1904 г. общество из-за финансовых затруднений приостановило свою работу.

Топливной базой Спасского медеплавильного завода являлись Карагандинская и Саранская угольные копи. Кроме того, эксплуатировались мелкие буроугольные месторождения.

В марте 1913 г. было разведано и арендовано Байконурское месторождение бурого угля, находящееся в 120 верстах к западу от Джезказганских медных рудников. Тем самым вопрос об обеспечении топливом намечавшегося к строительству Карсакпайского медеплавильного завода был решен. В 1914 г. возобновились работы на Экибастузском месторождении.

В 1915 г. вступило в эксплуатацию Берчогурское угольное месторождение недалеко от железнодорожной станции Берчогур. Его разрабатывало управление Оренбургской железной дороги. Эксплуатация кустарным способом слабо разведанных месторождений Берчогура была связана с создавшейся военной обстановкой и топливным голодом на Оренбургской железной дороге.

В Южном Казахстане в 1909 г. возобновились работы на Боролдайских месторождениях. До 1911 г. здесь было добыто около 124 тыс. пудов каменного угля. Бурыми углями Ленгерского месторождения, расположенного недалеко от Чимкента, снабжались Чимкентский сантониновый завод и другие предприятия Чимкента и Ташкента.

С конца XIX в. до 1917 г. в восточных районах края в небольшом объеме разрабатывались для местных нужд Кендырликское и Курчумское месторождения каменного угля. По данным источников, здесь с 1855 по 1917 г. было добыто около 1,6 млн. *т* угля [57]. Добыча шла неравномерно. В начале XX в. она увеличивается: если в 1904 г. добыто всего 23,9 *т*, то в 1913 г.— 90 тыс. *т*. угля.

Таким образом, угольная промышленность базировалась исключительно на местном потреблении. Из-за транспортных затруднений казахстанские угольные копи не могли работать на снабжение широкого рынка. Только Экибастуз полу-

---

[56] «Вестник золотопромышленности и горного дела», 1900, № 10, стр. 206; «Район железной дороги Петропавловск — Спасский завод в экономическом отношении», стр. 297.

[57] «Народное хозяйство Казахстана», 1929, № 4—5, стр. 160.

чил самостоятельное развитие, имея возможность поставлять уголь Сибирской железнодорожной магистрали и Иртышскому пароходству.

6. ГОРНОЗАВОДСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Иностранные и русские капиталы создавали в Казахстане также горнозаводскую промышленность. В 1905 г. на Спасском медеплавильном заводе было выплавлено меди на 83 514 руб. 53 коп. Вообще же выплавка меди на предприятиях «Акционерного общества Спасских медных руд» с 1903 г. по 1905 г. почти учетверилась [58].

В период революции 1905—1907 гг. деятельность спасского общества также характеризуется ростом выплавки меди. Стремясь увеличить прибыль, оно приступает к энергичному расширению производства. «Для этой цели основной капитал общества увеличивается в 1908 г. с 300 000 ф. стерл. до 500 000 ф. стерл..., в 1911 г. следует новое увеличение капитала до 600 000 ф., а в 1913 г. до 1 250 000 ф. стерл.» [59]. В этом же году было закончено строительство рудничной железной дороги протяжением 40 верст для перевозки угля из Карагандинской копи на Спасский завод. Условия для производства меди улучшились. В результате Спасский завод в течение 1908 г. выплавил 2 013 825 пудов руд на двух рудоплавильных печах [60]. Возросла выплавка меди на других медеплавильных заводах. Вот данные о выплавке меди:

Годы	Выплавка, тыс. пудов	Годы	Выплавка, тыс. пудов
1907	51,7	1911	195,3
1908	98,4	1912	271,9
1909	106,3	1913	306,9
1910	155,7	1914	290,0

Как видим, с 1907 по 1914 г., в течение семи лет, предприятия увеличили выплавку в шесть раз, на 255 тыс. пудов.

Капиталовложения общества дали свои результаты. Пользуясь монопольными ценами на медь в России, оно по-

---

[58] ЦГА КазССР, ф. 14, оп. 1, д. 171, лл. 15—19.

[59] ЦГА КазССР, ф. 212, оп. 1, д. 1176, св. 49, лл. 107—111.

[60] А. Д. Брейтерман. Медная промышленность СССР и мировой рынок. М., 1930, стр. 189.

лучило высокие прибыли. Дивиденды акционеров росли: за 1909—1910 операционный год они составили 15 проц. на номинальный капитал, за 1910—1911 г.—17, за 1911 г.—25, за 15 месяцев 1912—1913 гг.— 20 проц. в расчете за год. Медь Спасского завода сдавалась торговому дому Вогау, который к 1910 г. полностью подчиняет себе русский медный рынок, организовав синдикат «Медь». В синдикате по размерам выплавки меди «Акционерное общество Спасских медных руд» с 1914 г. занимало третье, иногда второе место, после Кыштымских и Кавказских меднопромышленных обществ [61].

Большой интерес для иностранных капиталистов представлял богатый природными ресурсами Атбасарский район. В 1906 г. в Лондоне было образовано «Акционерное общество Атбасарских медных копей» с основным капиталом в 250 тыс. фунтов стерлингов, который впоследствии был увеличен до 500 тыс. фунтов стерлингов [62].

С 1907 по 1912 г. общество вело геологические разведки. По окончании их представители иностранного капитала решили приобрести эти медные месторождения. По заключенному договору на имя фон Штейна с 1 января 1907 г. русские владельцы Рязановы уступили свои права на Джезказганское медное месторождение за 260 тыс. руб. Таким образом, горное хозяйство Атбасарского района формировалось с 1910 г., когда возникло атбасарское акционерное общество иностранного капитала.

С 1913 г. акционеры приступили к постройке медеплавильного завода производительностью около 5 тыс. *т* меди в год [63]. В их руки кроме Джезказгана попали также железный рудник в урочище Эскулы, 18 известковых карьеров и 4 каменноугольных месторождения в урочище Байконур [64]. Иностранцы прочно обосновались в Атбасарском районе.

Царское правительство, предоставив заграничному капиталу свободный доступ к богатствам России, в сущности продавало месторождения иностранным предприятиям, для чего содержало даже специальных агентов по распродаже. Месторождения распродавались не только русскими капиталистами, но и от имени царского двора. В 1914 г. концессия на Зыряновское, Змеиногорское и Прииртышское месторождения руд цветных металлов переходит к английскому ак-

---

[61] А. Д. Брейтерман. Медная промышленность России и мировой рынок, ч. Ш., стр. 195.

[62] В. С. Зив. Иностранные капиталы в русской горнозаводской промышленности. М., 1922, стр. 82.

[63] Там же.

[64] А. Д. Брейтерман. Указ. раб., стр. 197.

ционерному обществу, вскоре получившему название «Русская горнопромышленная корпорация».

Другой организацией английских империалистов была так называемая «Русско-азиатская корпорация», распространившая свою власть на ряд месторождений Европейской России и Сибири, а также Казахстана[65].

В процветании названных акционерных обществ, наряду с английским, был заинтересован и американский капитал. В составе директоров «Русско-азиатской корпорации» и Иртышских промыслов мы находим английских капиталистов Лесли Уркварта, Рейнольдса, Вебстера, а также американских миллиардеров: собственника горнопромышленных, железорудных и металлургических предприятий в Индии, Китае, Южной Африке — Герберта Гувера, ставшего впоследствии президентом США, и крупнейшего представителя финансовой олигархии США Джорджа Пирпонта Моргана. В «Русско-азиатской корпорации» участвовали и представители русских банков: Русско-азиатского (А. Путилов) и Петроградского частного коммерческого банка (А. Давыдов)[66].

По уставу основной капитал «Киргизского горнопромышленного акционерного общества» определялся в 10 млн. руб., «Риддерского акционерного общества»— в 20 млн. руб. Однако в значительной мере это были капиталы фиктивные, так как в Риддере, например, в стоимость имущества были включены богатства недр, оцененные в 12 559 848 руб., против 3 млн. руб.— суммы, в которую было оценено имущество риддерских рудников в момент продажи[67].

Общество не заботилось о вложении достаточных средств для повышения технического уровня горнозаводской промышленности. Только с апреля 1915 г. оно приступило к постройке в урочище Экибастуз большого металлургического завода с двумя отделениями — цинковым и свинцовым. Он предназначался для переработки концентратов Риддера с тем расчетом, чтобы во второй половине 1916 г. выплавлять ежегодно до 72 тыс. пудов цинка и 480 тыс. пудов свинца. Весь же завод был рассчитан на ежедневную производительность 4,5 тыс. пудов цинка и 3 тыс. пудов свинца[68]. Но завод так и не работал на полную мощность вплоть до революции.

Техника обработки руд оставалась крайне низкой как на Алтае, так и в Центральном Казахстане. Природные богатства края иностранцы эксплуатировали хищнически.

---

[65] ЦГА КазССР, ф. 14, оп. 1, д. 256, № 1.

[66] «Вестник Русско-английской торговой палаты», 1913, № 9—10, стр. 395.

[67] ЦГИАЛ, ф. 1423, оп. 1, д. 20, л. 19.

[68] ЦГИАЛ, ф. 1427, д. 145, л. 9; ф. 23, д. 98, л. 69.

7. ДОБЫЧА НЕФТИ

В нефтяной промышленности, как и в других отраслях добывающей промышленности, участие иностранных капиталистов также поощрялось царским правительством. Накануне и в период первой империалистической войны крупным иностранным магнатам, главным образом английским, удалось проникнуть и в нефтяную промышленность Казахстана. Под руководством английского капитала было создано общество «Эмба». Оно спешно приступило к сооружению шестидюймового нефтепровода от поселка Доссор через Искин к поселку Ракуша. Строительство нефтепровода общей протяженностью 65,1 *км* было завершено в октябре 1912 г.

С 1912 по 1917 г. в Доссоре действовало 11 нефтяных фонтанов, самый мощный из которых давал 525 *т*, а самый слабый — до 1,5 *т* нефти в час. Фонтанная добыча составляла более 90 проц. всей нефтедобычи фирмы. На Доссоре до национализации нефтяной промышленности на фонтанную добычу приходилось 28 проц. всей добытой нефти [69].

Эксплуатация скважин велась также глубинными насосами, компрессорным способом. Значительное количество нефти извлекалось из недр при помощи тартания. Этим способом до национализации нефтяной промышленности было добыто 25 проц. всей добычи нефти на Эмбе, в том числе: на Доссоре — 91, на Макате — 9 проц. В 1914 г. добыча всеми вышеуказанными способами в Урало-Эмбенском районе достигла наибольшего объема — 272 746 *т* [70].

Буржуазии эта добыча приносила огромные прибыли. Отчетные данные общества «Эмба» показывают, что в 1913 г. оно получило 737 тыс. руб. чистой прибыли, а в 1914 г.— уже 1440 тыс. руб. при основном капитале 6 млн. руб. В источниках указывается, что чистая прибыль «Урало-Каспийского нефтяного общества» за несколько лет значительно превысила вложенный им капитал [71]. Она выколачивалась жестокой эксплуатацией тысяч рабочих, занятых бурением, добычей нефти, доставкой ее по трубопроводам, а также постройкой необходимых для этого сооружений.

Наличие огромных нефтяных ресурсов, дешевой рабочей силы, выгодных условий эксплуатации месторождений и отсутствие сильных конкурентов гарантировали иностранным и русским капиталистам колоссальные прибыли. Пуд эмбенской нефти в 1915 г. обходился нефтепромышленным фирмам на 8 коп. дешевле, чем бакинской.

В военные годы добыча снизилась: в 1915 г. она состав-

---

[69] Т. Шаукенбаев. Урало-Эмбенский нефтяной район. Алма-Ата, 1960, стр. 24.

[70] Там же, стр. 26.

[71] Там же, стр. 29.

ляла 271,6 тыс., в 1916 г.— 254,6 тыс., в 1917 г. — 255,9 тыс. *т.*[72] Однако размеры прибылей от этого не только не уменьшились, но еще больше возросли. В 1912—1914 гг. дивиденды против номинального капитала составляли 7 проц., а через год возросли вдвое. Несмотря на это, иностранные капиталовложения в Эмбенские нефтепромыслы были невелики. Англичане вложили всего 13 млн. руб.

Империалисты предпочитали обогащаться без серьезных затрат, прибегая к хищнической эксплуатации месторождений, жестокой эксплуатации рабочих, без малейшей заботы об улучшении условий их труда.

ВЫВОДЫ

Все сказанное убеждает, что в период империализма в развитии обрабатывающей промышленности и горного дела Казахстан переживал усиление колониальной эксплуатации не только со стороны российского империализма, но и со стороны иностранных монополий. Увеличение числа заводов по обработке сырья на вывоз отражало все более глубокое проникновение торгово-ростовщического капитала в аул и переселенческую деревню. Горная и горнозаводская промышленность создавалась путем ввоза в Казахстан-колонию русских и иностранных капиталов. Эксплуатируя тех же разорившихся крестьян, теперь горнозаводских рабочих, империалисты выкачивали из края огромные прибыли на вложенные капиталы.

Горные богатства Казахстана эксплуатировались хищнически. Империалистические монополии всячески экономили на усовершенствовании производства, считали для себя более выгодным заменять механизмы дешевой рабочей силой. Это задерживало технический прогресс, ставило рабочих в очень тяжелое положение.

В. И. Ленин подчеркивал, что монополия неизбежно порождает стремление к застою: «Поскольку устанавливаются, хотя бы на время, монопольные цены, постольку исчезают до известной степени побудительные причины к техническому, а следовательно, и ко всякому другому прогрессу, движению вперед; постольку является далее *экономическая* возможность искусственно задерживать технический прогресс»[73]. Этот закон загнивания империализма со всей силой проявлялся и в Казахстане. Развивая обрабатывающую и горную промышленность, империалистическая буржуазия в то же время тормозила технический прогресс и развитие производительных сил Казахстана-колонии.

---

[72] Ц. Фридман. Указ. раб., стр. 81.

[73] В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 27, стр. 397.

М. Х. АСЫЛБЕКОВ

РАЗВИТИЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КАЗАХСТАНА В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Транспорт при капитализме играет роль составной части сферы материального производства. «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая область материального производства... Это транспортная промышленность»[1], без которой нельзя себе представить капиталистическое производство и воспроизводство. По экономической теории К. Маркса, передвижение общественного продукта является дальнейшим продолжением процесса материального производства. Хотя «количество продукта не увеличивается вследствие его перевозки», но «продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит... передвижение» из сферы производства в сферу потребления[2].

Особенно большую роль играет транспорт в период империализма. Без развития водного, железнодорожного и других видов транспорта не была бы возможна мировая империалистическая система народного хозяйства, нельзя представить себе и колониальную систему империализма. Через водные пути сообщения и железные дороги империализм проникает в самые отдаленные страны и их эксплуатирует. Постройка железных дорог превращена империалистами «в орудие угнетения *миллиарда* людей (колонии плюс полуколонии)...», — писал В. И. Ленин[3]. И эксплуатация колоний российским царизмом и капиталистическим империа-

[1] К. Маркс. Теории прибавочной стоимости, ч. I. М., 1954, стр. 397.

[2] К. Маркс. Капитал, т. II. М., 1951, стр. 146—147.

[3] В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 27, стр. 304—305.

лизмом усиливалась вместе с развитием железнодорожного транспорта.

В период империализма царское правительство всемерно расширяло сеть железных дорог в своих колониях. С 1890 по 1909 г. она возросла в 11,8 раза (при общем росте сети по империи в 2,3 раза)[4].

Казахстан был несколько в стороне от этого строительства. Общая протяженность железных дорог края достигла в 1917 г. 2793 верст, но главнейшие из магистралей — Сибирская и Оренбургско-Ташкентская — непосредственно не были рассчитаны на его эксплуатацию. Они проводились для эксплуатации Сибири и Средней Азии. Их протяженность — 1778 верст — составляла в общей сети Казахстана 63,6 проц. Только остальные 36,4 проц. железных дорог, проложенных по его внутренним районам, плюс «подъездные» пути к нему (о которых будет сказано ниже), были предназначены специально для эсплуатации Казахстана-колонии.

Это, однако, вовсе не изменяло роли сети железных дорог как средства превращения колониального Казахстана в источник сырья и рынок сбыта изделий капиталистической промышленности Центральной России, «орудия угнетения» Казахстана-колонии.

Следует отметить, что история железных дорог Казахстана до сих пор слабо изучена. Она еще не стала предметом специального исследования, а лишь попутно затрагивается в некоторых работах историков и экономистов[5]. Имеются только отдельные работы и статьи, посвященные истории строительства некоторых железных дорог Казахстана и Сибири[6].

---

[4] См.: В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 28, стр. 661.

[5] Е. Бекмаханов. Присоединение Казахстана к России. М., 1957; Б. Сулейменов. Аграрный вопрос в Казахстане в последней трети XIX — начале XX в. Алма-Ата, 1964; Г. Чуланов. Промышленность дореволюционного Казахстана. Алма-Ата, 1960; К. Мизамбеков и А. Беккулов. Стальные магистрали Казахстана. Алма-Ата, 1964.

[6] А. В. Аксенов. Строительство Оренбургско-Ташкентской ж. д. (1901—1905 гг.). «Ученые записки Оренбургского гос. педагог. ин-та им. В. П. Чкалова, серия истор.-филол.», 1959, вып. 13, стр. 3—39; П. Н. Чернов. К истории строительства ж. д. Ташкент — Оренбург. «Известия Узбекского филиала Географического общества СССР», 1956, т. II (XXII), стр. 163—171; Г. Ф. Дахшлейгер. К истории Семиреченской ж. д. (Арысь — Фрунзе). «Ученые записки КазГУ им. С. М. Кирова», 1949, т. XIII, вып. 4, история, стр. 35—39; Его же. Турксиб — первенец социалистической индустриализации. (Очерк истории постройки Турксиба.). Алма-Ата, 1953 (см. гл. I); А. В. Паталеев. История строительства Великого Сибирского железнодорожного пути. Хабаровск, 1951; Г. Химич и др. Этапы большого пути. Омск, 1958.

Некоторые вопросы влияния железных дорог на экономику Казахстана, а также формирования кадров, положения и революционного движения железнодорожников края освещены в ряде работ автора [7]. Роль железных дорог как орудия угнетения Казахстана-колонии так или иначе отражена в других статьях настоящего сборника.

В предлагаемой статье предпринята попытка на основе архивных материалов и литературных источников осветить историю строительства и эксплуатации основных железнодорожных линий колониального Казахстана, раскрыть основные цели царизма и русского империализма в проведении железных дорог в крае.

Казахстан во второй половине XIX в., т. е. после завершения присоединения его к России, оставался колонией российского военно-феодального империализма (царизма), в то же время все в большей и большей степени подчинялся экономическому господству капиталистического империализма, подвергался его колониальной эксплуатации. Отсутствие развитых путей сообщения в Казахстане создавало большие трудности для развития производительных сил края, задерживало расширение и укрепление экономических и торговых связей как между отдельными его районами, так и с Центральной Россией, тормозило превращение Казахстана в поставщика сырья и потребителя фабричных изделий для русского капиталистического империализма. До постройки железных дорог основным средством перевозок предметов торговли были верблюжьи караваны. Это был крайне непроизводительный и дорогой вид транспорта. Перевозки грузов были незначительны и отнимали много времени. Иногда караваны из Ташкента и южных районов Казахстана шли в Оренбург или Орск 90—100 дней.

С развитием капитализма в России в послереформенный период и возраставшей потребностью в привозе сельскохозяйственного сырья и рынке сбыта промышленных товаров ни

---

[7] М. Х. Асылбеков. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.). Алма-Ата, 1965; К истории формирования железнодорожного пролетариата в дореволюционном Казахстане. «Известия АН КазССР, серия истории, археологии и этнографии», 1961, вып. 3 (17); Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской ж. д. «Известия АН КазССР, серия истории, археологии и этнографии», 1962, вып. 2 (9); О революционной прокламации на казахском языке. «Известия АН КазССР, серия истории, археологии и этнографии», 1960, вып. 3 (14); Из истории революционного движения железнодорожников Казахстана в период русской революции (1905—1907 гг. «Известия АН КазССР, серия общественных наук», 1963, вып. 3; К вопросу о влиянии железных дорог на экономику дореволюционного Казахстана. «Известия АН КазССР, серия общественных наук», 1964, вып. 1.

царизм, ни тем более русская промышленная буржуазия с этим мириться не могли. Наряду с другими колониями царской России и Казахстан должен был превратиться в богатый источник сырья и рынок сбыта для капиталистической промышленности центральных районов России. Были необходимы железные дороги.

Строительство железных дорог началось с «подъездных» к Казахстану (и Сибири) магистралей. Первые шаги по сооружению таких дорог из внутренней России по направлению к Казахстану относятся к 70-м годам XIX в. В 1874—1876 гг. была проложена Оренбургская ж. д. (Самара — Оренбург) протяженностью 512 верст, связавшая Тургайскую область и Оренбург с Центральной Россией[8]. Эта дорога сыграла определенную роль в вовлечении близлежащих к ней районов Казахстана в непосредственные торговые отношения с промышленными областями России, способствовала притоку переселенцев. В 1891—1893 гг. акционерное общество Рязанско-Козловской ж. д. построило линию Покровская слобода — Уральск, в 1897 г.— линию Урбах — Астрахань. Первая линия была тупиковой, и ее протяженность на территории Казахстана составила 110 верст, вторая пересекла только незначительную западную часть Уральской области (около 84 верст).

Однако железнодорожные линии на территории Казахстана начинают строиться лишь с конца XIX—начала XX в., т. е. в эпоху империализма. Начало этому положила Великая Сибирская железная дорога, предназначавшаяся отнюдь не для освоения богатств казахских степей. Казахстан как колония во второй половине XIX в. интересовал царизм и русскую буржуазию значительно меньше, чем такие крупные колонии, как Сибирь и Средняя Азия. Интерес к Казахстану-колонии у буржуазии возрос в XX в. вместе с его «открытием» (при посредстве железных дорог) как края, богатого скотом и животноводческим сырьем, выгодного рынка для промышленных товаров и хранящего в своих недрах ценные горные богатства. После Оренбургско-Ташкентской магистрали, тоже рассчитанной в первую очередь не на эксплуатацию Казахстана, а на улучшение и расширение военно-политических и экономических связей России со Средней Азией, наступил период строительства дорог для эксплуатации самого Казахстана, как колонии.

Ознакомимся с каждой из этих дорог в отдельности.

---

[8] Н. А. Кислинский. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров (Исторический очерк), т. 2. Под ред. Куломзина). СПб., 1902, стр. 170—172.

СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Великая Сибирская магистраль — одна из самых грандиозных железнодорожных построек XIX—XX вв.— связала европейские районы России с Дальним Востоком. Строительству ее предшествовала почти сорокалетняя борьба между сторонниками и противниками сооружения такой длинной и дорогостоящей линии в отдаленные и отсталые окраины страны, какими тогда были Сибирь и Дальний Восток. Наиболее дальновидные государственные деятели и представители русской буржуазии выступали за постройку этой дороги, которая облегчила бы эксплуатацию богатейших природных ресурсов Сибири и охраняла бы военно-политические и экономические интересы царизма на Дальнем Востоке.

При обсуждении направления магистрали появилось немало сторонников соблюдения интересов определенных деловых кругов русского общества и военного ведомства в Средней Азии и Казахстане. Они в отличие от сторонников северного направления (Петербург — Рыбинск — Кострома — Кинешма — Вятка — Пермь — Уральская горнозаводская линия и далее) поддерживали южное направление магистрали (Москва — Нижний, Казань — Красноуфимск — Екатеринбург и далее). Кроме того, они требовали провести часть линии по соответствующей территории Казахстана с учетом возможности соединения Сибирской дороги с будущими дорогами Казахстана и Средней Азии.

Так, в 60-х годах полковник Богданович указывал на необходимость провести магистрали по направлению Екатеринбург — долина Сары-Су — Ташкент. В 1887 г. контр-адмирал Копытов предлагал проложить магистраль Оренбург — Орск — Атбасар — Акмолинск — Бийск — Минусинск — Нижнеудинск — Иркутск — Кяхта — Абагайтуй и далее через Маньчжурию.

При обсуждении доклада Копытова возникло также предложение принять «среднее» (между северным и южным) направление: Челябинск — Троицк — Семипалатинск — Минусинск — Нижнеудинск до Иркутска и далее. Будь оно принято, линия прошла бы через территорию Северо-Восточного Казахстана.

В 1888 г. инженер Боголюбский представил в Министерство путей сообщения проект магистрали Оренбург — Орск — Тургай — Семипалатинск — Бийск — Кузнецк и далее. При этом он предлагал дополнительно провести железную дорогу по территории Казахстана от Семипалатинска через Верный — Пишпек — Чимкент до Ташкента или от Семипалатинска через Бахты до Кульджи.

Представители местной колониальной администрации царизма (степной генерал-губернатор Колпаковский, тургайский военный губернатор Проценко и др.) также выступили за южное направление магистрали. При этом подчеркивалось важное значение этой линии для Семипалатинской и Акмолинской областей, лишенных возможности, из-за отсутствия удобных путей сообщения, сбывать излишки продуктов в Европейскую Россию[9].

Эти споры свидетельствуют о том, что среди русских деловых кругов (т. е. буржуазии) и некоторой части правящей бюрократии уже во второй половине XIX в. проявлялась заинтересованность во включении Казахстана в железнодорожную сеть страны для укрепления там позиций царизма и буржуазии, расширения колониальной эксплуатации края. Но победили наиболее реакционные круги, представлявшие помещичий военно-феодальный империализм. Главная цель царизма (военно-феодального империализма) заключалась в том, чтобы связать с центральными губерниями России Дальний Восток, где более 30 млн. десятин земли принадлежало Кабинету, т. е. царю и царской фамилии. Отсюда царское правительство рассчитывало расширить свои территориальные захваты. Поэтому был избран более короткий путь, в результате чего по территории Казахстана пролегли только 302 версты этого пути.

Строительство Сибирской магистрали было разделено на семь участков: Западно-Сибирский, Средне-Сибирский, Круго-Байкальский, Забайкальский, Амурский, Уссурийский, Китайско-Восточный.

Первый участок проходил по территории Петропавловского и Омского уездов Акмолинской области на протяжении 178 верст, по направлению Челябинск — Курган через Петропавловск — Омск до реки Оби и далее на восток[10]. Как велось строительство этого казахстанского участка?

Западно-Сибирская линия протяженностью в 1324 версты при постройке была разделена на два участка: от Челябинска до Омска (745 верст) и от Омска до Оби (579 верст). Работы на первом начались в начале июля 1892 г., на втором — весной 1893 г.[11]

Сооружение магистрали происходило в исключительно трудных условиях сурового климата и отсутствия на месте

---

[9] С. В. Саблер, И. В. Сосновский. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903, стр. 12—13, 24, 81, 93—96 и др.

[10] «Россия. Полное географическое описание нашего отечества, т. XVIII. Киргизский край». СПб., 1903, стр. 305.

[11] С. В. Саблер, И. В. Сосновский. Сибирская железная дорога..., стр. 155—156.

строительных материалов. Западно-Сибирская ж. д. находилась в худшем положении, чем другие участки магистрали, вдали от мест заготовок материалов. Лес подвозился гужом к местам постройки мостов и полотну дороги за несколько сот верст. Часть камня для иртышского моста доставлялась по Иртышу на протяжении 760 верст — от станицы Семиярской до Омска. Песок приходилось возить с озера Чаны, для чего предварительно была проложена железнодорожная ветка длиной около 40 верст. Ни на одном другом участке магистрали таких дальних перевозок не было.

Для ускорения и удешевления земляных работ из США были выписаны землеройные машины, но их было недостаточно, поэтому основная масса работ выполнялась вручную. В организации работ на этой грандиозной стройке не было производственной специализации. И полотно, и мосты (за исключением некоторых, более крупных), и гражданские постройки с коммуникациями, и станционные сооружения выполняло само управление строительства магистрали, без привлечения специализированных подрядчиков [12].

Технические условия, предусмотренные проектом, не соблюдались. Так, например, при постройке были использованы легкие рельсы, которые во время эксплуатации часто лопались. Только за восемь лет эксплуатации Западно-Сибирской ж. д. лопнуло и было повреждено 2074 штуки рельсов. К январю 1902 г. свыше 15 тыс. штук рельсов магистрали требовали немедленной замены. На протяжении 60 верст Западно-Сибирской линии все рельсы были заменены более тяжелыми. Кроме того, требовалось заменить 1312 деревянных мостов Сибирской дороги, а также провести большую работу по поднятию и укреплению земляного полотна, улучшению системы водоснабжения и т. д.[13] Все недоделки были следствием процветавших здесь хищений государственных средств. Потребовались большие дополнительные затраты со стороны государства, чтобы дорогу можно было эксплуатировать.

Магистраль сооружали трудящиеся Сибири и Казахстана, которые подвергались на строительстве самой жестокой эксплуатации. В. И. Ленин справедливо отметил, что «Великая Сибирская дорога» была великой «не только по своей длине, но и по безмерному грабежу строителями казенных денег, по безмерной эксплуатации строивших ее рабочих...»[14]. При проектировании дороги обошли казахстанские степи, чтобы сэкономить на ее длине. Но работы организовали так,

---

[12] ЦГИАЛ, ф. 1273, оп. 1, д. 134, лл. 16 и 17.
[13] ЦГИАЛ, ф. 446, оп. 31, д. 4, лл. 33—37.
[14] В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 5, стр. 82.

что дорога стоила значительно больше, чем требовалось средств на ее постройку при самом оптимальном по длине варианте. Даже в этом проявились гнилость и реакционность царизма.

С 30 августа 1894 г. открылось временное движение от Челябинска до Омска, с 13 октября 1895 г.— по всей линии Западно-Сибирской дороги. С 16 октября 1896 г. дорога перешла в эксплуатацию [15]. Таким образом, к 1896 г. Казахстан получил первый небольшой участок железной дороги, пересекавшей его территорию.

ОРЕНБУРГСКО-ТАШКЕНТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Второй железной дорогой, пересекшей Казахстан, была Оренбургско-Ташкентская, построенная в 1901—1905 гг. Она также была рассчитана на эксплуатацию не столько Казахстана, сколько Средней Азии.

Необходимо отметить, что сооружению этой линии предшествовало проведение Среднеазиатской магистрали. Еще в 1880—1888 гг. в целях завоевания Туркмении правительство по требованию военного ведомства построило Закаспийскую железную дорогу от каспийского порта Красноводска до Самарканда, которая к 1899 г. была доведена до Ташкента. С 1900 г. она стала называться Среднеазиатской, общая ее протяженность составляла 2 368 верст. По этой дороге из Туркестана в Россию вывозились хлопок, фрукты, кожи и шкуры, каракулевые смушки, вина и другие сельскохозяйственные товары. Предметами ввоза были мануфактура, хлеб, сахар, железо, лес и т. д.[16]

Но эксплуатация Среднеазиатской ж. д. была связана с рядом неудобств и трудностей. Прежде всего это был кружной путь. Так, чтобы попасть из Туркестана в Россию, хлопковые грузы должны были сделать громадный крюк через Бухару и Закаспийскую область. В Красноводске (или в Узун-Уде, если груз шел на Кавказ и далее) хлопок перегружался на морские пароходы, а в Астрахани — на речные суда и плыл по Волге до Нижнего. Здесь он вновь перегружался в вагоны и, наконец, по железной дороге достигал своих мест назначения — Москвы, Варшавы, Лодзи и т. д. В результате многочисленных перегрузок повышалась стоимость товаров, да и перевозка занимала слишком много времени.

---

[15] ЦГИАЛ, ф. 446, оп. 30, д. 7, л. 49; С. В. Саблер, И. В. Сосновский. Указ. раб., стр. 186—187.

[16] «Азиатская Россия», т. I. СПб., 1914, стр. 545—549; ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1308, лл. 92—95.

Кроме того, замерзание прибрежных вод Каспийского моря и прекращение судоходства по Волге зимой на продолжительное время закрывали выход грузам Среднеазиатской ж. д. в Россию. Были и другие неудобства: техническое несовершенство дороги, пограничные инциденты на иранской границе и т. д. Все это вызывало необходимость строительства новой линии, которая кратчайшим путем непосредственно связывала бы Среднюю Азию с Центральной Россией.

Вопрос о строительстве такой магистрали был поднят еще в начале 70-х годов, сразу же после завершения присоединения Средней Азии и Казахстана к России и в связи с постройкой дороги Самара — Оренбург. Первый туркестанский генерал-губернатор Кауфман в начале 1873 г. поручил генерал-майору Безносикову произвести исследования направлений проектируемой железной дороги в Среднюю Азию. Безносиков изучил линию возможного продолжения трассы от Ташкента до Оренбурга и от Троицка (через Орск) в Ташкент. В мае 1873 г. он представил подробный доклад в Министерство путей сообщения о возможных направлениях этой железной дороги. К докладу были приложены данные съемки и нивелировки местностей, исследования почвы и водных ресурсов, подробная карта. Специально созданная правительством комиссия, рассмотрев их, признала «самым целесообразным из всех разработанных генералом Безносиковым направлений то, которое соединяло г. Ташкент прямым путем на Чимкент, Туркестан и Орск с Оренбургом, с ветвью на Троицк и Челябинск»[17]. После ходатайств генерал-губернатора Кауфмана, а также министров путей сообщения и финансов 4 марта 1876 г. было получено разрешение на производство изысканий от Челябинска на Троицк и Ташкент.

В 1877 г. научная экспедиция в составе инженеров путей сообщения Ляпунова и Сокольского, горного инженера Яковлева, доктора ботаники профессора Казанского университета Сорокина и других специалистов произвела исследования. Экспедиция пришла к заключению, что наилучшим направлением железной дороги в Среднюю Азию будет Оренбург — Ташкент по водоразделам рек Урала, Илека, Ори и Иргиза, через седловину Мугоджарских гор на Кара-Кудук, через пески Кара-Кум к берегам Сыр-Дарьи у урочища Кара-Тургай и далее до Ташкента[18].

Но русско-турецкая война 1877—1878 гг., связанное с ней ухудшение финансового положения страны, а также строительство сперва Закаспийской и позднее Сибирской магистрали отодвинули на второй план вопрос об Оренбургско-

---

[17] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1808, лл. 99—104.
[18] Там же, лл. 12—20.

Ташкентской линии. Однако в середине 90-х годов в правительственных и деловых кругах России он был поднят вновь и на этот раз более настойчиво. Этого требовали назревшие интересы русского империализма в Средней Азии и Казахстане.

Вокруг вопроса о новом железнодорожном строительстве в Средней Азии и Казахстане разгорается борьба различных правительственных ведомств и групп русских капиталистов и помещиков. В ней наиболее ярко выразились интересы московских мануфактурщиков и среднеазиатских предпринимателей, стремившихся превратить Туркестан в источник своего главного сырья — хлопкового волокна, и семиреченской и сибирской торговой буржуазии, ставившей цель использовать новую дорогу для выгодного сбыта дешевого сибирского и семиреченского хлеба в Ферганскую и другие хлопководческие области Туркестана. В связи с этим возник ряд других проектов.

Основными проектами направлений новой железной дороги в Среднюю Азию были: Оренбург — Ташкент, Саратов — Чарджуй и Ташкент — Верный — Семипалатинск до Сибирской линии. Первое направление выдвигали представители военного ведомства и московские мануфактурщики, оренбургская буржуазия и торговавшая хлопком буржуазия Туркестана, а также оренбургские и самарские хлеботорговцы и помещики. Этот проект поддерживали также Военное министерство и туркестанская колониальная администрация.

Второе направление защищало акционерное общество Рязанско-Уральской ж. д., рассчитывавшее увеличить свои доходы на перевозке хлопка транзитным путем от проектируемой линии через Саратов в центральные губернии. Это направление, как коммерчески выгодное и военно-политически удобное, поддерживалось министерствами финансов, иностранных дел и путей сообщения.

Сторонниками третьего направления были представители семиреченской и сибирской торговой буржуазии, а также значительная прослойка туркестанских торговцев фруктами, винами и другими изделиями местного производства, пользовавшимися большим спросом в Сибири.

Экономические и военно-политические интересы сторонников первого направления были наиболее полно отражены в записке оренбургского журналиста М. Л. Юдина в начале 1895 г. «О Среднеазиатской железной дороге и преимуществах направления ее от г. Оренбурга на г. Ташкент»[19]. Он до-

---

[19] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1308, лл. 12—20. См. об этом также: А. В. Аксенов. Указ. статья.

казывал выгодность линии Оренбург — Кара-Тургай — Ташкент через реки Урал, Илек, Орь и Иргиз и Мугоджарские горы к берегам Сыр-Дарьи и урочищу Кара-Тургай и далее до Ташкента. К несомненным преимуществам этого направления он относил то, что оно, во-первых, кратчайшее; во-вторых, на всем протяжении проходит по русским владениям и потому неуязвимо в военно-стратегическом отношении (чего нельзя было сказать о направлении Саратов — Чарджуй, частично проходившем по территории Хивинского и Бухарского ханств); в-третьих, линия будет способствовать развитию хлопководства в Туркестане, а также сельского хозяйства в Оренбургской и Самарской губерниях; в-четвертых, проходя вдоль Сыр-Дарьи по сравнительно населенным и пригодным к сельскохозяйственному использованию местам, она поможет развитию производительных сил края; в-пятых, близость рек и озер с пресной водой даст возможность сократить расходы по водоснабжению, а несложный по техническим условиям рельеф местности удешевит постройку дороги.

М. Л. Юдин считал, что главное преимущество этого направления заключается в его особо важном и удобном стратегическом положении. Этот «путь, ввиду отдаленности края и чрезвычайной важности его южных и юго-восточных границ,— писал он,— должен служить не одним только торгово-промышленным и экономическим интересам, но одновременно с ними и *главнее всего преследовать государственные и политические цели, удовлетворяя в то же время стратегическим требованиям...*, чтобы при содействии его имелась полная возможность во всякое время быстро перебросить, по требованию обстоятельств, из России достаточную военную силу для ограждения дорогой окраины. Только при этом условии дорога послужит для России могучим средством к занятию твердого во всех отношениях положения в Средней Азии. Следовательно, путь, связывающий Туркестанский край с внутренней Россией, прежде всего должен быть стратегическим, непрерывным, кратчайшим путем»[20].

Записка М. Л. Юдина была рассмотрена 22 февраля 1896 г. на заседании Оренбургской городской думы, которая, «разделяя вполне... взгляд автора», приняла постановление ходатайствовать о «проведении рельсового пути между городами Оренбургом и Ташкентом»[21]. Это ходатайство было поддержано и в Туркестане. 8 апреля того же года туркестанский генерал-губернатор Вревский представил в Министерст-

---

[20] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1308, лл. 12—13 и об. (Курсив наш. — *М. А.*).

[21] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 1, д. 1308, лл. 40—43 и об.

во путей сообщения «Записку о необходимости соединения Туркестана прямым рельсовым путем с Европейской Россией». Отмечая большое экономическое значение дороги Оренбург — Ташкент для развития хлопководства и других отраслей хозяйства и торговли, он писал, что «самое выгодное направление для проложения (железной дороги.— *М. А.*) — это Ташкент — Оренбург. Только этот путь кратчайшим способом соединит нашу окраину с сердцем России...»[22].

Вревский видел прямую зависимость развития хлопководства в крае от другой, не менее важной преблемы — обеспечения края дешевым сибирским хлебом, в результате чего освободилась бы огромная площадь орошаемых земель для посева хлопчатника. Для этой цели он предлагал продолжить линию проектируемой железной дороги до ст. Челябинск для соединения с Западно-Сибирской.

Но Вревский, как и Юдин, видел главное достоинство направлений Оренбург — Ташкент в его выгодном военно-стратегическом и политическом значении. По этому поводу в другой записке — от 27 июля 1897 г. в Министерство путей сообщения — он, защищая указанное направление, писал: «За линией, соединяющей Туркестан с Европейской Россией, должно быть признано бесспорно *громадное политическое и военное значение* ввиду возможных в будущем осложнений в Средней Азии и столкновений наших интересов с английскими. Причем для противодействия постоянно возрастающему политическому и торговому влиянию Великобритании и продолжающимся ее захватам успех всех мероприятий по обороне и ограждению в этой части Азии наших интересов будет исключительно обусловлен существованием упомянутой линии. Только этим путем в случае войны войска наши могут быть своевременно доведены до надлежащих размеров, а впоследствии беспрепятственно пополняемы свежими силами. Одна возможность быстрого передвижения войск из внутренних губерний к нашей афганской границе должна будет парализовать дальнейшее развитие влияния Великобритании, борьба с которой, при существующей отдаленности Туркестанского театра войны от своей базы, становится все более и более затруднительной»[23].

Ташкентская буржуазия, поддерживая данный вариант дороги, добивалась также продолжения линии до Сибирской магистрали, чтобы получать прибыли от сбыта в Сибирь свежих и сухих фруктов, вин и других товаров местного производства. Ташкентская городская дума на заседании от 10 апреля 1896 г. «согласилась с высказанными (в запис-

---

[22] Там же, лл. 22—27.

[23] Там же, лл. 87—89. (Курсив наш. — *М. А.*).

ке Юдина.— *М. А.*) доводами о необходимости соединения рельсовым путем городов Оренбурга и Ташкента, т. е. о проведении магистральной линии... в этом именно направлении, предпочтительно перед всеми возможными направлениями»[24]. Дума в свою очередь ходатайствовала перед Министерством путей сообщения о продолжении линии до соединения с Сибирской ж. д. в одном из трех пунктов: Челябинск, Петропавловск, Омск.

Направление Оренбург — Ташкент было поддержано многочисленными кругами русской буржуазии: Самарской городской думой, земством Самарской губернии, Нижегородским ярмарочным комитетом и собранием уполномоченных ярмарочного комитета, земством Уфимской губернии и др. Кроме того, за это направление высказывались ферганский, самаркандский и другие военные губернаторы и политический агент России в Бухаре В. Игнатов[25].

Наиболее могущественным сторонником этого направления было Военное министерство, которое видело в проектируемой линии главным образом ее военно-стратегическую и политическую стороны. В конце 90-х годов военный министр Куропаткин, опираясь на местных губернаторов и заинтересованные круги буржуазии, начал настойчиво добиваться в правительстве разрешения на строительство дороги в направлении Оренбург — Ташкент. При этом он подчеркивал ее военно-стратегическое и политическое значение как средство противодействия проникновению влияния Великобритании в Среднюю Азию.

Однако, несмотря на самые решительные высказывания представителей господствующих классов, строительство дороги задержалось. В 1896—1897 гг. эти ходатайства неоднократно отклонялись правительством в связи с тяжелым финансовым положением страны. В 1898 г. царь на ходатайство Вревского ответил, что «до окончания постройки Сибирской дороги осуществление этого великого предприятия на казенные средства немыслимо»[26].

Тогда Вревский начал добиваться разрешения на сооружение магистрали средствами частных акционерных обществ. С таким предложением он еще в 1896 г. обратился в Севастопольское отделение Московского международного торгового банка, но последнее отказалось. В 1898 г. инженер из города Катта-Кургана Л. О. Югович обратился в Министерство путей сообщения и к туркестанскому генерал-гу-

---

[24] Там же, лл. 40—43 и об.

[25] Там же, лл. 52—53 и об., лл. 57—60, 75—76 и об.; лл. 116—122 и об.

[26] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1308, лл. 50, 98 и др.

бернатору с просьбой предоставить ему концессии на строительство железной дороги Оренбург — Ташкент [27].

Тем временем против направления Оренбург — Ташкент выступили сильная прослойка туркестанской буржуазии и отдельные представители колониальной администрации, которые добивались проведения линии от Ташкента через Верный на Семипалатинск до соединения с Западно-Сибирской дорогой на ст. Новониколаевск (ныне Новосибирск) или на другом пункте линии. В качестве главного аргумента сторонники этого направления выдвигали необходимость ввоза в Ферганскую и другие области Туркестана дешевого семиреченского и сибирского хлеба, ибо увеличение площадей посева хлопчатника в крае приводило к сокращению производства хлеба для местного потребления, что тормозило дальнейшее развитие хлопководства. Цены на хлеб в хлопководческих областях были очень высокие, в 4—8 раз выше, чем в Семиречье [28].

Туркестан представлялся как постоянный и надежный рынок сбыта семиреченского и сибирского хлеба. В то же время хлопкоторговцы рассчитывали с привозом дешевого хлеба снизить закупочные цены на хлопок.

Еще в 1895 г. степной генерал-губернатор барон Таубе (ему в то время подчинялось Семиречье), а также военные губернаторы Семиреченской и Ферганской областей выступили с предложением строить железную дорогу между этими областями. Наиболее настойчиво отстаивали это направление выразители интересов семиреченской буржуазии. В 1896—1899 гг. на страницах «Туркестанских ведомостей» и «Семиреченских областных ведомостей» публикуются многочисленные статьи, издаются книги и брошюры, в которых излагаются преимущества и выгоды Туркестано-Сибирской дороги, в первую очередь линии Ташкент — Верный. Среди авторов этих работ и статей находились П. В. Бурде, А. Степневич, Я. Корольков, Я. А. Порошин, А. И. Путолов, Э. О. Баум и др.

30 мая 1897 г. Верненская городская дума, пользуясь поддержкой губернатора области, решила ходатайствовать перед Министерством путей сообщения о строительстве железной дороги Ташкент — Верный [29]. Ходатайство было поддержано степным генерал-губернатором, который в свою очередь обратился к министру путей сообщения М. И. Хилкову с этим предложением. В письме от 29 апреля 1898 г.

---

[27] Там же, лл. 97, 132—134 и об.

[28] С. Н. Велецкий. Железная дорога в Семиречье. Верный, 1910, стр. 26; ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 1725, лл. 5—11.

[29] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 88, л. 3 и об.; д. 32, лл. 31—32 и об.

он доказывал: «Две обширнейших области империи, Семипалатинская и Семиреченская, находятся совершенно вне линии железных дорог и с самыми примитивными путями сообщения. Если Семипалатинская область, хотя на некоторое время года, обслуживается в этом отношении р. Иртышом, то в Семиречье нет даже и временных речных путей. Между тем названные две области, как по своему положению, так и по богатству своих естественных произведений..., для своего развития настоятельно требуют приобщения их к мировому рынку путем соединения с общей сетью железных дорог... Этой цели, без сомнения, наиболее послужит соединение железнодорожным путем г. Ташкента с г. Семипалатинском через г. Верный, будущие изыскания укажут затем пункт соединения названного пути с Сибирской железной дорогой»[30].

Сторонники туркестано-сибирского направления железной дороги, как и оренбургско-ташкентского, начали вести предварительные изыскания трассы от Ташкента через Чимкент и Верный на Семипалатинск и Томск[31]. Семиреченский губернатор Иванов предписал строительному отделению Семиреченского областного правления, а также некоторым уездным начальникам (пишпекскому, верненскому, капальскому и лепсинскому) и верненскому полицмейстеру оказывать содействие изыскательским партиям.

Но уже в 1899 г. в правительственных кругах России возобладало мнение о необходимости строить дорогу от Ташкента на северо-запад, для соединения ее по кратчайшему пути с Центральной Россией как в целях военно-стратегических, так и экономических. На этом решении сошлись интересы трех сильнейших спорящих сторон: буржуазии, эксплуатировавшей хлопководческий Туркестан, помещиков, видевших здесь выгодный рынок для их хлеба, и Военного министерства, рассматривавшего дорогу со стратегических позиций. Поэтому теперь уже шел спор за выбор одного из двух направлений: Оренбург — Ташкент или Саратов — Чарджуй. В 1899—1900 гг. были произведены технические изыскания обоих направлений. Предварительные результаты изысканий показали некоторые преимущества направления Оренбург — Тургай — Ташкент, хотя его протяженность несколько превышала направление Саратов — Чарджуй. На этом направлении сравнительно лучше обстояло дело с водоснабжением, дорога проходила бы по более населенной и удобной для развития производительных сил местности. Да

---

[30] Там же, д. 1725, л. 2.
[31] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1308, л. 1367.

и строительство обошлось бы дешевле (80 млн. против 88 млн. руб.).

Когда были закончены изыскания на трассе Оренбург — Ташкент, при обсуждении их итогов военный министр Куропаткин предложил провести дорогу по еще более короткому (на 50 верст) направлению, а именно: Оренбург — Актюбинск — Мугоджарский хребет — Аральское море — Казалинск — Перовск — Туркестан — Ташкент [32]. Как и в вопросе о Сибирской ж. д., путь в Среднюю Азию по стратегическим соображениям, а также из-за стремления получить наиболее короткий путь для провоза в Россию туркестанского хлопка все более и более сокращался в ущерб охвату дорогой перспективных в экономическом отношении районов Казахстана.

Для исследования направления, предложенного Куропаткиным, были командированы инженер Иванов, а затем и несколько отдельных партий. Они доказали его выгодность с точки зрения экономии средств на строительство, хотя явно игнорировали экономические выгоды от распространения влияния дороги на более широкий район казахских степей.

Разногласий в деловых и правительственных кругах после этого обследования стало меньше, но они еще не прекратились. Так, 4 апреля 1900 г. на заседании особого совещания, созданного «для рассмотрения вопроса о соединении Европейской России со Средней Азией сплошным рельсовым путем», мнения разделились. Министр путей сообщения М. И. Хилков в конце июня 1900 г. совершил специальную поездку из Ташкента в Оренбург «для выяснения на месте наилучшего направления будущей железной дороги» [33]. Проводниками его в поездке были казахи, хорошо знающие местность (среди них был и Мирзагул Чиманов из Иргизского уезда Тургайской области, позже руководивший движением казахских крестьян против изъятия их земель в пользу оренбургского казачества) [34].

Хилков признал наиболее приемлемым вариант, предложенный Куропаткиным: Оренбург — Акмолинск — Казалинск — Перовск — Туркестан — Ташкент. Вскоре вопрос о строительстве магистрали Оренбург — Ташкент за счет государства был окончательно решен. 21 апреля 1901 г. правительство утвердило соответствующее положение [35].

Вся линия строящейся дороги в административном отношении была разделена на две части: северную — от Орен-

---

[32] ЦГИАЛ, ф. 446, оп. 30, д. 13, лл. 10—14.
[33] Там же, лл. 74—76.
[34] ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 4, д. 295, лл. 11—12.
[35] ЦГИАЛ, ф. 446, оп. 31, д. 20, л. 69.

бурга до Казалинска (946 верст) и южную — от Ташкента до Казалинска (790 верст). Несколько позже их границей была установлена станция Кубек, в 22 верстах от Казалинска [36]. Южная часть дороги проходила по территории Сыр-Дарьинской области Туркестанского края, северная — по территории Оренбургской губернии, Тургайской области и Темирского уезда Уральской области.

Строительство началось со стороны Оренбурга 10 мая, а со стороны Ташкента — 9 ноября 1901 г. По-настоящему же строительные работы развернулись лишь в 1902 г.[37]

1 января 1904 г. открылось временное движение поездов по всей линии Оренбургско-Ташкентской ж. д. Северная часть была полностью закончена и передана в эксплуатацию только 25 июля 1905 г., южная еще позже — 1 апреля 1906 г. И хотя регулярные товарные, пассажирские и военные перевозки по всей линии начались еще весной 1906 г., официальная передача ее в эксплуатацию, в связи с революционными выступлениями рабочих на дороге, состоялась только в сентябре 1906 г. Общая стоимость постройки дороги — около 120 млн. руб. [38]

К Оренбургско-Ташкентской ж. д. с 1 января 1905 г. был присоединен участок Кинель — Оренбург Самаро-Златоустовской ж. д. протяженностью 354 версты, а с 22 июля 1906 г.— станция Ташкент Среднеазиатской дороги. В результате общая протяженность новой магистрали составила 2090 верст [39], в том числе по современной территории Казахской ССР от ст. Акбулак на севере до ст. Келес на юге — 1600 верст, т. е. свыше 3/4 длины всей дороги [40]. По степным областям пролегала 1701 верста (по Уральской — 120, Тургайской — 534 и Сыр-Дарьинской — 1047 верст). Из восьми мастерских дороги шесть находилось на территории Казахстана. Пять крупных станций — Акмолинск, Челкар, Казалинск, Перовск, Туркестан — стали узловыми пунктами свя-

---

[36] «Материалы по обследованию казенных железных дорог. Ташкентская ж. д.». СПб., 1913, стр. 1—3.

[37] «Туркестанские ведомости», 1951, 11 октября, № 81; «Материалы по обследованию казенных железных дорог. Ташкентская ж. д.», стр. 1—3. Подробно о строительстве Оренбургско-Ташкентской ж. д. см. статью автора «Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской ж. д.». «Известия АН КазССР, серия истории, археологии и этнографии», 1962, вып. 2 (9), стр. 44—61.

[38] «Отчет по постройке северной части Оренбургско-Ташкентской ж. д.», ч. 1. СПб., 1908, стр. 1—2, 4; ЦГИАЛ, ф. 446, оп. 31, д. 20, л. 69 и об.; ф. 273, оп. 12, д. 398, л. 47 и об.

[39] «Материалы по исследованию казенных железных дорог. Ташкентская ж. д.», стр. 1—3; «Отчет по постройке южной части Оренбургско-Ташкентской ж. д. 1901—1905 гг». СПб., 1908.

[40] ЦГИАЛ, ф. 1157, оп. 1, д. 31, л. 15; «X лет Казахстана». Алма-Ата, 1930, стр. 151.

зи Казахстана с Россией и Средней Азией. Кроме того, экономически Казахстан тяготел к крупнейшим конечным станциям линии — Оренбургу и Ташкенту. Местом нахождения управления дороги не без споров был выбран Оренбург.

Так Казахстан получил вторую пересекавшую его территорию железнодорожную линию, на этот раз имевшую значительную протяженность. Все варианты проекта, расширявшие сферу влияния железной дороги на территорию Казахстана, были отвергнуты. Был принят вариант кратчайшего пути от Оренбурга до Ташкента, обеспечивавшего наиболее выгодную транспортировку хлопка (из Средней Азии) и хлебных грузов (из Поволжья), а также наибольшие удобства для доставки войск в Среднюю Азию в случае войны на ее границах. Не соображениями эксплуатации Казахстана руководствовалось царское правительство, сооружая эту дорогу. Но и она сыграла большую роль в развитии его экономических связей с Россией, стимулировала развитие товарных отношений в одной из наиболее отсталых колоний российского империализма.

За время с 1906 по 1909 г. было проложено только девять верст железнодорожных веток от двух описанных магистралей. Новый период сооружения железных дорог, теперь уже специально для Казахстана, начинается с 1910 г.

ТРОИЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Весной 1910 г. было создано акционерное общество Троицкой ж. д. Оно занялось строительством и эксплуатацией 128-верстной линии от города Троицка через ст. Полетаево Самаро-Златоустовской дороги до ст. Челябинск Сибирской магистрали. Стоимость линии была определена в 5,5 млн. руб.[41] Это была первая железная дорога, строительство которой было рассчитано непосредственно на эксплуатацию Казахстана-колонии. Она должна была содействовать притоку переселенцев в Кустанайский и другие уезды Тургайской области и вывозу сельскохозяйственных продуктов и животноводческого сырья из них на Самаро-Златоустовскую и Сибирскую железные дороги. Проект ее был утвержден без особых споров, так как на нем сразу же сошлись интересы помещиков (крестьянская колонизация) и буржуазии (вывоз сельскохозяйственного сырья). К тому же строительство осуществлялось не на государственные, а на частные средства.

---

[41] ЦГИАЛ, ф. 1157, оп. 1, д. 31, л. 2 и об.

Учредителями акционерного общества по постройке дороги были известный капиталист А. И. Путилов, инженер И. Х. Денисов и М. А. Соловейчиков[42]. К строительству приступили в конце 1910 г. К середине октября 1911 г. линия дошла до Троицка (104 версты), куда первый поезд со ст. Полетаево прибыл 18 октября, а с 3 ноября открылось временное движение на этом участке[43].

Но часть линии — от ст. Полетаево до ст. Челябинск — из-за трудностей в организации строительства не была проложена. По распоряжению правительства общество было освобождено от этого обязательства. Воспользовавшись этим, правление общества в марте 1911 г. обратилось в Министерство финансов за разрешением продлить линию от Троицка до Кустаная в пределы Тургайской области. Комиссия по строительству железных дорог при Министерстве путей сообщения при обсуждении этого вопроса 14 июня 1911 г. признала необходимым строить кустанайский участок Троицкой линии «в интересах колонизации края путем развития переселенческого движения в нем»[44].

Протяженность этой линии составляла 167 верст, строительная стоимость, включая подвижной состав и оборотный капитал, была определена в 8 913 617 руб. Общество за свой счет провело необходимые изыскательские работы. 23 июня 1912 г. правительство разрешило обществу строить линию до Кустаная. Для руководства строительством было создано местное управление, которое называлось «Кустанайским отделением по постройке новых линий общества Троицкой ж. д.»[45].

Строительство началось весной 1913 г. и к концу года было закончено. С 1 декабря здесь открылось движение поездов.

Троицко-Кустанайская ж. д. проходила по территории Казахстана на протяжении 166 верст, а со строительством линии Орск — Троицк протяженность железнодорожной сети в этом районе края составляла всего 232 версты[46].

СЕМИРЕЧЕНСКАЯ И АЛТАЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Но Троицко-Кустанайская дорога была только началом строительства железнодорожных путей специально для Ка-

---

[42] «Степь» (Троицк), 1909, 16 апреля.

[43] Там же, 1911, 4 января, 15, 20 октября и 15 ноября.

[44] ЦГИАЛ, ф. 1157, оп. 1, д. 31, л. 2.

[45] «Степь», 1909, 16 апреля.

[46] ЦГИАЛ, ф. 1157, оп. 1, д. 31, л. 2 и об.; «X лет Казахстана», стр. 150—151.

захстана. Накануне и во время первой мировой войны здесь строились еще две линии — Алтайская и Семиреченская. Они представляли собой два конечных участка давно проектировавшейся Туркестано-Сибирской магистрали и были рассчитаны на расширение экономических связей между Сибирью, Казахстаном и Средней Азией, в конечном счете всех этих трех колониальных районов — с Центральной Россией, в целях усиления их колониальной эксплуатации.

Сооружению этой дороги сопротивлялись русские помещики, предпочитавшие использовать Среднюю Азию как рынок для продажи хлеба главным образом из Поволжья, чем открывать путь в Туркестан сибирскому и семиреченскому дешевому хлебу. Разрешение этого вопроса откладывалось до окончания строительства Оренбургско-Ташкентской ж. д. Когда это строительство было завершено, империалистическая буржуазия вновь подняла вопрос о соединении Туркестана и Сибири рельсовой дорогой. В правительственных и деловых кругах России возобновилось его обсуждение.

В 1905 г. этот вопрос был передан на обсуждение комиссии по новому железнодорожному строительству при Министерстве путей сообщения. Сильная оппозиция строительству этой дороги со стороны помещиков немедленно сказалась на работе комиссии. На своих заседаниях 5—14 марта 1905 г. комиссия «усомнилась» в «степени государственно-экономического значения» Туркестано-Сибирской ж. д., а некоторые ее члены говорили даже «об отсутствии (подразумевалось, с точки зрения интересов русских помещиков. — *М. А.*) такого значения для проектируемой линии»[47]. Поэтому комиссия высказалась за проведение «не только технических изысканий, но также исследований экономических и горнопромышленных» по нескольким направлениям, связывающим Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию.

Первое из предложенных направлений было определено так: «От Ташкента или одной из близ лежащих станций Среднеазиатской ж. д.[48] на Верный, Семипалатинск — Барнаул, с выходом от Барнаула на Сибирскую ж. д. у ст. Оби, Помолошной или Мариинска, с ветвями (или с заходом) на Кузнецк, Кольчугино и Бийск»[49].

Весной 1906 г. установили объем этих изысканий, причем они должны были производиться в первую очередь на двух конечных участках: Алтайском (Семипалатинск — Барнаул до Сибирской дороги) и Семиреченском (Ташкент —

---

[47] «Труды Комиссии по обследованию района Туркестано-Сибирской ж. д.», ч. I. СПб., введение, стр. 2—3.

[48] Видимо, опечатка. Следует читать: «Оренбургско-Ташкентской ж. д.».

[49] Там же, стр. 3.

Верный), а изыскания соединяющего их участка (Верный — Семипалатинск) относились на вторую очередь.

Для обследования района Туркестано-Сибирской ж. д. в экономическом и горнопромышленном отношении была образована также особая межведомственная комиссия. В нее входили представители заинтересованных министерств и управлений. Обследование началось 5 августа со ст. Помолошной Сибирской ж. д., откуда члены комиссии начали изучать Алтайский участок и 29 сентября 1906 г. прибыли в Семипалатинск. Попутно обследовав участок Семипалатинск — Верный, отложенный на вторую очередь, комиссия в конце сентября — начале ноября была уже в Верном. Обследование южного участка магистрали завершилось быстро, и комиссия во второй половине октября была в Ташкенте.

Технические изыскания северного и южного участков были закончены в том же году, а среднего — в 1907 г.[50] В 1907—1908 гг. комиссия обрабатывала материалы и составляла свои «Труды», в которых доказывала необходимость строительства двух конечных участков проектируемой магистрали. По мнению комиссии, северный участок, во-первых, открывал путь притоку переселенцев в Алтайский округ, «самый обширный и лучший колонизационный район Сибири»[51], а, во-вторых, при продолжении дороги от Семипалатинска через Сергиополь к пограничному пункту Бахты позволял расширить торговлю с Монголией, одновременно приобретая стратегическое значение[52]. Южный участок также способствовал бы притоку в край переселенцев, доставке в Туркестан дешевого семиреченского хлеба, и, наконец, при продолжении рельсового пути от Верного до Джаркента линия также приобрела бы важное стратегическое значение[53].

Таким образом, строительство дороги побуждалось заинтересованностью помещиков в крестьянской колонизации новых районов и военно-стратегическими соображениями. Учитывалась и заинтересованность буржуазии в снабжении Средней Азии дешевым хлебом, против чего возражали помещики. Но в процессе обсуждения проектов стратегические соображения из года в год занимали все большее место. Этому способствовали события, связанные с подготовкой войны 1914 г.

По поводу разрабатываемых проектов в 1909 г. степной

---

[50] Там же, стр. 3—9.

[51] Там же, «Заключение комиссии», стр. 1.

[52] Там же, «Железнодорожный экономический очерк Туркестано-Сибирской ж. д.», стр. 35; ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 1725, л. 174 и об.

[53] «Труды комиссии», т. I, стр. 162—163.

генерал-губернатор в письме к туркестанскому генерал-губернатору писал, что Туркестано-Сибирскую ж. д. необходимо считать «линией высокой стратегической важности, связывающей два вероятных театра действий, — Дальний Восток и Среднеазиатские владения»[54]. Генерал-губернатор подчеркивал «исключительное значение» дороги.

Комиссия целиком поддержала соображения генералов. Учла и то, что по этим участкам магистрали можно будет быстро доставлять карательные войска царизма для подавления возможного национально-освободительного движения местных трудящихся. Комиссия писала: «Едва ли можно вполне довериться лойяльности туземного населения...»[55].

Совершенно иное отношение было к среднему участку магистрали (Верный — Семипалатинск), сооружение которого означало создание надежной транспортной связи между Туркестаном и Сибирью, открывало путь дешевому сибирскому хлебу в хлопководческие районы. Строительство этой части дороги комиссия признала «преждевременным», «обременительным» для финансов России[56]. Такую форму принимало помещичье сопротивление строительству Турксиба. «По стратегическим соображениям» помещики уже мирились с постройкой дороги до Верного и даже до Джаркента, т. е. согласились на соединение Семиречья с Туркестаном, но еще противились сближению Туркестана с Сибирью.

Комиссия сочла наиболее удобным и выгодным строительство Алтайской линии в направлении Обь — Барнаул — Семипалатинск (613 верст), а Семиреченской — от Арыси через с. Малдыбай на Верный (806 верст), в обход Курдайских ворот, через перевал Чокпар. Но, ссылаясь на финансовое положение страны, она предлагала в первую очередь проложить железную дорогу только от Оби до Бийска с ветвью на Барнаул и от Арыси через Аулие-Ата до Пишпека[57]. В свете рассмотренного и это сокращение плана очень показательно, ибо ссылки на финансовые затруднения не имели существенного значения, поскольку можно было строить дорогу на частные капиталы. И здесь сказывалось сопротивление помещиков.

Одновременно с работой этой комиссии в 1905—1906 гг. проводились изыскания и в других направлениях, по которым можно было связать между собой железнодорожными линиями отдельные районы Сибири и Казахстана. К их числу относились: Омск — Павлодар — Семипалатинск (697 верст), Барнаул — Павлодар (454 версты), Актюбинск —

[54] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 1705, лл. 174 и об.
[55] «Труды комиссии», ч. I, стр. 153.
[56] Там же, «Заключения комиссии», стр. 4—7.
[57] Там же, стр. 2, 6—7, 154.

Тургай — Акмолинск — Семипалатинск (1781 верста) и Уральск — Оренбург — Орск — Атбасар — Акмолинск (1500 верст). К 1909 г. в Министерство финансов поступило 11 предложений о сооружении восьми железнодорожных линий в Казахстане и Сибири. Это свидетельствовало о возросшей заинтересованности помещиков в переселении в Казахстан крестьян из России и буржуазии — в усилении колониальной эксплуатации края.

Но комиссия при Министерстве путей сообщения в 1911 г. большинством голосов высказалась только за строительство Алтайской (от Семипалатинска через Барнаул до ст. Новониколаевск) и Южно-Сибирской (от Уральска через Оренбург до Семипалатинска) магистралей. Затем она поддержала предложение о строительстве железной дороги в Семиречье от ст. Арысь до Пишпека и Верного [58]. Это была уступка настойчивым ходатайствам представителей русской текстильной буржуазии, а также торговцев хлопком и хлебом городов Ташкента, Чимкента, Пишпека и Верного [59], к которым присоединялась местная колониальная администрация (туркестанский и степной генерал-губернаторы, военные губернаторы Сыр-Дарьинской, Семиреченской областей и др.). Но эта уступка была сделана только потому, что с интересами названных кругов буржуазии совпадали внешнеполитические и военно-стратегические соображения царского правительства.

Доказательством того, что финансовые соображения выдвигались лишь для прикрытия подлинных причин нежелания довести строительство до конца, служит такой факт. Когда в начале 1911 г. правительство разрешило сооружение Алтайской и Семиреченской железных дорог на средства частных акционерных обществ [60], к нему с предложением своих капиталов обратились сразу семь групп предпринимателей. Правительство могло преодолеть финансовые затруднения путем привлечения к постройке дорог частных капиталов. Но оно на это не пошло. Из семи групп разрешение на строительство получила только одна, во главе с крупным капиталистом А. И. Путиловым. 28 мая 1912 г. было издано распоряжение об образовании акционерного общества Семиреченской ж. д. Учредителями общества были

---

[58] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 8, д. 1058, лл. 1—4; д. 1331, л. 2.

[59] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 1725, лл. 35—37, 64—71, 91—92 и об., 196—200 и др.; д. 1725, лл. 25—26, 34—41, 107—217 и об. См. также ЦГИАЛ, ф. 208, оп. 3, д. 1130, лл. 56—57, 174—183, 186—214 и др. (Записка об экономическом значении и грузообороте проектируемой Северо-Туркестанской ж. д. Арысь — Верный.).

[60] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 1725, лл. 144—151, 219—224, 74—75, 250, 174, 29—210, 244 и др.; д. 1726, лл. 62 и др.

А. И. Путилов и инженер А. А. Бунге. Оно намеревалось построить эту дорогу в две очереди. К первой относился участок от Арыси через с. Малдыбай и г. Аулие-Ата до Пишпека (536 верст) со сроком строительства три года, ко второй — ветвь на с. Токмак и линия на Верный, которые следовало проложить в течение семи лет [61].

По настоянию представителей ташкентской и чимкентской буржуазии и местной колониальной администрации [62] впоследствии направление последней линии было несколько изменено. 24 мая 1913 г. правительство приняло решение о проведении Семиреченской ж. д. от Арыси через Чимкент и далее по утвержденному ранее направлению. Строительная стоимость ее была определена в 41 235 757 руб., включая подвижной состав и оборотный капитал [63].

Работы на трассе начались летом 1914 г. со стороны ст. Арысь. К сентябрю следующего года рельсовые пути достигли Чимкента и на первых 75 верстах (между Арысью и Чимкентом) с 10 октября началось временное товарное и пассажирское движение. Через три с лишним года после начала строительства линия дошла только до ст. Бурное (237 верст)[64], т. е. за установленное правительством время не была сооружена даже половина ее первой очереди.

Основной причиной этого была нехватка рельсов, вызванная начавшейся разрухой в металлургической промышленности России в связи с войной. Кроме имевшегося незначительного запаса на укладке пути использовались и рельсы, снятые с запасных путей на станциях, разъездах и карьерах Среднеазиатской, Ферганской, Бухарской и Оренбургско-Ташкентской дорог. Но и этого не хватало для доведения линии до Аулие-Ата [65].

Одновременно с обществом Семиреченской дороги было создано и акционерное общество Алтайской дороги. Его учредителем стала группа предпринимателей во главе с Хрулевым [66]. Оно бралось за строительство и эксплуатацию железной дороги от Новониколаевска через Барнаул до Семипала-

---

[61] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 8, д. 1331, лл. 2—3; д. 1330, лл. 1—8; д. 1331, лл. 80—82; д. 1331, лл. 191—213; д. 1130, л. 244.

[62] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 1725, лл. 35—36; д. 1726, лл. 25—26, 34—41, 42—45; ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 1130, лл. 174—183, 247 и др. В 1912 г. с подобным ходатайством в Петербурге побывала депутация Ташкента и Чимкента во главе с ташкентским городским головой Майлицким.

[63] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 1131, лл. 270—275; д. 1132, лл. 49—53; д. 1130, л. 244.

[64] Г. Ф. Дахшлейгер. Турксиб—первенец социалистической индустриализации. Алма-Ата, 1958, стр. 1.

[65] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 12, д. 1828, лл. 244—249, 251—252.

[66] ЦГИАЛ, ф. 291, оп. 1, д. 22, лл. 1—27.

тинска с ветвью до Бийска. Протяженность линии 751 верста, срок сооружения пять лет. Причем строительные работы со времени начала их должны были занять три с половиной года. К работам приступили 1 июня 1913 г. В сентябре 1915 г. строительство в основном завершилось. На линии было создано 22 станции, 3 технических разъезда и 50 площадок для не открытых еще разъездов. Регулярное движение от Новониколаевска до Семипалатинска началось 21 октября [67]. И здесь, как на участке Арысь — Чимкент, на укладке пути использовались старые, снятые с Сибирской дороги рельсы. Укладывались также непропитанные шпалы, а иногда и кедровые, которые предстояло заменить сосновыми.

По территории Казахстана прошло 106 верст новой дороги: от ст. Аул через Бель-Агач до Семипалатинска [68]. Последний был расположен на тупиковой линии Алтайской дороги.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МЕСТНОГО, ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ХАРАКТЕРА

Кроме описанных сравнительно крупных железных дорог общего пользования в крае было построено несколько местных линий производственного (горнозаводского) характера — Экибастузская, Спасско-Карагандинская, Риддерская и др. Вкратце остановимся на истории, целях и результатах сооружения некоторых из них.

Экибастузская железная дорога. В 1898 г. «Воскресенское горнопромышленное общество», разрабатывавшее богатейшие экибастузские каменноугольные месторождения вблизи Павлодара, построило 110-верстную ширококолейную железнодорожную линию от Экибастуза до пристани Ермак на Иртыше. Протяженность линии составляла 110 верст. Эта дорога предназначалась для вывоза экибастузского угля в места его сбыта и потребления, а также удовлетворения производственных нужд общества. Она стала называться, как и общество, Воскресенской. Уголь доставлялся из Экибастуза по железной дороге до Ермака, а далее на баржах по Иртышу и Сибирской дороге — для Западно-Сибирского пароходства, Омска, Семипалатинска, Риддера, Барнаула, Павлодара, Петропавловска и других городов края, на кыштымские и надеждинские заводы Пермской губернии и др.

Основным потребителем этого угля была Сибирская ма-

---

[67] Там же; «X лет Казахстана», стр. 150—151.

[68] ЦГА КазССР, ф. 64, оп. 1, д. 1288, л. 20; ЦГИАЛ, ф. 291, оп. 1, д. 22, лл. 1—27.

гистраль, в особенности ее участок от Челябинска до Омска (железнодорожные мастерские и депо, шпалопропиточные заводы на станциях Омск, Куломзино и др.), годовой расход угля которого доходил до 17—18 млн. пудов [69].

В 1901 г. управление Сибирской дороги и правление «Воскресенского горнопромышленного общества» заключили договор о поставке 23,5 млн. пудов экибастузского угля [70], из них в 1901 г. — 3 млн., в 1902 г. — 3,5, в 1903 и 1904 гг. — по 4 млн., в 1905 и 1906 гг. — по 4,5 млн. пудов.

Экибастузская дорога работала с большими перебоями, несвоевременно вывозила уголь из Экибастуза и свинцово-цинковые концентраты из Риддера. Дело в том, что в 1916 г. она имела всего 6 паровозов, 87 угольных и 2 крытых вагона. По подсчетам общества, требовалось еще 10 платформ, 50 угольных вагонов, 5 крытых товарных и 1 пассажирский вагон. Представители общества сообщали в правление, что на дороге «подвижной состав явно недостаточен, необходимые платформы и вагоны не приобретены, работающий [подвижной состав] изнашивается с развитием добычи угля; в особенности чувствуется недостаток в угольных вагонах; недостаток в открытых платформах для перевозки леса и тяжелых грузов чувствовался все время; крытых вагонов для более ценных грузов тоже недостаточно» [71].

Хотя общий объем грузооборота Экибастузской дороги мог составить 12 млн. пудов в год, она в 1900 г. перевезла только около 5 млн. пудов грузов и 12 тыс. пассажиров [72]. Общество в первые два года сумело поставить на Сибирскую дорогу только 3,6 тыс. пудов угля. Основными причинами этого были периодическое обмеление Иртыша и непродолжительность навигационного периода.

В 1903 г. после банкротства «Воскресенского горнопромышленного общества» его железнодорожная линия была заброшена, подвижной состав и полотно дороги пришли в упадок. И только в 1914 г. «Киргизское горнопромышленное общество» восстановило ее и начало использовать для перевозки угля до Иртыша, а также цинковых и свинцовых концентратов Риддера — до Экибастуза. В 1916 г. грузооборот дороги достиг почти 9 млн. пудов, в том числе перевозки угля составили около 1,8 млн., свинцовых и цинковых концентратов — 1 47 802 пуда, леса — 604 080, кирпича —

---

[69] ЦГА КазССР, ф. 17, оп. 1, д. 9, л. 87 с об.; д. 1, л. 170.

[70] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 968, л. 216 и об. «Район железной дороги Петропавловск — Спасский завод в экономическом отношении», стр. 287.

[71] ЦГА КазССР, ф. 17, оп. 1, д. 25, лл. 217—231.

[72] «Россия. Полное географическое описание нашего отечества, т. XVIII. Киргизский край». СПб., 1903, стр. 307.

76 146, извести — 37 098, строительного камня — 1 568 100 пудов [73]. Предпринимались меры по развитию подъездных путей к Экибастузской линии от отдельных шахт, цинкового завода и других предприятий «Киргизского горнопромышленного общества». Но эти работы не были завершены до революции.

Спасско-Карагандинская железная дорога. Эта узкоколейная (600 *мм*) линия строилась в 1906—1907 гг. Протяженность ее от Карагандинских угольных копей до Спасского медеплавильного завода составляла 110 верст. Она имела всего 3 паровоза, 40 вагонов и платформ [74]. Основной целью строительства дороги была перевозка карагандинского угля на основное место его сбыта и потребления — Спасский медеплавильный завод.

К сожалению, у нас нет точных материалов об объеме перевозок по этой линии. Но имеющиеся отрывочные данные позволяют предполагать, что примерно 85—90 проц. годовой добычи карагандинского угля перевозилось по этой линии на Спасский завод. Так, в 1905 г. в Караганде было добыто 4 036 992 пуда угля, из них было вывезено в основном на Спасский завод 3 679 123 пуда. В 1917 г. было добыто 2 071 820 пудов, из них только за последние шесть месяцев года перевезено на Спасский завод 902 170 пудов. По месяцам эти перевозки распределялись так: июль — 118 288 пудов, август — 127 778, сентябрь — 114 054, октябрь — 195 300, ноябрь — 200 650, декабрь — 146 200 пудов [75].

Несмотря на необеспеченность подвижным составом и частые перебои в работе, Спасско-Карагандинская дорога дала толчок к более интенсивной разработке Карагандинских копей и Спасских месторождений меди. Она увеличила и ускорила перевозку угля, облегчила его сбыт и потребление, а это создавало возможность для увеличения его добычи. Если за все предыдущее до постройки линии время (1856—1886, 1899—1907 гг.) в Караганде было добыто всего 27 359 тыс. пудов угля (в среднем 710,9 тыс. в год), то с 1908 по 1913 г. — 20 879 тыс., в среднем по 2982,7 тыс. пудов. Следовательно, за короткое время добыча возросла более чем в 4 раза [76]. В свою очередь увеличение добычи угля и перевозки его по железной дороге способствовали значительному росту производительности Спасского завода. До постройки узкоколейки он в среднем выплавлял 19,6 тыс.

---

[73] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 968, л. 216.

[74] ЦГА КазССР, ф. 64, оп. 1, д. 4698, лл. 99—147.

[75] ЦГА КазССР, ф. 587, оп. 1, д. 14, лл. 21—23; д. 48, лл. 1—18.

[76] Подсчитано на основе данных книги Е. Б. Бекмухаметова «Цветная металлургия и горное дело дореволюционного Казахстана». Алма-Ата, 1964, стр. 164—165.

пудов меди в год, а после — по 188,7 тыс. пудов, т. е. выплавка меди увеличилась более чем в 9 раз [77].

Риддерская железная дорога строилась в 1915—1916 гг. «Риддерским акционерным обществом» для перевозки свинцово-цинковых концентратов из Риддера в Усть-Каменогорск. Далее эти концентраты отправлялись по Иртышу до пристани Ермак, откуда по железнодорожной линии на плавку в построенные тогда в Экибастузе свинцовый и цинковый заводы «Киргизского горнопромышленного общества».

Для перевозки по Иртышу риддерских концентратов и экибастузского угля «Риддерское акционерное общество» приобрело в Омске 8 пароходов и 26 барж [78].

Первоначально строительная стоимость Риддерской горнозаводской узкоколейной ветки была определена в 2,5 млн. руб. Протяженность линии составила 96 верст, основных железнодорожных станций было пять: Риддер, Кедровая, Черемшанка, Тарханы, Усть-Каменогорск [79].

Сооружение дороги началось летом 1915 г. Продолжалась первая мировая война. Военное ведомство, остро нуждавшееся в свинце и цинке, придавало большое значение Риддеру, который был в числе предприятий, работавших «для нужд государственной обороны». Особенно серьезное внимание уделялось строительству горнозаводской железнодорожной линии, обеспечению ее подвижным составом, строительными материалами (рельсы, шпалы) и рабочей силой. Однако линия была закончена лишь к концу 1916 г. И вплоть до 1917 г. свинцово-цинковые концентраты перевозились от Риддера до Экибастуза (примерно на расстояние около 700 верст) в основном гужевым транспортом.

ИТОГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В КАЗАХСТАНЕ К 1917 ГОДУ

Все дореволюционное железнодорожное строительство дало Казахстану 2793 версты рельсового пути, из них 2557 верст относились к железным дорогам общего пользования, а остальные 236 верст были линии местного, производственного характера. Сеть железнодорожных линий Казахстана в 1917 г. выглядела так (табл. 1)[80]:

---

[77] Подсчет произведен по данным книги Е. Б. Бекмухаметова (стр. 248—249).

[78] ЦГА КазССР, ф. 17, оп. 1, д. 11, лл. 35—36 об.

[79] ЦГА КазССР, ф. 444, оп. 1, д. 10, лл. 85—87 об.

[80] Составлена по данным статистических сборников: «X лет Казахстана»; «Казахская ССР за 20 лет» (Алма-Ата, 1940) и дополнительным данным статьи.

Сеть железнодорожных линий Казахстана в 1917 г.

Железные дороги	Годы строительства	Протяженность, верст	
		всего	из них в пределах Казахстана
Рязанско-Уральская	1893—1897	3600	194
Сибирская	1893—1895	3138	178
Воскресенская	1898—1900	110	110
Оренбургско-Ташкентская	1901—1905	2090	1600
Троицкая	1911—1913		232
Алтайская	1913—1915	751	106
Семиреченская	1914—1916	806	237
Риддерская	1914—1916	96	96
Спасская	1906—1908	40	40
Итого			2793

Данные таблицы свидетельствуют, что огромные пространства Казахстана были обеспечены рельсовыми путями крайне слабо. Так, в 1917 г. на 1000 $км^2$ края их приходилось лишь около версты. К тому же эта сеть железных дорог распределялась по основным районам Казахстана очень неравномерно. Семиреченская область не получила ни одной версты дорог. А остальные области Казахстана (дореволюционного административного деления, но в пределах современной территории республики) имели следующую протяженность железнодорожных линий: Сыр-Дарьинская — 1137, Тургайская — 932, Уральская — 310, Семипалатинская — 236 и Акмолинская — 178 верст[81]. Около 3/4 сети Казахстана приходилось на Сыр-Дарьинскую и Тургайскую области. Но следует отметить, что железнодорожные линии проходили по наименее заселенной части этих областей. Наиболее заселенные Аулие-Атинский, Чимкентский уезды Сыр-Дарьинской области до 1915 г. дорог не имели.

Так выглядит итог железнодорожного строительства в Казахстане к 1917 г.

В Семипалатинской области отсутствие до 1915 г. железных дорог несколько восполнялось водным путем по Ирты-

[81] Там же. Подсчет наш.

шу. Грузы по Иртышу между Омском и Семипалатинском перевозили несколько пароходных компаний — «Западно-Сибирское товарищество пароходства и торговли», «Русско-китайское общество пароходства и торговли», «Торговый дом Плотникова М. и сыновей» и др. В 1911 г. по Иртышу ходили 73 парохода и 214 непаровых судов и барж, основная часть которых была занята перевозкой грузов между Омском и Семипалатинском [82].

Гужевым транспортом грузы перевозились в основном по торговым трактам Петропавловск — Кокчетав, Кокчетав — Акмолинск, Кокчетав — Атбасар, Каркаралинск — Павлодар, Омск — Семипалатинск, а также по Таинчинскому тракту (Петропавловск — Акмолинск, минуя Кокчетав).

Но и эти пути сообщения в течение года работали немногим более шести месяцев. С наступлением холодов до весны, обычно с ноября по апрель, перевозка грузов гужом и по Иртышу прекращалась.

Тяжелое положение с транспортом создавало огромные трудности для экономического развития края. Что касается трудящихся масс, в первую очередь крестьянства, то они страдали и от развития железных дорог и от их недостатка.

Вовлекая сельское хозяйство в товарные отношения, железные дороги в Казахстане действительно играли роль «орудия угнетения» трудящихся со стороны империализма, ибо с их помощью из края выкачивались огромные богатства — результат труда крестьянства и рабочего класса. В край ввозились товары из промышленных губерний, продававшиеся по повышенным ценам, на чем русская и местная буржуазия сколачивала огромные состояния.

В то же время крестьянство страдало и от недоразвитости транспорта. Доставка сельскохозяйственных продуктов и скота до ярмарок и железнодорожных станций обходилась крайне дорого и вообще крестьянину была непосильна. Крестьянство вынуждено было продавать продукты своего труда на месте по крайне низким ценам. Образование единого общеказахстанского рынка тормозилось. В крае царило исключительное разнообразие цен, что создавало почву для широко распространенных спекуляций, обмана крестьянства.

Такое состояние железнодорожного транспорта не удовлетворяло и империалистическую буржуазию, которая в начале XX в. стремилась расширить эксплуатацию Казахста-

---

[82] ЦГА КазССР, ф. 17, оп. 1, д. 2, лл. 183—184, 192—193; «Район железной дороги Петропавловск — Спасский завод в экономическом отношении», стр. 257—258.

на-колонии. Буржуазия интересовалась Казахстаном не только как источником сельскохозяйственного сырья и рынком сбыта промышленных товаров, но и как краем, в недрах которого обнаружены ценные полезные ископаемые. В связи с этим один за другим возникали проекты расширения железнодорожной сети в степных областях.

В основном это были различные направления предполагавшейся Южно-Сибирской магистрали. Они предназначались в первую очередь для вывоза экибастузского и карагандинского угля на Урал.

Еще в 1899 г. выдающийся русский ученый Д. И. Менделеев, возглавлявший специальную комиссию по проверке на месте причин упадка металлургической промышленности Урала, пришел к заключению, что «будущность уральской промышленности зависит главнейшим образом от топлива».

Использование в металлургии дорогостоящего древесного угля не оправдывало себя. Требовался ввоз из других районов страны на Урал большого количества коксующегося каменного угля. Великого ученого привлекли районы Центрального Казахстана, богатые угольными месторождениями. Он пришел к заключению о необходимости проведения железной дороги от ст. Петропавловск Сибирской ж. д. до Экибастуза и таким образом решить проблему топлива для Урала. Сторонники направления Челябинск — Семипалатинск отмечали также, что для этого направления «вопрос о карагандинских копях становится вопросом первостепенной важности».

В ноябре 1903 г. «Воскресенское горнопромышленное общество» обратилось к правительству с ходатайством о предоставлении ему права сооружения железнодорожной линии Экибастуз — Петропавловск протяжением 500 верст. Но правительство в январе 1904 г. отклонило предложение общества, мотивируя свой отказ тем, что эта линия не дает дохода. Тогда это общество обратилось за разрешением учредить новое общество для постройки и эксплуатации первого участка проектируемой Омско-Семипалатинской дороги от разъезда Омск-пост до Экибастузских копей, протяженностью 383 версты. Но и это ходатайство правительство отклонило [83].

В 1905—1906 гг. горнопромышленник Деров на свои средства произвел технические и экономические изыскания направления железнодорожной линии Омск — Семипалатинск и представил правительству доклад с просьбой предоставить ему концессию на строительство этой линии. По предварительным данным, протяженность дороги составляла

---

[83] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 968, лл. 1963—1964 и об.

697 верст, строительная стоимость — 35,2 млн. руб., грузооборот линии — 61 896 тыс. пудов, из которых 63 проц. должны были составлять горнозаводские грузы (уголь, кокс, медь, медные руды).

Во всех трех случаях обнаруживается стремление буржуазии расширить доступ к горным богатствам Казахстана.

В 1905—1907 гг. проводились технические и экономические изыскания направлений железных дорог Барнаул — Павлодар (454 версты), Актюбинск — Тургай — Акмолинск — Семипалатинск (1781 верста), Уральск — Орск — Атбасар — Акмолинск (1500 верст), Челябинск — Троицк — Кустанай — Атбасар — Акмолинск — Семипалатинск и др.[84] В грузообороте проектировавшихся линий также значительное место должны были занимать экибастузский или карагандинский уголь и другие горнозаводские грузы (от 25 до 65 проц.).

Следует особо отметить предложение о строительстве железной дороги от ст. Петропавловск Сибирской магистрали через Кокчетав и Акмолинск до Спасского медеплавильного завода, протяженностью в 731 версту. Летом 1911 г. специальная партия провела экономическое обследование этого района и в начале 1912 г. опубликовала свои материалы отдельной книгой. По предварительным подсчетам, грузооборот проектировавшейся линии определялся по уровню 1910 г. в 18,3 млн., а к 1917 г. — 30,5 млн. пудов. Из них вывоз 19,5 млн., ввоз — 8 млн., местные грузы — 3 млн. пудов. Предполагалось, что проектируемая линия будет вывозить на Сибирскую дорогу 1,3 млн. пудов карагандинского угля, 260 тыс. пудов спасской меди в Петербург и Тулу. Сама линия для своего потребления должна была получать еще около 736 тыс. пудов карагандинского угля. На этот раз в грузообороте большое место отводилось и вывозу из Центрального и Северного Казахстана продуктов земледелия и животноводства: хлеба — около 5 млн. пудов, кожи — более 0,5 млн., шерсти — около 0,4 млн. пудов и т. д. Кроме мануфактуры, галантереи и бакалеи намечался ввоз значительного количества строительных материалов (более 2 млн. пудов), в особенности леса для Спасского завода и Карагандинских копей (350 тыс. пудов)[85].

Одновременно проводились технические и экономические изыскания проектируемой железной дороги от ст. Курган

---

[84] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 1058, лл. 1—6.

[85] «Район железной дороги Петропавловск — Спасский завод в экономическом отношении», ч. I, стр. 85—91, 101; ч. II, стр. 314, приложения.

Сибирской магистрали на Атбасар, которая должна была расширить вывоз сельскохозяйственного сырья.

В 1912 г. в Министерстве путей сообщения за разрешением на сооружение железной дороги Петропавловск — Спасский завод обратились две группы предпринимателей: 1) М. А. Соловейчик, И. Н. Гульковский и Я. М. Гольденов, 2) В. К. фон Андрень и Л. К. Шишминцев. Но правительство, мотивируя тем, что конечный участок от Акмолинска до Спасского завода на протяжении 256 верст «проходил по пустынной, в преобладающей части непригодной для земледелия местности и имел целью обслужить лишь конечный пункт линии, где расположены Карагандинские копи и Спасский завод», отклонило оба ходатайства. Вместо этого в мае 1914 г. оно предоставило право учредить акционерное общество Акмолинской ж. д. от Петропавловска до Кокчетава, на протяжении всего 182 верст [86].

Летом 1913 г. проведены изыскания линии железной дороги Спасский завод — Пишпек, которая связывала бы сплошным рельсовым путем Сибирскую магистраль с намечавшейся к строительству в 1914 г. Семиреченской ж. д. Материалы обследования были опубликованы в мае 1914 г. отдельной книгой [87]. Линия Спасский завод — Пишпек проектировалась не как самостоятельный, а как транзитный путь из Сибири в Семиречье и обратно через Центральный Казахстан.

Но все эти проекты проведения железнодорожных линий в Центральном Казахстане, как и многие другие, остались на бумаге: царское правительство было против широкого развития железнодорожной сети в Казахстане. Чем объясняется его сопротивление?

В XX в. царское правительство прежде всего стремилось расширить крестьянскую колонизацию Казахстана, чтобы смягчить аграрные противоречия в России и увеличить доходы казны в виде налогов с переселенцев. По этой причине многие предложения на постройку железных дорог рассматривались с точки зрения переселенческой политики царизма.

Но опыт сооружения Сибирской магистрали показал, что развитие железнодорожной сети в колониях открывало путь дешевым сельскохозяйственным продуктам из колоний в Россию, чем наносился серьезный ущерб интересам помещиков. Поэтому тарифная система на железнодорожных

---

[86] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 1274, лл. 1—2, 5.

[87] ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 1274, лл. 192—210; «Район железной дороги Спасский завод — Пишпек в экономическом отношении». СПб., 1914.

линиях Казахстана ограждала интересы помещиков центральных районов страны. В этом отношении особенно характерен так называемый Челябинский перелом на Сибирской дороге, где одним из основных предметов вывоза стал хлеб: перевозки его выросли с 10,5 млн. пудов в год в конце 90-х годов до 50 с лишним млн. пудов в 1911 г.[88]

Производство хлеба в XX в. усиленно развивалось и в Казахстане. Казахстанский хлеб наряду с сибирским начал поступать в Россию. Из трех степных областей — Акмолинской, Уральской и Тургайской — было вывезено хлеба: в 1912 г. — 19,6 млн., в 1914 г. — 22,8 млн. пудов[89].

Но Европейская Россия, производившая огромную массу товарного хлеба, не могла конкурировать с дешевым сибирским и казахстанским хлебом. Усиленный поток хлебных грузов Сибирской дороги стал все сильнее угрожать интересам помещиков центральных губерний страны. Еще в 1893 г., когда Сибирская дорога была проложена всего на 225 верст от Челябинска на восток, ввоз сибирского и казахстанского хлеба вызвал упадок цен на приволжский хлеб. Поэтому в интересах хлеботорговцев внутренних губерний России в 1896 г., т. е. с открытием движения на части Западно-Сибирской линии, был введен так называемый Челябинский тарифный перелом, т. е. повышенный тариф на хлебные грузы, идущие из Сибири и Казахстана на Самаро-Златоустовскую ж. д.[90]. Кроме того, как вспомогательный путь Сибирской магистрали в 1895—1899 гг. была построена Пермь-Котласская дорога, по которой через Архангельск по более низкому тарифу вывозили сибирский хлеб в Европу[91]. Но все же огромное количество этого хлеба проникало на внутренние рынки страны. «Сибирская ж. д., — отмечали представители местной колониальной администрации, — увлекает во внутрь России дешевый сибирский хлеб и переполняет хлебный рынок Европейской России, и без того угнетенный большим предложением и малым заграничным спросом»[92]. Поэтому поиски новых путей для вывоза сибирского хлеба в Европу через Северный океан привели к возникновению ряда проектов железнодорожных (Полярно-Уральская, Обская и др.) и водных путей (канал между Обью, Иртышом и Северной Двиной, морской путь из Европы к устью Оби и т. д.).

[88] «Азиатская Россия», т. I. СПб., 1914, стр. 495—496.

[89] «Статистические данные об отправлении и прибытии продовольственных грузов по русским железным дорогам с распределением по губерниям и областям за 1912, 1913 и 1914 гг.» Пг., 1916, стр. 25—102.

[90] ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 4, д. 1381, л. 18 и об.

[91] С. В. Саблер, И. В. Сосновский. Указ. раб., стр. 249—256, 402—406.

[92] ЦГА УзССР, ф. 1, оп. 11, д. 1308, л. 3739.

Следует отметить, что Омско-Петропавловский участок Сибирской магистрали был явно недостаточен для вывоза хлебных грузов из степных областей Казахстана. Так, на станции Омск и Петропавловск хлеб подвозили из глубинных районов Акмолинской области, отдаленность которых от железнодорожной линии иногда достигала 600 верст[93]. Как и во многих других местах Казахстана, где до ближайшей железнодорожной линии было несколько сот верст, это создавало большие возможности для многочисленных ростовщиков и спекулянтов, наживавшихся на скупке у крестьян за бесценок хлеба и других продуктов сельского хозяйства.

Сдерживая развитие железнодорожных путей в степных областях края, царизм стремился оградить русских помещиков от конкуренции на хлебном рынке.

Приведенная таблица о результатах развития железнодорожной сети в Казахстане иллюстрирует результат сдерживания царизмом этого строительства. Империалистическая буржуазия была этим недовольна. Для расширения своей империалистической эксплуатации Казахстана-колонии она всячески стремилась преодолеть царские рогатки. Но ее успехи в этом отношени, как видим, были небольшими.

Однако и та ограниченная сеть железных дорог, которая была построена в крае, позволила усилить его эксплуатацию. Общий объем железнодорожного грузооборота в 1913 г. составил 1114 тыс. *т*, из них вывоз — 602 тыс., ввоз 512 тыс. *т*[94]. По железным дорогам из Казахстана во внутренние районы России вывозилось большое количество сельскохозяйственных продуктов и сырья: по Покровско-Уральскому участку Рязанско-Уральской дороги и Омско-Петропавловскому участку Сибирской линии — хлеб, мясо, масло, сало, кожи, шерсть, скот; по Оренбургско-Ташкентской дороге, кроме того, — основная масса среднеазиатского хлопка, а также сухие и свежие фрукты и т. д. Из промышленных районов России в Казахстан ввозились земледельческие машины и орудия, лес, строительные материалы (цемент, известь, алебастр), железо, сталь, чугун, уголь, нефть, мануфактура, чай, сахар и другие товары.

Железнодорожный транспорт в период империализма служил средством превращения края в сырьевой придаток капиталистической промышленности центральных районов России, в их рынок сбыта. А это означало усиление колониальной эксплуатации края. Вместе с тем железные дороги дали толчок развитию промышленности на местах, вдоль

---

[93] С. В. Саблер, И. В. Сосновский. Указ. раб., стр. 402—406.
[94] «Казахстан за 40 лет», стр. 225—230.

линий, в первую очередь предприятий по обработке животноводческого сырья. На них и вокруг них концентрировались основные кадры казахстанского пролетариата. Способствуя усилению колониальной эксплуатации края, железные дороги облегчали также образование классовых сил для борьбы против этой эксплуатации. Это был наиболее важный результат влияния строительства и эксплуатации железнодорожных линий на освободительную борьбу трудящихся Казахстана [95].

На строительстве Западно-Сибирской ж. д. работало в 1892—1893 гг. от 7 до 18 тыс. человек, в 1894—1895 гг.— 30—34 тыс., а в конце строительства — 25—30 тыс. человек. Численность строителей Оренбургско-Ташкентской ж. д. в 1902—1904 гг. достигала 30 тыс., Семиреченской ж. д. летом 1915 г. — 9—10 тыс. Большинство строителей были из местного, в первую очередь казахского, крестьянства.

Число железнодорожников края в период первой русской революции достигло 20 тыс., в 1913 г. — 23—25 тыс., а накануне Великой Октябрьской социалистической революции — 30 тыс. Свыше четверти их было сосредоточено в железнодорожных мастерских на таких сравнительно крупных станциях, как Оренбург, Петропавловск, Акмолинск, Челкар, Казалинск, Перовск, Туркестан, Уральск, Семипалатинск. Среди железнодорожников Казахстана была многочисленная прослойка русских рабочих, прошедших школу политической и экономической борьбы в центральных районах России. Железнодорожники Казахстана под руководством местных групп и организаций РСДРП активно участвовали в первой русской революции 1905—1907 гг., были в первых рядах борцов против русского царизма в годы столыпинской реакции и период нового революционного подъема, во время Февральской буржуазно-демократической и Октябрьской социалистической революций. Железнодорожный пролетариат был одним из основных отрядов рабочего класса Казахстана.

---

[95] Подробно вопросы формирования на железных дорогах кадров рабочих, их положения и революционного движения в начале XX в. освещены в книге автора «Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905—1907 гг.)». Алма-Ата, 1965.