ЎЗБЕКИСТОН ССР ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ МИНИСТРЛИГИ

НИЗОМИЙ НОМИДАГИ ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ПЕДАГОГИКА ИНСТИТУТИ

З. К. АҲМАДЖОНОВА

ЎРТА ОСИЁДА ТЕМИР ЙЎЛЛАР ҚУРИЛИШИ ТАРИХИГА ДОИР (1880—1917 йиллар)

ЎЗБЕКИСТОН ССР «ФАН» НАШРИЁТИ

ТОШКЕНТ · 1965

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО
СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ УзССР

ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
ИНСТИТУТ им. НИЗАМИ

З. К. АХМЕДЖАНОВА

К ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СРЕДНЕЙ АЗИИ (1880—1917 гг.)

ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА» УЗБЕКСКОЙ ССР

ТАШКЕНТ · 1965

В работе рассматривается история железнодорожного строительства в дореволюционном Туркестане, формирование местного железнодорожного пролетариата, зарождение и развитие революционного движения среди железнодорожников.

Монография предназначена для историков, научных работников, аспирантов и студентов исторических факультетов вузов, а также для всех интересующихся историей строительства железных дорог в Средней Азии.

Ответственный редактор
доктор исторических наук
Ш. Ш. АБДУЛЛАЕВ

Stiftung
Staatsbibliothek
Preuß. Kulturbesitz
(253 740)

ВВЕДЕНИЕ

Среди актуальных проблем, впервые выдвинутых советской исторической наукой, большое место занимает изучение истории строительства железных дорог в Средней Азии — бывшей колонии царской России. Обширный круг различных архивных фондов, источников и литературы, послуживших основой исследования, позволяет сделать вывод, что до революции не было издано ни одной работы, всесторонне освещающей историю и ход строительства железных дорог в Туркестане.

Первые труды о развитии железнодорожного транспорта в Средней Азии появились в 90-х гг. XIX в. Это — краткий очерк о строительстве Закаспийской военной железной дороги и ее роли в Средней Азии, принадлежавший перу И. Я. Вацлика. В 1891 г. А. И. Радзевичем был опубликован небольшой «Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли», в 1898 г. был издан очерк Д. Журавко-Покорского «Экономическое значение существующей, строящихся и проектируемых железных дорог в Средней Азии» и несколько других.

Советская историография также не имеет специального исследования о железнодорожном строительстве в Средней Азии. Публиковались лишь работы и статьи общего характера, где отдельные вопросы строительства железных дорог рассматривались попутно: А. М. Аминов «Основные линии экономической политики царской России в Средней Азии (1947 г.)», П. И. Лященко «История народного хозяйства СССР» (1952 г.), И. С. Брагинский, С. Раджабов, В. А. Ромодин «К вопросу о значении присоединения Средней Азии к России» (1953 г.), В. Я. Непомнин «Прогрессивное значение

присоединения Средней Азии к России» (1954 г.), А. Ф. Якунин «Народы Средней Азии и Казахстана во второй половине XIX века. Присоединение Средней Азии к России» (1954 г.), З. Р. Раджабов «К вопросу об исторических корнях дружбы народов Средней Азии с великим русским народом» (1954 г.), А. И. Ишанов «Создание Бухарской Народной Советской республики» (1955 г.), С. Раджабов «Роль великого русского народа в исторических судьбах народов Средней Азии» (1955 г.), А. Аминов «Прогрессивное значение присоединения Средней Азии к России» (1955 г.), Х. Ш. Иноятов «Октябрьская революция в Узбекистане» (1958 г.), К. Е. Житов «Победа Великой Октябрьской социалистической революции в Узбекистане» (1957 г.), М. Вахабов «Формирование узбекской социалистической нации» (1961 г.), Г. Непесов «Из истории хорезмской революции» (1962 г.), Р. Х. Абдушукуров «Октябрьская революция, расцвет узбекской социалистической нации и сближение ее с народами СССР» (1962 г.) и др.

Авторы перечисленных работ, как указывалось, лишь попутно касаются строительства железных дорог в Средней Азии и отмечают историческое значение этого факта. Все они, естественно, не могли привлечь и не привлекали многие архивные материалы.

В последние годы история строительства железных дорог в Средней Азии вызывает интерес советских ученых. Только с 1957 г. на эту тему защищено несколько кандидатских диссертаций. Так, истории сооружения Закаспийской и Самарканд-Андижанской дорог с веткой на Ташкент посвящены диссертации К. П. Терехина и автора данной работы. Постройке Ферганской железной дороги — диссертация И. Гафурджановой, проблемам формирования железнодорожного пролетариата и развития революционного движения на Среднеазиатской железной дороге — диссертация Г. С. Кунавиной, экономическим последствиям строительства Среднеазиатской железной дороги — диссертации Р. З. Шмидт и В. А. Суворова.

Авторами диссертаций и другими исследователями были опубликованы брошюры и статьи, посвященные железнодорожному строительству в Средней Азии. В 1957 г. вышла работа С. Ходжаева «Развитие транспорта в Узбекистане»[1], первая часть которой воссоздает общую картину развития железнодорожного транспорта в Туркестане до Великой Октябрьской социалистической революции. В 1960—1962 гг. были

[1] *С. Ходжаев.* Развитие транспорта в Узбекистане, Ташкент, 1957, стр. 5—21.

опубликованы работа В. А. Суворова «Историко-экономический очерк развития Туркестана», посвященная последствиям строительства Среднеазиатской железной дороги[2], и его же статья «К вопросу о социально-экономических предпосылках победы Октябрьской революции в Туркестане»[3].

Были опубликованы статьи Г. С. Кунавиной «К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата в колониальном Туркестане» и о революционных выступлениях железнодорожников в годы подъема революции[4], И. Гафурджановой «Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.)», «Из истории развития железнодорожного транспорта в Узбекистане», Р. З. Шмидт «Экономические последствия строительства Среднеазиатской железной дороги», К. П. Терехина и Л. А. Белявского о строительстве Закаспийской военной железной дороги.

Повышение интереса к изучению строительства железных дорог в Средней Азии не случайно. История сооружения туркестанских железнодорожных магистралей имеет важное значение, так как с проведением железных дорог неразрывно связаны развитие капитализма в крае, формирование кадров местного железнодорожного и промышленного пролетариата, возникновение и развитие революционного движения. Изучение железнодорожного строительства в Средней Азии важно для познания развития технической мысли в России в конце XIX — начале XX вв., в частности техники проведения рельсовых путей по сыпучим пескам Каракумов и Кзылкумов.

Подавляющее большинство диссертаций посвящено строительству Среднеазиатской железной дороги. Почти нет трудов о Бухарской дороге, сооружении подъездных путей, акционерных обществах по строительству Бухарской и Ферганской дорог.

Авторы опубликованных за последние 5—7 лет монографий, брошюр, статей избрали темами различные вопросы железнодорожного строительства, экономического и социального развития Туркестанского края в конце XIX и начале XX вв. На характеристике некоторых из этих работ необходимо остановиться более подробно.

---

[2] *В. А. Суворов.* Историко-экономический очерк развития Туркестана, Ташкент, 1962.

[3] *В. А. Суворов.* К вопросу о социально-экономических предпосылках победы Октябрьской революции в Туркестане (на материалах развития железнодорожного транспорта в Средней Азии), Труды Ташкентского политехнического института, вып. 26, Ташкент, 1962, стр. 5—78.

[4] *Г. С. Кунавина.* К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата в колониальном Туркестане, Труды Ташкентского политехнического института, вып. 26, Ташкент, 1962, стр. 79—95.

В «Историко-экономическом очерке развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства 1880—1917 гг.)» В. А. Суворов на большом фактическом материале показывает, какое влияние оказали Среднеазиатская и Ташкентско-Оренбургская железные дороги на развитие промышленности, сельского хозяйства, торговли и культуры края. Автор оперирует главным образом материалами строительства Среднеазиатской магистрали и совершенно не касается сооружения Ферганской (1911—1916 гг.), Бухарской (1914—1916 гг.) железных дорог, построенных частными компаниями.

В статьях И. Гафурджановой[5] показаны предпосылки строительства Ферганской железной дороги, ее влияние на экономическое, политическое, культурное развитие области, но нет данных о рабочей силе на дороге, о национальном составе железнодорожников, их численности, квалификации и т. д. Мало сведений о революционных выступлениях железнодорожников Ферганской долины.

Большой интерес представляет статья Г. С. Кунавиной «К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата в колониальном Туркестане»[6]. Но и здесь автор говорит главным образом о Среднеазиатской железной дороге. Приведены интересные архивные данные. С некоторыми выводами и утверждениями автора мы не можем согласиться.

Г. С. Кунавина права, утверждая, что царское правительство с самого начала эксплуатации стремилось не допустить на Среднеазиатскую железную дорогу рабочих из местных национальностей. Но ссылки автора на то, что на дороге работало лишь незначительное число местных рабочих, лишены основания. Несмотря на все попытки администрации края вытеснить местных рабочих, тысячи узбеков, киргизов, туркмен продолжали работать по обслуживанию путей, чернорабочими в мастерских, депо и т. д. Нельзя согласиться с выводами Г. С. Кунавиной о причинах текучести рабочей силы на железных дорогах. Кунавина, приводя данные о численности рабочих на Среднеазиатской, Ташкентской дорогах, объясняет текучесть уходом рабочих по различным личным мотивам.

---

[5] *И. Гафурджанова.* Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.), Ташкент, 1961. *И. Гафурджанова.* Из истории развития железнодорожного транспорта в Узбекистане, Ташкент, 1963.

[6] *Г. С. Кунавина.* К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата в колониальном Туркестане, Труды Ташкентского политехнического института, вып. 26, Ташкент, 1962, стр. 79—95.

В действительности большая часть рабочих покидала железные дороги в результате массовых увольнений, к которым прибегла администрация после подавления революции 1905—1907 гг.

Интересны статьи Р. З. Шмидт, К. П. Терехина, Л. А. Белявского, но они также исследуют отдельные этапы строительства и эксплуатации Среднеазиатской железной дороги.

Таким образом, большинство опубликованных работ относится к истории только Среднеазиатской железной дороги. Строительство других железных дорог в крае изучено недостаточно. Особенно большой пробел в освещении вопросов, связанных с формированием железнодорожного пролетариата, возникновением и развитием революционного движения среди железнодорожников.

В довольно обширной литературе, изданной за годы советской власти, мы находим фактические, но не обобщенные материалы о выступлениях железнодорожников, особенно в первой буржуазно-демократической революции. Не имея возможности перечислить и проанализировать всю литературу, мы назовем только некоторые труды, где имеются данные о революционных выступлениях железнодорожников Туркестана[7].

Нами найдены новые архивные документы о революционных выступлениях строителей железных дорог в 1881, 1885, 1886, 1895 гг. Как известно, 80—90-е годы XIX в. — мало изученный период истории рабочего движения в Средней Азии. Многие советские историки считают, что в Узбекистане до 1900 г. революционных рабочих выступлений не было. Хотя авторы «Истории Узбекской ССР»[8] и соглашаются, что такие выступления в 80—90-х гг. имели место, но не приводят убедительных фактов и расценивают рабочие выступления как незначительные. Авторы сборника документов «Начало революционного движения в Туркмении в 1900—1905 гг.»[9] даже не упоминают о таких выступлениях. Рабочие волнения на строительстве Закаспийской и Самарканд-Андижанской железных дорог не нашли отражения и в сборнике «Рабочее

---

[7] *А. В. Пясковский.* Революция 1905—107 гг. в Туркестане. М., 1958, *М. Вахабов.* Ташкент в период трех революций, Ташкент, 1957, «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане». Сборник статей и воспоминаний. Ташкент, 1955; «Очерки истории Коммунистической партии Туркестана», Ташкент, 1958; «История Узбекской ССР», том I, книга II, 1956.

[8] История Узбекской ССР, том I, книга II, Ташкент, 1956, стр. 123—124, 245.

[9] *А. Г. Соловьев.* Начало революционного движения в Туркмении в 1900—1905 гг. Сборник документов, кн. II, Ашхабад—Москва.

движение в России в XIX в.», изданном под редакцией академика А. М. Панкратовой[10].

Авторы, которые пытаются рассказать о революционных выступлениях рабочих в Туркестане в конце XIX в., делают это очень скупо и не полно. Чувствуется, что они не располагают достаточными данными. Например, А. М. Савокин, К. Х. Ханазаров в брошюре «Рабочее движение и деятельность социал-демократических организаций в Туркестане» упоминают лишь следующие рабочие выступления: забастовку рабочих каменноугольных копей Заурак-Кистутского рудника в 1885 г., забастовку 130 кокандских рабочих-строителей в феврале 1898 г., июньские «беспорядки» 1898 г. в Самарканде, поводом для которых послужил неправильный расчет с рабочими, случаи покушений на подрядчиков в Красноводском порту в 1898—1901 гг. и стачку 350 амбалов в 1900 г.[11].

Г. Тураев в работе «Большевики Ташкента в революции 1905—1907 гг.» пишет о том, что в конце XIX и в начале XX вв. в Туркестане имели место первые забастовки рабочих, но не говорит ни о характере выступлений, ни о их месте[12].

Во введении к книге «Из истории распространения марксистско-ленинских идей в Узбекистане»[13], в «Очерках истории Коммунистической партии Туркестана» упоминается лишь о некоторых выступлениях рабочих[14], но не приводятся подробности событий, не указываются источники, на основе изучения которых можно было бы представить характер и ход рабочих выступлений.

В. В. Ершов в статье «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане» называет те же волнения на каменноугольных копях в 1885 г. и забастовку рабочих-строителей в Коканде в 1898 г.[15]

Мы так подробно перечисляем литературу, освещающую в той или иной степени выступления рабочих в 80—90 гг. XIX в., с целью показать, что этот период достаточно не изучен. Многие наши данные впервые вводятся в научный оборот.

---

[10] *А. М. Панкратова.* Рабочее движение в России в XIX в., т. III, М., 1952.

[11] *А. М. Савокин, К. Х. Ханазаров.* Рабочее движение и деятельность с.-д. организаций в Туркестане (1903—март 1917 г.), Ташкент, 1957, стр. 9.

[12] *Г. Тураев.* Большевики Ташкента в революции 1905—1907 гг., Ташкент, 1955, стр. 12.

[13] Из истории распространения марксистско-ленинских идей в Узбекистане. Сборник материалов, Ташкент, 1962, стр. 11.

[14] Очерки истории Коммунистической партии Туркестана, Ташкент, 1958, стр. 23

[15] *В. В. Ершов.* Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане. Сборник статей и воспоминаний, Ташкент, 1955, стр. 50.

Новые архивные документы дополняют сведения о первой буржуазно-демократической революции в Туркестане — этом интереснейшем периоде освободительного движения узбекского народа. В работе приведены новые фактические материалы о февральских стачках железнодорожников, о ноябрьской забастовке служащих железнодорожных контор, почт и телеграфа, об организации джигитской почты в связи с прекращением движения, телеграфной и телефонной связи на железных дорогах, о выступлениях железнодорожников в период столыпинской реакции, в годы нового революционного подъема.

Удалось найти очень интересные архивные документы, проливающие свет на историю двух Закаспийских железнодорожных батальонов, их формирование, дислокацию, условия службы, участие в эксплуатации дороги. Документы свидетельствуют о тесном общении солдат с вольнонаемными рабочими и служащими, об участии солдат в революционных событиях 1905—1907 гг., о попытках правительства изолировать солдат железнодорожных батальонов от рабочих путем сосредоточения их на Мургабской ветке и, наконец, решении правительства о выводе батальонов из края.

Большое значение приобретают найденные нами материалы об участии рабочих местных национальностей в эксплуатации железных дорог. В разное время и на разных дорогах процент местных рабочих среди занимавших низшие должности колебался от 25 до 40. Это тревожило железнодорожную администрацию. По ее представлениям начиная с 90-х гг. XIX в. царское правительство принимало меры к замене всех рабочих местной национальности солдатами и русскими рабочими.

Впервые вводятся в научный оборот архивные документы о работе Особого комитета при Среднеазиатской и Ташкентской железных дорогах, который был образован в конце 1905 г. для борьбы с революционным движением. Протоколы заседаний Особого комитета за 1906—1917 гг. важны с точки зрения изучения мер, которые были предприняты царским правительством для подавления стачек, забастовок и революционных выступлений железнодорожников. Из протоколов мы черпаем дополнительные сведения о революционных выступлениях рабочих и служащих железных дорог Средней Азии в 1907—1911 гг.

Как известно, период столыпинской реакции в Туркестане почти не освещен в исторической литературе. Материалы, использованные в настоящей работе, дают возможность несколько восполнить этот пробел.

Представляют несомненный интерес документы о революционных выступлениях строителей Бухарской дороги в 1914—1916 гг.

* *
*

Для правильной оценки характера и значения строительства железных дорог в далекой колонии царской России важнейшее значение имеют методологические указания основоположников марксизма-ленинизма, неоднократно подчеркивавших прогрессивность присоединения нерусских народов к России, «цивилизующую роль» России по отношению к Востоку[16], прогрессивность развития капитализма на российских окраинах, роль железных дорог в развитии капиталистических отношений. В. И. Ленин писал, что «Закаспийская дорога стала «открывать» для капитала Среднюю Азию...»[17].

Вместе с тем классики марксизма-ленинизма указывали, что железные дороги в условиях капиталистического общества используются господствующими классами для усиления эксплуатации трудящихся, для порабощения и закабаления других народов, для осуществления своих агрессивных планов. Особенно большие страдания и тяготы приносят народам железные дороги, построенные в колониях и в зависимых, отсталых странах.

В. И. Ленин писал, что русская буржуазия «... предпринимает гигантские постройки железных дорог в свои колонии, создавая себе там рынок, неся в молодую страну прелести буржуазных порядков, выращивая с особенной быстротой и там промышленную и земледельческую буржуазию и бросая массу производителей в ряды вечно голодного безработного люда»[18].

Для исследования социально-экономических и политических предпосылок и следствий строительства железных дорог в Средней Азии автором изучены и использованы дополнительные, ранее неизданные архивные документы из центральных и республиканских архивов.

К числу дополнительных источников по изучению истории строительства железных дорог в Средней Азии относится также сборник документов «Рабочее движение в России в XIX в.» под редакцией академика А. М. Панкратовой.

Изучены многочисленные статьи, опубликованные в рус-

---

[16] *К. Маркс* и *Ф. Энгельс*. Соч., т. XXI, стр. 211.
[17] *В. И. Ленин*. Соч., т. 5, стр. 74.
[18] *В. И. Ленин*. Соч., т. 1, стр. 294.

ских газетах и журналах и собранные в «Туркестанском сборнике». Они позволяют восстановить картину бурного обсуждения вопроса о проведении железной дороги в Средней Азии в 70-х гг. XIX в.

Ценным материалом оказалась «Летопись второго железнодорожного батальона, составленная командиром батальона полковником В. В. Андреевским». Хотя автор «Летописи» всячески старается прославить начальников строительства и царское правительство, приукрасить действительное положение дел, им собран большой фактический материал о батальоне, который строил дорогу от Кизил-Арвата до Самарканда.

В работе использованы также наиболее интересные воспоминания участников строительства Закаспийской железной дороги (С. Грабовского, В. В. Андреевского и других), современников, совершивших первые путешествия по этой дороге, — Н. М. Пржевальского, П. П. Семенова-Тяншанского, В. П. Наумова, А. А. Олсуфьева, Е. Маркова и др.

Автор ознакомился и с неопубликованными диссертациями, в какой-то мере относящимися к теме: «Развитие капитализма в Узбекистане» Е. В. Бунакова (1942 г.), «Англо-русский конфликт в Средней Азии в 1884—1885 гг.» З. Р. Нуриддинова (1950 г.), «История строительства Турксиба» Г. Ф. Дашлейгера (1950 г.) и др.

* *
*

Предлагаемая читателю работа является скромной попыткой изложить историю развития железнодорожного строительства в Средней Азии, формирования железнодорожного пролетариата из среды местных национальностей, развития революционного движения на железных дорогах, сближения местного населения с русским народом, раскрыть предпосылки социалистической революции в крае и в некоторой степени восполнить пробел в литературе о строительстве железных дорог.

Разумеется, в одной работе невозможно детально проанализировать и обобщить все стороны столь крупного железнодорожного строительства, охватившего огромную территорию и имевшего свои особенности на каждой железной дороге. Вследствие этого автор сознательно не останавливался на подробном изложении экономических итогов строительства железных дорог в крае, тем более, что экономическим проблемам посвящены уже изданные монографии (В. А. Суворова и др.), а обратил основное внимание на социально-политические последствия сооружения железных дорог в Туркестане.

Глава I

ОБЩИЙ ОЧЕРК ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СРЕДНЕЙ АЗИИ (1880—1917 гг.)

Предпосылки строительства Среднеазиатской железной дороги

Присоединение Средней Азии к России было завершено во второй половине XIX в. Царское правительство принимало все меры, чтобы укрепить свою власть во вновь покоренной стране. Среди многих мер, осуществленных царизмом, важное место занимало строительство железных дорог в Туркестане. Их необходимость диктовалась политическими, военно-стратегическими и экономическими причинами. Царское правительство стремилось утвердить свое господство над народами Туркестана, Бухарского эмирата и Хивинского ханства, упрочить свое положение на Востоке; оно стремилось предотвратить вторжение Англии в Среднюю Азию. Известно, что Англия давно строила планы проникновения в среднеазиатские ханства, захвата значительной части территории Средней Азии. В середине XIX в англо-русское соперничество особенно усилилось.

Присоединение Кокандского ханства, подчинение Бухары и Хивы привели к еще большему обострению англо-русских противоречий. В 1873 г., в результате длительных переговоров между Россией и Англией, было достигнуто соглашение о разграничении сфер влияния в этих районах Азии. По договору земли до Аму-Дарьи и Туркестанские степи попадали в сферу влияния России, а Афганистан (с условием сохранения его независимости) — в сферу влияния Англии.

Но и после заключения договора англо-русское соперничество в Средней Азии не прекратилось. И та и другая стороны стремились расширить районы своего влияния. В 1878—1880 гг. англичане, грубо нарушив соглашение, навязали Афганистану вторую войну, в результате которой страна попала в полную зависимость от Англии. Английские колонизаторы стали подстрекать афганское правительство к расширению своих владений к северу и северо-западу, оказывали Афгани-

стану военную помощь. Естественно, что в этих условиях англо-русские противоречия еще более обострились.

Царское правительство было вынуждено принимать срочные меры для закрепления своего положения в Туркестане. Для этого, прежде всего, нужна была железная дорога, которая соединила бы центральные районы России с далеко расположенным краем. Следует отметить, что в случае каких-либо внешнеполитических осложнений на границах Туркестана проводилась мобилизация трех военных округов (Туркестанского, Оренбургского и Сибирского). При этом на переброску войск и боеприпасов затрачивались не только огромные денежные средства, но и длительное время (обычно до 10 месяцев). Опыт хивинского похода 1873 г. и 1-й Ахалтекинской экспедиции показал царскому военному командованию, что первобытный караванный способ передвижения войск приносит русской армии невосполнимые потери. Достаточно сказать, что во время зимнего похода в Хиву в 1839 г. из отряда в 4000 человек умерло в пути 1000 солдат и офицеров, а 1200 вернулись больными. Из 10 000 верблюдов уцелело только 1000. В 1879 г. во время 1-й Ахалтекинской экспедиции из отряда в 12 000 солдат, высадившихся в Чекишляре, из-за трудности подвоза боеприпасов и подкреплений[1], в штурме крепости Геок-Тепе участвовало лишь 3 000 солдат.

Безусловно, в 70-х гг. XIX в. необходимость строительства железной дороги в Средней Азии диктовалась в первую очередь политическими и военно-стратегическими соображениями. Вместе с тем железная дорога в завоеванном крае нужна была и по экономическим причинам. Средняя Азия давно интересовала русскую буржуазию, как важный рынок сбыта и источник сырья. После присоединения этой обширной территории к России царское правительство и русские капиталисты были заинтересованы в том, чтобы приспособить экономику нового края к нуждам развивающейся российской промышленности.

Правительство приняло ряд тарифных и налоговых законов, направленных на развитие хлопководства в крае: на ввозимый в Россию из-за границы хлопок были установлены высокие таможенные тарифы (с 1878 по 1887 гг. пошлина увеличилась в 2,5 раза)[2]; налоги на более доходный хлопок были

[1] *А. Г. Соловьев, А. А. Сенников.* Россия и Туркмения в XIX в. Вхождение Туркмении в состав России. Сборник документов, т. I, Ашхабад, 1946, стр. 171.

[2] *В. В. Заорская* и *К. А. Александер.* Промышленные заведения Туркестанского края. В разделе IV — отдельные отрасли промышленности. СПб., 1915, стр. 5—6.

приравнены к налогам на зерновые культуры; в крае был проведен ряд аграрных реформ, которые ослабляли экономические позиции местных светских и духовных феодалов. В первые годы после присоединения значительное количество вакуфных и частновладельческих земель было взято в казну и передано в пользование крестьянам. В 60—70-х гг. велись работы по улучшению местного сорта хлопчатника. Однако все это не удовлетворяло русскую буржуазию, владельцы текстильных фабрик просили правительство принять более существенные меры, которые позволили бы полностью обеспечить русскую хлопчатобумажную промышленность среднеазиатским хлопком, гарантировать текстильные фабрики от случайностей, помочь освободиться от необходимости импорта американского хлопка и от посредничества Англии.

В 1882 г. русские промышленники, мотивируя свою просьбу об учреждении Среднеазиатского хлопкового торгово-промышленного товарищества, писали: «Во время бывшего хлопчатобумажного кризиса в 1864 г. среднеазиатский хлопок уже раз оказал услугу нашим бумагопрядильным фабрикам, а теперь его нужно поставить в такие условия, чтобы он постоянно был в состоянии удовлетворить требования нашей хлопчатобумажной промышленности»[3].

Чтобы удовлетворить требования буржуазии, царское правительство стремилось прежде всего улучшить транспортные средства, которые давали бы возможность вывозить в Россию как можно больше хлопка-сырца. Вот почему в 70—80 гг. уделялось такое большое внимание сооружению Среднеазиатской железной дороги. Но не один хлопок нужен был российской промышленности: Средняя Азия была богата шелком-сырцом, каракулем, сухими и свежими фруктами.

Русская буржуазия была заинтересована не только в увеличении вывоза хлопка из Средней Азии и ввоза сюда русских товаров, но и в создании на месте предприятий по первичной обработки хлопка. Отдаленность края и первобытный способ перевозки товаров мешали и этому.

В 60—70 гг. товарооборот между Россией и Средней Азией непрерывно возрастал. Среднеазиатский рынок был единственным, где Россия находила широкий сбыт своих промышленных товаров и где она не имела серьезной иностранной конкуренции. Не случайно газета «Туркестанские ведомости», отражая интересы российской буржуазии, в одной из статей писала: «Среднеазиатский рынок для нас еще и потому важен, что мы взамен получаемого на нем сырья везем туда перера-

[3] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 1701, л. 2.

ботанные из него фабрикаты, чего почти нигде нет на наших рынках Западной Европы, ни даже Персии и Китая, где мы торгуем одним только сырьем, переплачивая притом еще и за фрахт и за комиссию огромные деньги»[4].

Российское правительство еще до строительства железных дорог старалось расширить русско-среднеазиатскую торговлю. Удельный вес хлопка-сырца среди всех вывозимых из Ташкента товаров достиг в 1874 г. 28,1%. Вывоз кожи увеличился в 1874 г. по сравнению с 1865 г. в 27,2 раза, сушеных фруктов — в 20,6 раза. Значительно вырос вывоз шелка-сырца.

Из России в Среднюю Азию ввозились металлы и промышленные товары. Ввоз хлопчатобумажных тканей в 1874 г. по сравнению с 1865 г. увеличился более чем в 11,5 раза, сукна — в 8,4, кожевенных изделий — в 4,6, металлических изделий — почти в 3 раза, москательных товаров в 36,1, чая и сахара в 6,2 раза. Преобладающее место занимали хлопчатобумажные ткани, удельный вес которых в 1874 г. составил около 64,1% общего ввоза. Товарооборот Средней Азии с Россией в 1870 г. достиг 30 млн. рублей.

После присоединения Туркестана к России процесс складывания внутреннего рынка усилился. Заметно возросла торговля и внутри областей и городов края. Так, например, Ташкент расширил торговлю с Бухарой, Кокандом, с городами Сырдарьинской и Семиреченской областей. Коканд направлял в Ташкент хлопок, шелк, сушеные фрукты, кустарные шелковые, полушелковые и бумажные ткани, ковры, меха, всего в среднем на 2 млн. руб. в год. Из Ташкента в Коканд отправлялись хлопчатобумажные ткани, пряжа, сукна, кожевенные товары, металлические изделия на сумму более 1,5 млн. руб. в год. Из Бухары и Самарканда поступали бумажная пряжа, бязь, полушелковые материалы. Из Семиречья — зеленый чай и другие товары, всего на сумму до 800 тыс. руб. Ежегодно в Ташкент ввозилось товаров на сумму около 10 млн. руб., а вывозилось на 5,5 млн. руб. Следовательно, годовой оборот Ташкента достигал 15,5—16 млн. руб., в то время как до присоединения он не превышал 5 млн. руб.

Следует иметь также ввиду, что Средняя Азия играла большую роль в транзитной торговле России с сопредельными странами Ближнего и Среднего Востока. Торговля с Персией через Среднюю Азию росла с каждым годом. За 1870—1880 гг. ввоз в Персию и вывоз оттуда товаров возрос с 1.875.437 руб. до 4.598.933 руб., т. е. почти на 250%.

[4] «Туркестанские ведомости», № 28, 1873 г.

Рост торговли России со Средней Азией был бы, однако, гораздо более значительным, если бы он не тормозился отсутствием надежных и экономически рентабельных средств транспортной связи. Караванный способ перевозки грузов стал основным препятствием в расширении экономических связей метрополии и колонии.

Караванные пути, соединяющие Среднюю Азию с Россией, пролегали в трех направлениях; через Оренбург, Западную Сибирь и Туркменские степи. Торговые связи в 60—70-х гг. осуществлялись главным образом в направлении Оренбург—Ташкент, путь через Закаспий постепенно утрачивал свое значение. Только в начале 70-х гг., после завоевания Хивы и начала покорения Туркмении, внимание русских купцов было снова привлечено к восстановлению торгового пути через Туркменские степи. Наглядное представление о невыгодности караванного способа перевозки грузов дают почерпнутые из архивов данные о скорости и стоимости доставки товаров по Оренбург-Ташкентскому караванному пути.

В начале 70-х гг. караваны из Оренбурга в Ташкент шли 90—100 дней. Наем каждого верблюда обходился в 9—12 руб. Если учесть, что на верблюда можно было нагрузить не более 16 пудов, то перевозка одного пуда груза обходилась в 56—75 коп. Почти вдвое дороже нужно было заплатить за перевозку одного пуда груза из Ташкента в Оренбург, так как в Ташкенте наем верблюда стоил 16—25 руб. Из Оренбурга в Москву товары доставлялись по железной дороге. Стоимость провоза одного пуда груза при этом равнялась 40—70 коп. Таким образом, перевозка одного пуда груза из Ташкента в Москву обходилась от 1 руб. 40 коп. до 2 руб. 25 коп.

Караваны, идущие из России через Троицк, бывали в пути 70—75 суток, каждый верблюд обходился в 7—10 руб. Обратный путь занимал 70—80 суток, платили за верблюда 9—18 руб., таким образом, перевозка одного пуда товара по этому пути обходилась от 43 до 62 коп. и от 56 коп. до 1 руб. 42 коп. в обратную сторону. Товары, перевозимые из Троицка на Нижегородскую ярмарку, обходились в 1 руб. 10 коп. за пуд и дороже[5]. Примерно столько же стоила перевозка одного пуда груза на караванном пути из Акмалы до Петропавловска и обратно (товары Ирбитской ярмарки).

Караваны, идущие из Ташкента до Оренбурга, находились в пути минимум 3 месяца. А для доставки товаров из Средней Азии в Москву и Нижний Новгород надо было потратить 5—6 месяцев.

---

[5] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 876, лл. 11—12.

Непомерно дорого и также медленно перевозились товары и внутри Средней Азии. Так, например, товары из Ташкента в Коканд перевозились на верблюдах в течение 9—12 суток, на арбах 7—10 суток, на лошадях — 5 суток, наем верблюда стоил от 1 руб. 80 коп. до 3 руб., арбы — 6—7 руб., а иногда и 10—12 руб., лошади — от 3 руб. 50 коп. до 4 руб. 50 коп. Из Ташкента в Самарканд товары перевозились на арбах и верблюдах в течение 9 дней, стоимость найма верблюда равнялась 4—6 руб., арбы 9—12 руб., т. е. перевозка пуда груза на верблюдах обходилась 25—37 коп. Из Ташкента в Бухару товары перевозились на арбах и верблюдах в течение 15—20 дней, стоимость найма верблюда была 8—12 руб., арбы — 20—25 руб., т. е. за перевозку каждого пуда груза нужно было платить 50—75 коп.[6].

Цены на перевозку товаров подвергались сильным колебаниям. Авторы записки об учреждении «Среднеазиатского общества пароходства и торговли» в 1870 г. отмечали: «...так же часто бывает провоз и в 2—2,5 руб. за пуд до Бухары (из Оренбурга — *З. А.*), 3 и даже 4 руб. до Ташкента, так как провозные цены подвержены большим колебаниям и по временам года и случайным»[7].

Высокая стоимость перевозок сковывала товарооборот, некоторые товары вообще не вывозились, так как транспортные расходы в несколько раз превышали стоимость самих грузов. Кроме того, перевозки обычно были подвержены внешним случайностям: нападения грабителей, падеж верблюдов, бескормица в степи, непогода. Нередко погонщики на полпути бросали товары на произвол судьбы и нанимались перевозить другие грузы за более высокую плату. Перевозка таким способом наносила серьезный ущерб качеству товаров.

Существенные недостатки караванной перевозки и злоупотребления при транспортировке отмечены в многочисленных заявлениях, с которыми обращались к администрации края русские, и местные торговцы. Подобные заявления были, в частности, поданы туркестанскому генерал-губернатору 6 апреля 1880 г. от имени 93 ташкентских купцов и 25 июля того же года агентами ташкентских транспортных контор[8].

Жалобы купцов в основном сводились к следующему: срок доставки товаров из Оренбурга в Ташкент удлинился до 90 дней, вместо прежних 55—70 дней, тем не менее и в этот срок товары не всегда доставлялись; сохранность грузов ни-

---

[6] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 876, л. 13.
[7] Там же, д. 359, л. 4.
[8] Там же, ф. 1308, оп. 1, д. 122, лл. 1—2.

чем не обеспечивалась, возчики не отвечали за их доставку. Купцы внесли ряд предложений, которые, по их мнению, могли исправить положение, в частности, они предлагали чтобы возчики имели документы и несли полную ответственность за своевременность и сохранность доставки товаров от пункта отправления до пункта назначения. Местные власти должны были оказывать полное содействие купцам.

Хотя туркестанской администрацией и принимались некоторые меры к улучшению транспортировки грузов, вроде выработки «Временных правил о перевозке грузов в пределах Туркестанского края» (11 ноября 1892 г.)[9], но существенные недостатки караванного способа транспортировки не были устранены.

Караванный способ перевозки к 80-м гг. XIX в. явно не соответствовал экономическому развитию края, растущим хозяйственным связям России и Средней Азии и серьезно тормозил их. О том, что Центральная Россия из-за плохих путей сообщения была лишена возможности прочно связаться со своими окраинами, писал В. И. Ленин: «Не говоря уже об Азиатской России, мы имеем и в Европейской России такие окраины, которые — вследствие громадных расстояний и дурных путей сообщения — крайне еще слабо связаны в хозяйственном отношении с центральной Россией»[10].

Положение осложнялось тем, что Средняя Азия не имела крупных судоходных рек. Сыр-Дарья и Аму-Дарья были только частично судоходны. Аральская флотилия не выполняла своего назначения и приносила государству громадные убытки. Флотилия на Аральском море была ликвидирована в 1884 г.[11], но организовать должным образом Амударьинскую флотилию к этому времени не удалось.

Отсутствие железной дороги обусловливало и весьма несовершенную почтовую связь между Центральной Россией и Средней Азией.

По мере проникновения в глубь Средней Азии царские власти организовывали почтовую и телеграфную связь. Почта доставлялась в Россию двумя путями: через Чимкент, Аулиэ-Ата, Пишпек и Верный в Западную Сибирь и от Ташкента через Туркестан, Джулек, Перовск, Казалинск и Орск в Оренбург. Почтовое сообщение было установлено и внутри Туркестанского края. До начала строительства железной дороги оно было организовано в трех направлениях: от Ташкента на

---

[9] ЦГИА УзССР, ф. 1308, оп. 1, д. 122, лл. 7—8.
[10] *В. И. Ленин.* Соч. т. 3, стр. 522—523.
[11] «Туркестанские ведомости», № 27, 1884 г.

укрепление Чиназ, через Голодную степь на укрепление Джизак до Самарканда, а потом до Катта-Кургана (1869 г.); от Ташкента до Ходжента, а оттуда до Урта-Тюбе и Заамина (1869 г.):, от Ходжента ко всем городам Ферганской области (до Коканда, Маргелана, Андижана, Оша) (1876 г.)[12]

Почтовое сообщение на лошадях мало улучшило связь России со Средней Азией и прямое назначение выполняло плохо. Правительство тратило на содержание почтового тракта ежегодно 740 000 руб.[13], но дороги содержались в крайне неудовлетворительном состоянии. По всей линии тракта, на протяжении 2 233 верст, процветали казнокрадство, жульничество, обман, мошенничество. Станции имели жалкий вид, лошадей не хватало, а имеющиеся были так истощены, что не способны были возить грузы. Поездка из Ташкента в Оренбург по почтовому тракту была очень мучительной. Проехавший по этой дороге коллежский секретарь П. Кузьминский, который был снабжен всевозможными официальными отношениями с приказанием оказывать ему всяческое содействие, доносил туркестанскому генерал-губернатору 23 сентября 1869 г.: «...говоря про себя, я платил двойные и тройные и даже четверные прогоны ради того, чтобы исполнить свято данное мне поручение, а в физическом отношении не умереть с голода»[14].

Даже по установленному расписанию для доставки почты назначались десятки суток. Так, например, на проезд от Уральского укрепления до Ташкента (1278,5 версты) отводилось 168,5 часа, для привалов — 85 часов, для приема и рассортировки корреспонденции — 54 часа, всего 307 часов 30 минут. Чтобы доставить почту из Ташкента до Орска, по расписанию требовалось около 12 суток, а из Ташкента до С-Петербурга — 22 суток[15]. Расписание не выполнялось, и почта всегда приходила с большим опозданием. Было немало случаев, когда корреспонденция доставлялась в таком состоянии, что в ней нельзя было ничего разобрать, а посылки залеживались в Орске по полгода и даже по году.

Таким образом, можно констатировать, что в 70-е гг. перед царским правительством остро встала задача коренного улучшения средств транспортной связи Средней Азии с Центральной Россией путем постройки железной дороги. Необходимость строительства железной дороги вызывалась рядом политических, военно-стратегических и экономических причин.

---

[12] ЦГИА УзССР, ф. 1308, оп. 1, д. 126, лл. 1—7.
[13] «Туркестанские ведомости», № 6, 1882 г.
[14] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 129, л. 1—2.
[15] Там же, д. 20, лл. 3, 48.

Железная дорога была нужна царизму и русской буржуазии, чтобы укрепить свое господство в завоеванном крае и обеспечить развитие его в соответствии с потребностями российской экономики.

Дебаты вокруг проведения Среднеазиатской железной дороги. Проекты строительства и их обоснование

Идея проведения рельсового пути в Средней Азии возникла еще до присоединения края к России. В 60-х гг. XIX в., когда составлялся общий план строительства российской железнодорожной сети и обсуждались главнейшие ее направления, генерал-майор Мальцев в 1854 г. подал в комиссию при главном управлении путей сообщения и публичных зданий записку о постройке железной дороги от Харькова до Перекопа и далее на Кизляр и до Аральского моря без подробного описания и исследования[16]. Проект Мальцева не был одобрен, но положил начало целой серии проектов проведения среднеазиатского железнодорожного пути.

В 70-х гг. в правительственных кругах и на страницах русской и иностранной печати развернулись горячие споры по вопросам строительства дороги. Обсуждалась ее необходимость, возможность проведения через пески Кара-Кумы, рентабельность и, наконец, направление. Прогрессивная часть русской и местной общественности высказывалась за сооружение железной дороги, расценивая ее как необходимое средство для более тесных связей России со Средней Азией.

Русская буржуазия, как отмечалось выше, была заинтересована в строительстве Среднеазиатской железной дороги. Промышленники и купечество обращались в эти годы к правительству с многочисленными прошениями по поводу строительства дороги[17]. Особенно настаивала на проведении железной дороги в Среднюю Азию администрация Туркестанского края. Железная дорога должна была упрочить царскую власть в новой колонии и положение России на Востоке. Колониальный режим мог существовать только при помощи силы. Воинских частей было мало и в случае надобности требовалось много времени и средств, чтобы сконцентрировать их в нужном районе. Агрессивная политика царизма в Средней Азии и на Среднем Востоке могла достигнуть своих целей лишь при

---

[16] Железные дороги в Среднюю Азию, сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию (с 23 марта 1854 г. по 27 мая 1874 г.), СПб, 1890, стр. 3.

[17] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 13, д. 5, лл. 83, 86.

создании хороших путей сообщения для царских войск. Кроме того, для экономического освоения края были необходимы все новые и новые капиталовложения. Русская буржуазия шла на это очень неохотно из-за отдаленности Туркестана. Сократить же расстояние могла только железная дорога. Естественно, что местная администрация выступала за строительство дороги.

Туркестанский генерал-губернатор Кауфман еще в 1873 г. мотивировал необходимость проведения дороги враждебным отношением Англии к России, стремлением англичан ослабить русское влияние в Средней Азии, а также опасностью «огромного обще-мусульманского движения», для подавления которого требовалось быстрое сосредоточение крупных воинских сил. Уже тогда Кауфман настаивал на скорейшем проведении правительственных изысканий, без которых нельзя было судить о возможности строительства железной дороги в Средней Азии. 5 апреля 1880 г. Кауфман телеграфировал военному министру:

«Усерднейше прошу ваше сиятельство настоять на скорейшем осуществлении Среднеазиатской железной дороги по проекту, рассмотренному и одобренному министерством путей сообщения (речь идет о проекте Струве и Изенбека — *З. А.*). Не говоря об экономическом развитии края, которому недостает только железной дороги, чтобы стать одной из производительнейших областей Империи, его **военнополитическое положение** (подчеркнуто нами — *З. А.*) таково, что мы рискуем потерять приобретенное выгодное положение в Азии, а при возможных политических усложнениях и более того»[18].

Так же настойчиво просил ускорить строительство железной дороги в Средней Азии преемник Кауфмана, временно исполнявший должность туркестанского генерал-губернатора Колпаковский. В записке «О проведении Среднеазиатской железной дороги» от 3 сентября 1881 г. он указывал, что строительство дороги вызывается не только местными интересами края, но и «пользами общегосударственными в политическом, стратегическом и экономическом отношениях»[19].

Хотя правительство соглашалось с мнением местной администрации, оно оттягивало начало серьезных изыскательных работ, так как сомневалось в доходности дороги. От рентабельности новой магистрали зависело окончательное решение о ее строительстве.

Таким образом, преследуя политические, военно-стратеги-

[18] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 1524, л. 7.
[19] Там же, л. 231.

ческие и экономические цели, царское правительство, русская буржуазия, администрация Туркестанского края, российское и местное купечество выступали за строительство Среднеазиатской железной дороги. Однако некоторые представители официальных кругов России и особенно мусульманское духовенство противились ее сооружению. Духовники и местные феодалы видели в проведении рельсового пути в Средней Азии силу, способную разрушить сложившиеся веками устои и обычаи. Забегая несколько вперед, скажем, что как только начались изыскательные и съемочные работы на территории Бухарского эмирата, духовники стали распространять слухи о том, «...что русские сняли план городской стены, описали всю землю и воду, собираются внезапно захватить бухарскую столицу и отнять у жителей всю описанную землю». Муллам удалось даже спровоцировать, правда незначительные, выступления местного населения против проведения железной дороги. Такое возмущение имело место в Бухаре 25 ноября 1886 г. В этот день «... во время производства изысканий в пригородном кишлаке, куда распоряжение эмира о беспрепятственном производстве изысканий еще не проникло, толпа человек в 50 собралась по поводу срубленного дерева и с бранью, свистом и угрозами обступила двух инженеров, производивших изыскания, говоря: «разве наш эмир умер, что вы являетесь забирать нашу землю? Если вы вздумаете проводить здесь дорогу, то мы вас всех перережем»[20].

Но выступления, спровоцированные духовенством, были редки и не имели успеха. Непосредственно участвуя затем в строительстве железнодорожных участков, работая бок о бок с русскими рабочими, местное население чувствовало их дружеское отношение к себе и все более и более убеждалось, что слухи, распространяемые духовниками о захвате столицы эмирата и земли у дехкан, — ложные.

Отрицательное отношение некоторых представителей официальных кругов царского правительства к строительству Среднеазиатской дороги объясняется тем, что в начале 70-х гг. еще не были проведены изыскания, изучены возможности проведения железной дороги через пустыню Кара-Кумы, да и сама Средняя Азия была мало изучена. Только этим можно объяснить тот факт, что военный министр, генерал Милютин, человек вдумчивый и образованный, в 1875 г. выступал против строительства Среднеазиатской железной дороги. 3 января 1875 г. при обсуждении проекта французского инженера Лессепса, предложившего провести железную

[20] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 33, 1887 г., лл. 4—6.

дорогу через Среднюю Азию в Индию, Милютин заявил, что «было бы преждевременно говорить ныне о дороге от Каспийского моря в Среднюю Азию, где даже и караваны ходят с величайшим трудом и опасностью; железная дорога была бы там невозможна и не окупилась бы». Милютин был против строительства и Оренбург-Ташкентской дороги. Он говорил: «...протяжение дороги было бы так велико, трудности построения так громадны, а проходимые ею пространства так пустынны, что эта дорога до Ташкента не могла бы окупить расходов; следовательно, теперь, когда для России необходимы столь многие и важные дороги, было бы не время говорить о подобных предприятиях»[21].

Против постройки дороги в Средней Азии выступил и министр путей сообщения Посьет. В марте 1880 г. он писал военному министру, что Среднеазиатская железная дорога будет крайне убыточной и выступал против немедленного строительства ее. Посьет считал необходимым в первую очередь провести Сибирскую дорогу.

Доводы министра путей сообщения и военного министра энергично оспаривались туркестанской администрацией. Кауфман и в 1875 г. продолжал настаивать: «В крае есть вода, есть много земли и такое солнце, которое необходимо для производства хлопка и шелка. Я не верю в убыточность дороги в такой стране. Убыток от дороги возможен только в первое время, а потом он был бы вознагражден»[22]. Мнение генерал-губернатора подтверждалось выводами научной экспедиции в составе инженеров Соколовского, Ляпунова, Яковлева, доктора ботаники Казанского университета Сорокина и др.

Экспедиция в 1877—1879 гг. изучала казахскую степь с целью выяснения возможности проведения железной дороги через Кара-Кумы. Участники экспедиции пришли к выводу, что дорога очень скоро не только оправдает затраты на строительство, но и будет приносить прибыль. Они приводили убедительные цифры: государство ежегодно расходует более 8 млн. руб. на содержание почтового тракта между Оренбургом, Ташкентом и Самаркандом, на оплату двойных прогонных при перевозках грузов, войск, новобранцев, отпускных, казаков, на содержание степных укреплений (Ак-Тюбе, Кара-Бушан, Кармакчи, Джулек, Чиназ, Джизак, Ура-Тюбе). С проведением железной дороги некоторые из этих расходов отпали бы совсем, другие намного сократились[23].

---

[21] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 833, лл. 9—11.
[22] Там же, л. 8.
[23] Там же, ф. 40, оп. 1, д. 13, лл. 19—21.

Выводы экспедиции, однако, не убедили царское правительство и до начала 80-х гг. все еще не было единого мнения о доходности Среднеазиатской дороги. И лишь политическая и военно-стратегическая обстановка на границах новой российской колонии продиктовала необходимость немедленного проведения железной дороги от восточного побережья Каспийского моря в глубь края.

Другими спорными вопросами, как отмечалось выше, были: направление Среднеазиатской железной дороги и возможность проведения ее через Кара-Кумы. Предлагались самые различные варианты направления дороги. Главные из них следующие: Оренбургское направление — от Оренбурга на Кара-Тугай и Ташкент; Уральское направление — от Уральска к Аральскому морю и далее к Ташкенту; Челябинское направление — от Челябинска через Троицк на Джалпау-Тал и Ташкент; Петропавловское направление — от Петропавловска на Акмолинск к Туркестану или к Аулиэ-Ата, Чимкенту и до Ташкента; Омское направление — от Омска на Каракалинск, к Аулиэ-Ата и до Ташкента[24].

В 1873 г. в Петербурге при министерстве путей сообщения была создана специальная комиссия для обсуждения представленных проектов. Комиссия работала два года и нашла наиболее целесообразным направление, предложенное генерал-майором Безносиковым. По его проекту Оренбург через Орск соединялся с Ташкентом. На севере дорога должна была соединить Оренбург с Екатеринбургом через Троицк[25].

Еще более короткая и прямая линия была предложена упомянутой экспедицией, которая считала, что будущая Среднеазиатская дорога должна быть наикратчайшей и должна прежде всего связать Оренбург с главнейшими городами Туркестанского края — Ташкентом и Самаркандом по направлению Оренбург-Туркестан-Ташкент.

Оживленно обсуждались и возможности строительства железной дороги через Кара-Кумы. В 70-х гг. XIX в. ни у одной страны не было опыта прокладки железнодорожного пути через песчаные пустыни. Многие ученые и инженеры считали, что провести железную дорогу через пески невозможно, и поэтому предлагали направление в обход песков, что очень удлиняло протяженность пути. Экспедиция 1877—1879 гг. впервые научно доказала, что Кара-Кумы не лишены растительности и воды, предложила несколько способов искусственного закрепления песков и пришла к окончательному заклю-

[24] ЦГИА УзССР, ф. 1308, оп. 1, д. 4, л. 5.
[25] Там же, ф. 1, оп. 16, д. 652, л. 162.

чению, что проведение железной дороги через пески возможно. Выводы экспедиции имели большое научное и практическое значение и положили конец «доказательствам» о невозможности прокладки железной дороги через пустыню.

Проведение железной дороги живо интересовало не только правительственные круги, но и научные общества. Различные проекты дебатировались в Комитете содействия торговле и промышленности, в Российском Императорском географическом обществе, его Оренбургском отделе и в других научных учреждениях. Проекты строительства дороги широко обсуждались на страницах периодических изданий, таких, как «С-Петербургские ведомости», «Правительственный вестник», «Русская мысль», «Вестник Европы», «Новое время», «Журнал министерства путей сообщения», «Русский инвалид», «Биржевые ведомости», «Туркестанские ведомости», «Окраина», «Русский мир» и т. д. В обсуждении принимала участие также и английская, французская, немецкая, итальянская, польская, американская печать.

Все участники дебатов в конце концов приходили к одному выводу, что с экономической, политической и стратегической точек зрения строительство Среднеазиатской железной дороги крайне необходимо и не терпит отлагательств.

Проекты железных дорог, соединяющих Среднюю Азию с Россией, стали подаваться правительству отдельными лицами, как русскими, так и иностранцами, еще до присоединения Средней Азии к России. После присоединения число предложений быстро росло. Только с 1865 по 1880 гг. было подано свыше 40 проектов.

Приводимый ниже перечень основных проектов дает возможность сделать определенные выводы об интенсивности поступления проектов по годам, о составе их авторов и конкретных предложениях о трассе железнодорожного пути в Среднюю Азию.

12 января 1854 г. генерал-майор Мальцев выступил с проектом, о котором мы говорили выше. 13 мая 1855 г. проект был рассмотрен и не получил одобрения.

В июле 1856 г. проект проведения железной дороги между Каспийским и Аральским морями был подан кавказским наместником князем Барятинским. 27 января 1857 г. комитет, рассмотрев проект, решил при более благоприятных обстоятельствах направить экспедицию для предварительного обследования местности.

10 ноября 1857 г. несколько бельгийских капиталистов во главе с Гютто д'Ориньи обратились в Министерство внутренних дел с просьбой предоставить им привилегию для построй-

ки железных дорог от Кракова через Россию в Индию, Персию и Китай, с учреждением пароходств в промежутках между железнодорожными линиями. Проект был отклонен[26].

В этом же году проекты представили иностранцы Дюгамель, Дембреил, Серюрье, Пинонденль, Делабертош, Муток, Оасерандо.

В 1858 г. предложения о строительстве дорог сделали иностранцы Слейг, Мориссон и Горн[27].

В 1867 г. иностранцы Куртин и Легетр просили разрешения произвести изыскания для проведения железной дороги из Европы через Россию, Персию и Афганистан в Ост-Индию, т. е. по так называемой линии «Париж-Калькутта». Проект был отклонен, как несбыточный[28].

В 1869 г. правительство разрешило царскосельскому купцу Лазареву, коллежскому советнику Кини и французскому подданному Миллеру произвести за их счет изыскания для постройки железной дороги, которая соединила бы Каспийское море с Аральским, от устья р. Эмбы до одного из заливов Аральского моря: Чернышева, Паскевича или Перовского. Вскоре сами авторы проекта убедились в невозможности построить железную дорогу в избранном ими направлении. Позже Кини просил разрешить ему провести, вместо железной, гужевую дорогу от устья р. Эмбы или от Гурьева до Форта № 1 (Казалинск), но туркестанский генерал-губернатор не поддержал эту просьбу.

В 1871 г. проекты представили Иванин, Стебницкий, Шавров. 11 ноября правительство разрешило действительному статскому советнику Барановскому по его проекту произвести изыскания для строительства железной дороги от Саратова через Уральск, Тургайскую область в Туркестанское генерал-губернаторство, затем через Ташкент до Аму-Дарьи и далее до китайской границы.

4 ноября 1872 г. коллежский советник Северцев подал правительству докладную записку, в которой просил разрешения образовать акционерную компанию для постройки дороги от Оренбурга до Казалинска. Разрешения он не получил[29].

---

[26] Железные дороги в Среднюю Азию, сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию (с 23 марта 1854 г. по 27 мая 1874 г.), СПб., 1890, стр. 1, 3, 4—19, 20—22.

[27] ЦГИА УзССР, ф. 40, оп. 1, д. 13, д. 36.

[28] Железные дороги в Среднюю Азию, сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию (с 23 марта 1854 г. по 27 мая 1874 г.), СПб., 1890, стр. 25—27.

[29] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 1524, лл. 36, 190, 191.

12 января 1873 г. Туркестанский генерал-губернатор Кауфман просил включить в план строительства первый участок будущей Туркестанской железной дороги протяжением до 750 верст — от Оренбурга через Илецкую Защиту до Аральского моря[30]. В этом же году проекты строительства подали граф Игнатьев, граф Лессепс, Котар, Соболев, Краевский, Быковский.

В 1874 г. рассматривались проекты графа Толстого, Барановского, Больмана, Мак-Магона;

В 1875 г. — проекты Новосельского, Зейдлица, Герсеваева, Барранд, Богдановича, Демидова[31]. 24 октября правительство разрешило потомственному почетному гражданину Фердинанду Кричу и Гарелину произвести изыскания от Оренбурга к Туркестану, Ташкенту до Самарканда. Никаких сведений о произведенных работах нет[32].

В 1876 г. проекты представили Гахштетер, Венюков, Гагеамейстер, Радо, а **в 1877 г.** князь Оболенский, Сафро, Троицкий[33].

В 1878 г. отставной поручик Иосиф Рудницкий, подав проект, просил у туркестанского генерал-губернатора покровительства проектируемой компании по сооружению железной дороги от Оренбурга до Ташкента и далее до азиатской границы. О судьбе проекта сведений нет[34].

В 1879 г. проекты представили князь Трубецкой и Уйфальви[35].

В 1880 г. просили утвердить их проекты Корольков, Струве, граф Милютин, а в 1881 г. — Достоевский[36]. В последующие годы, до начала строительства Самарканд-Андижанской дороги с веткой на Ташкент и Новый Маргилан, был подан еще ряд проектов.

Как показывает перечень, больше всего проектов было подано в начале 70-х гг. XIX в. Это неслучайно, так как эти годы в России характеризуются бурным развитием железнодорожного строительства. В. И. Ленин, выделял два периода особого подъема железнодорожного строительства в России: «В развитии ж.-дорожного строительства России было два периода громадного подъема: конец 60-х (и начало 70-х)

---

[30] Железные дороги в Среднюю Азию, сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию (с 23 марта 1854 г. по 27 мая 1874 г.), СПб., 1890, стр. 32.

[31] Там же, ф. 40, оп. 1, д. 13, л. 36.

[32] Там же, ф. 1, оп. 16, д. 1525, лл. 191—192.

[33] Там же, ф. 40, оп. 1, д. 13, л. 36.

[34] Там же, ф. 1, оп. 16, д. 1524, л. 192.

[35] Там же, ф. 40, оп. 1, д. 13, л. 36.

[36] Там же, л. 36.

годов и вторая половина 90-х годов. С 1865 по 1875 г. средний годовой прирост русской жел.-дорожной сети составлял 1½ тыс. километров, а с 1893 по 1897 — около 2½ тыс. километров»[37].

Все представленные проекты, можно разделить на четыре группы:

1. Проекты, предусматривавшие проведение железной дороги, соединяющей Каспийское море с Аральским и идущей далее вглубь Средней Азии;

2. Проекты дороги, соединяющей Оренбург с Ташкентом и Самаркандом;

3. Проекты железной дороги, соединяющей Европу с Индией, Персией, Афганистаном, Китаем через Среднюю Азию,— по так называемой линии «Париж — Калькутта». Подобные предложения исходили, главным образом, от иностранцев.

4. Проекты проведения железной дороги от восточного побережья Каспийского моря вглубь Средней Азии.

Центральное место занимала группа проектов, предусматривавших соединение Оренбурга с Ташкентом. Это и неудивительно. Русская железнодорожная сеть была доведена к этому времени до Оренбурга, отсюда шло строительство дорог на восток. Естественно, что большинство авторов проектов предлагало продолжить дорогу на юго-восток до Ташкента — торгового, политического, военно-административного центра Средней Азии.

Весьма незначительное число авторов проектов предлагало провести железную дорогу от восточного побережья Каспийского моря в глубь Туркестанского края. Объясняется это тем, что Туркмения еще не была присоединена, сеть русских железных дорог достигла к этому времени только Царицына, пески Кара-Кумов казались совершенно непреодолимыми.

Из перечисленных проектов большая часть (около 30) была подана иностранными компаниями, банками, отдельными предпринимателями и инженерами, особенно французскими, немецкими, и бельгийскими.

Эти проекты преследовали, кроме планов экономического завоевания среднеазиатских рынков, политическое порабощение русского народа и народов Средней Азии. Поэтому, в отношении проектов, представленных иностранцами, российское правительство проявляло большую осторожность.

Около 20 проектов принадлежало русским частным лицам и предпринимателям (капиталисту Струве, купцам Лазареву, Северцову и другим), часть проектов была подана инженера-

[37] *В. И. Ленин.* Соч., т. 3, стр. 486.

ми (Барановским, Безносиковым и другими), за спиной которых стояла русская буржуазия, искавшая новых рынков сбыта и источников сырья.

Все первоначальные проекты — русские и иностранные — обсуждались в правительственных учреждениях, отчасти в Оренбургском отделе Императорского Географического общества, в Министерстве путей сообщения, на страницах печати, и почти все были или отвергнуты правительством как нереальные, или не были осуществлены после получения разрешения на изыскательные работы. Один из отвергнутых проектов был представлен французским инженером Лессепсом. При обсуждении проекта 3 января 1875 г. военный министр Милютин говорил:

«Весь проект Лессепса до такой степени фантастичен, что не заслуживает столь основательного обсуждения о его выгодных и невыгодных сторонах... Чтобы перейти из долины Инда в долину Сыр-Дарьи нужно было бы перебраться через 8 горных хребтов, по проходам, возвышающимся над уровнем моря на 10, 14, 15, 16, 18 и 20 тысяч футов! Легкомыслие Лессепса не может не удивлять; его агенты удовольствовались посещением некоторых местностей Индии; в горной же стороне, лежащей между Индией и Туркестанским краем, они вовсе не были и ограничились собиранием всяких слухов и разговоров[38].

Царское правительство все более убеждалось в том, что железная дорога в Среднюю Азию жизненно необходима для России, и в середине 70-х гг. русские ученые и инженеры начали серьезные изыскания по определению направления Среднеазиатской магистрали. В течение 1873—1876 гг. по распоряжению Туркестанского генерал-губернатора полковник Безносиков производил изыскания, главным образом, на Оренбург-Ташкентском направлении. Его труд представляет собой серьезное исследование.

В 1876 г. Министерством путей сообщения была назначена экспедиция в составе графа Бобринского, инженеров Дембицкого, Гольстрема и Соколовского для разведки трассы железнодорожного пути Оренбург — Ташкент. Результаты работ экспедиции неизвестны, полагают, что в связи с подготовкой к русско-турецкой войне работы были прекращены[39].

Наиболее плодотворной была, как указывалось, работа научной экспедиции, организованной в 1877—1879 гг. Экспедиция предприняла ряд поездок в казахскую степь и Туркестанский край из Оренбурга, Троицка, а потом из Самары, чтобы

---

[38] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 833, лл. 8—9.
[39] Там же, д. 652, лл. 245—246, 275—276.

выяснить возможность проведения дороги через Кара-Кумы и ее направление. Попутно, члены научной группы изучали юго-восточную окраину России в торговом, военном и хозяйственном отношениях. Экспедиция за время работы преодолела между Волгой и Аму-Дарьей около 17 000 верст. Большая заслуга экспедиции состояла в том, что она доказала возможность строительства железной дороги в Каракумской пустыне, определила способы искусственного закрепления песков при помощи новых насаждений и охраны растительности от истребления, выбрала кратчайшее направление от Оренбурга на Ташкент и подтвердила рентабельность строительства дороги[40].

Работы по исследованию трассы будущей Среднеазиатской дороги продолжались и в 80-е гг. Так, в 1880 г. изыскания производились предпринимателем Струве и инженером Шульцем[41]. Результаты работы этой группы, предпринявшей поиски по своей инициативе, остались неизвестными.

Таким образом, дебаты вокруг строительства Среднеазиатской железной дороги и обсуждение представленных проектов заняли примерно два десятилетия. К началу 70-х гг. XIX в. было доказано, что сооружение железнодорожной магистрали в Туркестане необходимо и возможно и что прежде всего нужно строить дорогу от Оренбурга до Ташкента.

Причины, ускорившие начало строительства Закаспийской военной железной дороги

Русские ученые и инженеры проделали к концу 70-х гг. XIX в. большую подготовительную работу для проведения Оренбург-Ташкентской железной дороги. Однако обострение англо-русских противоречий в районе афгано-среднеазиатской границы заставило царское правительство переключить внимание на строительство дороги в Закаспийской области.

Военный министр Милютин 29 февраля 1880 г. писал царю, что Англия, «... подчинив себе Азиатскую Турцию, разрушив Афганистан, завязав тесные связи с туркменами и усиливаясь склонить также на свою сторону Персию..., начинает угрожать Каспийской области. Поэтому оставаться с этой стороны в бездействии признается невозможным, тем более, что бездействие пагубно отразилось бы на все соприкосновенные нам азиатские народы...»[42].

---

[40] ЦГИА УзССР, ф. 40, оп. 1, д. 13, лл. 14—30.

[41] Там же, л. 36.

[42] *А. Х. Бабаходжаев.* Провал английской агрессивной политики в Средней Азии (1917—1920 гг.), Ташкент, 1955, стр. 18.

Российское правительство вынуждено было принять ряд контрмер, чтобы укрепить свое положение в Закаспии. 1-я Ахалтекинская экспедиция, предпринятая в 1879 г. с целью завоевания Туркмении, закончилась неудачно. Военное командование считало необходимым как можно быстрее направить туда вторую экспедицию, и правительство согласилось с этим. Командующий Кавказским военным округом великий князь Михаил 22 января 1880 г. сообщал военному министру: «Неудача первой экспедиции привела к тому, что Англия усилила свое влияние в Афганистане. Она стремится захватить Герат, а заняв его, несомненно, сумеет занять и Афганский Туркестан. После этого России трудно будет удержать свою власть в Бухаре и Хиве»[43]. Он указывал далее, что Россия должна учесть уроки экспедиции и, по его мнению, перед ее повторением нужно обеспечить русские войска продовольствием, боеприпасами и транспортом.

Для переброски войск и боеприпасов в оазис по подсчетам организаторов экспедиции требовалось около 25 000 верблюдов. В Закаспийской степи можно было приобрести с большим трудом не более 3 000. Доставить более 20 000 верблюдов из Оренбургских степей было невозможно из-за отсутствия корма для них и трудности преодоления такого расстояния за короткий срок.

Однако дальнейшая оттяжка экспедиции могла сильно ухудшить положение России не только в Закаспии, но и в Бухарском и Хивинском ханствах. Учитывая такую опасную для России обстановку, полковник Соболев 6 января 1880 г. доносил военному министру: «Крайняя трудность добыть потребное для экспедиции количество верблюдов наводит на мысль о проведении железной дороги от берега Каспийского моря до начала Текинского оазиса, Кизил-Арвата или другого пункта»[44]. Военное министерство предполагало осуществить строительство в кратчайший срок. Было предложено все необходимые материалы для строительства этого участка дороги взять из имеющегося правительственного запаса и перевезти их из России на Михайловскую пристань к 1 мая 1880 г., прислать 2 000 смоленских землекопов, сформировать и отправить на строительство железнодорожный батальон, так как на месте не было ни рабочей силы, ни стройматериалов, ни специалистов. Возведение железнодорожного пути должно было вестись ускоренными темпами с тем, чтобы за 2 месяца закончить дорогу, и с 1 июля 1880 г. начать движение поездов[45].

[43] ЦГВИА СССР, ф. ВУА, отд. 2, шк. 28, д. 6862, т. I, л. 58.
[44] Там же, лл. 12, 57—79.
[45] Там же, лл. 12, 79.

Эту идею всячески поддерживали военный министр и командующий войсками округа, которые считали, что только железная дорога между Красноводском и Кизил-Арватом поможет завоевать Туркмению и укрепить положение России на границах с Афганистаном.

11 и 12 февраля 1880 г. под председательством военного министра состоялись совещания, обсудившие предстоящие действия в Закаспийской степи. В совещаниях участвовали начальник Главного штаба генерал Гейден, генералы Мещеринов, Обручев, Скобелев, Анненков, Горлов, Гурчин, Глуховский, полковники Гродеков, Соболев и другие. Наряду с подготовкой военной экспедиции обсуждался и вопрос о строительстве железной дороги.

Начальник Главного штаба Гейден и некоторые другие участники совещаний выступили против экспедиции и строительства железной дороги от Каспийского моря, считая, что экспедиция и дорога обойдутся государству очень дорого. Гейден предлагал построить железную дорогу от Оренбурга до Ташкента. Большинство же пришло к выводу, что политическое положение России в Средней Азии таково, что только прочное обоснование в Закаспийском крае может парализовать английское проникновение, тем более, что к этому времени Англия заняла Кабул и Кандагар и готовилась подчинить Герат и Афганский Туркестан.

Несомненно, что обстановка, создавшаяся тогда на русско-афганской границе, заставила правительство принять решение о строительстве железной дороги в Закаспии, несмотря на возражения некоторых видных государственных деятелей. На упомянутых совещаниях было принято решение признать необходимым подготовку 2-й Ахалтекинской экспедиции и постройку железной дороги от побережья Каспийского моря (от Михайловского залива) до Кизил-Арвата[46].

Был также подробно обсужден вопрос о типе предполагаемой железной дороги. Русские инженеры выдвигали различные предложения. Например, инженер Окунев предлагал построить узкоколейную железную дорогу. Стоимость ее сооружения вместе с подвижным составом исчислялась в 7 млн. руб. По подсчетам автора проекта, при 10 паровозах и 300 вагонах такая дорога могла бы ежегодно перевозить до 8 000 пудов различных грузов.

Другие предлагали проложить легкую узкоколейную железную дорогу или перенести ливенскую и новгородскую узко-

---

[46] ЦГВИА СССР, ф. ВУА, отд. I шк. 28, д. 6862, т. I, л. 167, лл. 149—174.

колейки, воспользовавшись уже имеющимися материалами и подвижным составом. Третьи высказывались за строительство сначала узкоколейной конной железной дороги, но такой, которую можно впоследствии перестроить в паровую. Четвертые предлагали соорудить переносную узкоколейную железную дорогу.

И, наконец, более дальновидные инженеры настаивали на сооружении ширококолейной железной дороги. Генерал-лейтенант Анненков, поддерживая это предложение, говорил: «Всякая другая дорога, с более узкою колеею, не даст возможности достигнуть той политической цели, которая была положена в основу настоящих совещаний»[47]. Он доказывал, что устройство дороги с широкой колеей облегчается имеющимися запасами рельсов правительственного заказа, локомотивами, вагонами, железнодорожными принадлежностями и инструментами, находящимися в Унгенах (Бессарабия).

В итоге совещание приняло решение строить ширококолейную железную дорогу и начать ее строительство в районе Михайловского залива, так как это сокращало путь до Кизил-Арвата на 135 верст, по сравнению с направлением от Красноводского залива. Ввиду того что никаких предварительных изыскательских работ в этом направлении не производилось, правительство решило для ускорения строительства ограничиться летучими изысканиями.

В апреле 1880 г. группой русских инженеров такие изыскания были произведены. Для опыта было начато строительство переносной конной железной дороги от Михайловского залива до Молла-Кары. В Закаспийский край была отправлена первая рота резервного железнодорожного батальона. Результаты изысканий показали, что от Михайловского залива до Молла-Кары проложить такую дорогу невозможно из-за сыпучих песков, больших барханов и отсутствия фуража. Итоги изысканий были обсуждены на совещании 18 мая 1880 г. и принято решение просить о проведении паровой железной дороги на указанном участке, а далее от Молла-Кары до Айдина проложить узкоколейную переносную железную дорогу. Одновременно было решено ходатайствовать о формировании и отправке в Михайловский залив второй роты резервного железнодорожного батальона.

В ходе обсуждения вопроса о необходимости немедленного проведения Закаспийской военной железной дороги снова выступили убежденные противники ее строительства. Один из

---

[47] ЦГВИА СССР, ф. ВУА, отд. 2, шк. 28, д. 6862, т. I, лл. 65, 214—245.

них — обер-контролер министерства финансов Череванский считал, что и решение вопроса и строительство дороги до Кизил-Арвата настолько запоздали, что она (дорога) уже не будет содействовать Ахалтекинской экспедиции. О будущей коммерческой роли предполагаемой дороги он писал 2 августа 1880 г.: «Ожидать какого-либо спроса со стороны иомудов, текинцев, гокланов, атабаевцев, докафарбаев и проч. немыслимо для наших рынков; в свою очередь и наши рынки ничего не могут предложить кочевникам, жизнь которых ограничила потребности до простейшего минимума».

Далее он утверждал: «По моему искреннему убеждению, немыслимо рассчитывать, чтобы Бухара и Туркестан послали хотя бы один пуд на Закаспийскую дорогу, потому что караваны туркестанские доставляют тяжести до Оренбурга и Петропавловска по замечательно дешевым ценам...»[48].

Выступление Череванского характерно для царских колонизаторов, которые имели о Средней Азии, ее народах и возможности дальнейшего развития экономических связей между Средней Азией и Россией весьма превратное представление.

Ярым противником экспедиции и строительства Закаспийской железной дороги был и министр финансов Грейс, который в письме к царю 28 февраля 1880 г. подробно обосновывал нецелесообразность сооружения дороги, считая, что в районе, где не проведены необходимые изыскания, где отсутствуют вода и топливо, невозможно осуществить подобное строительство. Он доказывал, что для охраны дороги нужно будет организовывать специальные посты, тратить средства на борьбу с песчаными заносами, и приходил к выводу, что строить дорогу в Закаспийском крае невыгодно в финансовом, политическом и военном отношениях.

И Грейс и Череванский были по-своему правы. Действительно, научные изыскания не были проведены, не были решены вопросы снабжения топливом и водой, но реальная угроза со стороны Англии требовала от царского правительства упрочить свое положение в Туркмении путем немедленного проведения железной дороги. Поэтому, несмотря на все возражения, опасения и сомнения, 9 июня 1880 г. правительство приняло решение проложить паровую железную дорогу от Михайловского залива до Молла-Кары, а далее, от Молла-Кары до Айдина, — 70-верстную переносную конную железную дорогу. На это было ассигновано 362 364 руб. из средств, выделенных для предстоящей экспедиции. Предполагалось

[48] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 1, д. 1462, лл. 7, 8.

нужные для дороги рельсы и скрепления перевезти из складов военного ведомства, находящихся в Рени и Унгенах, а подвижной состав — 4 паровоза, 25 крытых товарных вагонов и 75 платформ — взять из запаса правительственного заказа на частных заводах[49].

Следовательно, строительство Закаспийской железной дороги в основном было вызвано политическими и военно-стратегическими соображениями: необходимостью завоевания Туркмении, закабаления народов Средней Азии, закрепления колониального господства царской России в Средней Азии и противодействия английским захватническим планам. Конечно, при этом известное значение имели и экономические соображения.

Сооружение дороги было поручено военному министерству, так как она прокладывалась прежде всего в военных целях и проходила по еще не совсем покоренной территории. Строить паровую железную дорогу далее Молла-Кары первоначально не предполагалось. Только невозможность проложить конную железную дорогу по сыпучим пескам и обеспечить ее лошадьми и фуражом заставила правительство 25 ноября 1880 г. принять решение о продолжении паровой железной дороги до Кизил-Арвата[50]. За короткий срок (8 месяцев) дорога была построена и началась ее эксплуатация.

Строительство первого участка Закаспийской железной дороги протяженностью в 217 верст, от Михайловского залива до Кизил-Арвата, убедительно доказало царскому правительству не только возможность проложения рельсового пути через Кара-Кумы, но и его значение в укреплении позиций России в Средней Азии. Было очевидно, что в дальнейшем, когда дорога будет продолжена в глубь края, она приобретет важное экономическое значение. И в правительственных кругах начали разрабатывать проекты продолжения дороги в глубь края. Вокруг проектов снова начались споры. Некоторые государственные деятели возражали против продолжения дороги, не веря в то, что дорога со временем может приобрести, кроме политического и военно-стратегического, также экономическое значение.

Управляющий Бакинской казенной палатой, который был членом комиссии по обследованию Закаспийской железной дороги в 1883 г., писал в феврале 1884 г. о том, что Закаспийская дорога ни в ее теперешнем состоянии, ни в случае

---

[49] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 32, ф. 1, лл. 22—25, 26, 54.
[50] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 1, д. 1462, лл. 19—21.

продолжения ее в ту или иную сторону, ни в сколько-нибудь ближайшем будущем не может быть полезной, так как, по его мнению, нельзя ожидать развития торговли с экономически отсталым Закаспийским краем, а рынки Бухары, Туркестана, Кашгарии и Западного Китая тяготеют к Оренбургу, Петропавловску и Ирбиту[51].

Обмен мнениями о необходимости продолжения Закаспийской железной дороги продолжался несколько лет, начиная с 1881 г. Военное министерство, командующий войсками Кавказского военного округа, администрация Туркестанского края активно выступали за продолжение дороги, так как видели в этом мощное средство для укрепления своего господства над народами Средней Азии и упрочения положения России на Востоке. Дальнейшее решение о строительстве дороги были приняты по настоянию военного ведомства.

В 1884 г., еще до присоединения Мерва к России, командующий войсками округа просил правительство продолжить Закаспийскую железную дорогу от Кизил-Арвата до Ашхабада (205 верст). Его просьбу поддерживали военное министерство и министерство иностранных дел. После присоединения Мерва и значительной территории по рекам Мургабу и Теджену военное министерство стало усиленно настаивать на продолжении дороги до Ашхабада. Дело в том, что с присоединением Мерва передовые отряды русских войск удалились от Каспийского моря на 800, а от Кизил-Арвата на 600 верст, количество же войск в Закаспийской области было увеличено всего на 400 человек. Все это, конечно, ослабляло военное положение России на границе Афганистана, тем более, что после присоединения Мерва Англия активизировала свои действия против России: строила железную дорогу от Суккура до Кветты и проектировала рельсовый путь от Кветты к Кандагару. Британское правительство снова подняло шумиху вокруг «русской угрозы», потребовало определения северо-западной границы Афганистана, которая по соглашению 1873 г. не была точно установлена. Военный министр Ванновский писал 12 июля 1884 г., что эти обстоятельства «... еще более указывают, что нам не следует долее медлить в создании таких средств, которые уравновесили бы, в оспариваемых у нас пределах, нашу политическую силу с силою Англии»[52].

Военное командование наряду с чисто стратегическими факторами указывало и на экономическое значение железной

---

[51] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 1, д. 1184, лл. 8—9.
[52] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 84, 1884, л. 69.

дороги, которое росло по мере продвижения рельсового пути в глубь края.

Военное министерство представило выработанный им проект строительства ашхабадского участка Закаспийской железной дороги, и 30 июля 1884 г. Государственный Совет одобрил представленные ему предложения, установил срок строительства ашхабадского участка в два года и выделил 500 тыс. руб. для перевозки стройматериалов.

Не прошло и полугода после принятия правительством решения о строительстве участка дороги до Ашхабада, как командующий войсками поставил вопрос уже о продолжении дороги до Лютфабада или до Каахки. Спешное продолжение дороги юго-восточнее Ашхабада диктовалось обострением англо-русских отношений в июне 1884 г. Военное министерство особенно настаивало на строительстве дороги от Ашхабада в глубь Средней Азии, и 17 марта 1885 г. Государственный Совет принял решение довести железную дорогу до Каахки и выделить средства для немедленной перевозки рельсов и шпал[53].

Через день, 18 марта, между афганским отрядом и русскими войсками под командованием начальника Закаспийской области генерала Комарова у Ташкепри произошло вооруженное столкновение, спровоцированное англичанами. По соглашению 1885 г. левый берег р. Кушки оставался за Россией и река на участке Пенде рассматривалась, как временная граница, которую не имели права переходить ни русские, ни афганцы до окончания переговоров. Но афганцы, подстрекаемые Англией, нарушили соглашение, перешли на левый берег реки и заняли его. «Одновременно афганцы стали продвигаться на север по правому берегу р. Мургаба, угрожая мургабскому отряду ген. Комарова не только с фронта, но и с фланга и даже с тыла»[54].

Столкновение у Ташкепри окончилось победой русских войск. В Англии были сильно встревожены этим. Английское правительство объявило мобилизацию. В. И. Ленин указывал, что «... Россия была на волосок от войны с Англией из-за дележа добычи в Средней Азии...»[55].

Но Великобритания не решилась начать войну против России, не надеясь на успех. 10 сентября 1885 г. был подписан англо-русский договор, по которому Россия получила весь Пендинский оазис до р. Кушки. Военное министерство и адми-

[53] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 95, 1885, л. 15.

[54] *З. Р. Нуриддинов,* Англо-русский конфликт в Средней Азии в 1884—1885 гг., Автореферат, Л., 1950, стр. 10.

[55] *В. И. Ленин,* Соч., т. 23, стр. 116.

нистрация Туркестанского края после Ташкепринского столкновения еще более энергично настаивали на немедленном продолжении железной дороги до Аму-Дарьи. Военный министр в докладной записке от 5 апреля 1885 г., т. е. через 15 дней после решения о продолжении дороги до Каахки, доказывал, что правительство не должно останавливаться ни перед какими расходами, ибо «... дорога до Аму-Дарьи значительно сократит в будущем все расходы по военным операциям, даст нам готовность к нанесению в случае надобности решительного удара Англии, могущественно влияя тем на все с нею переговоры и вознаградит часть принесенных уже на Закаспийский край жертв существенными торговыми выгодами»[56].

16 апреля комитет министров одобрил предложения военного министра о необходимости скорейшего продолжения Закаспийской военной железной дороги до Аму-Дарьи.

Как и Кизиларватский участок, дорога до Аму-Дарьи строилась ускоренным способом. Изыскательские работы проводились в ходе строительства. Одновременно решались вопросы о направлении дороги и методах ее сооружения. Очень важно было определить направление дороги от Мерва до Аму-Дарьи, так как становилось ясным, что поставленные царизмом политические, экономические, военно-стратегические цели доведением дороги только до Аму-Дарьи не будут решены и в будущем потребуется продолжить дорогу до Самарканда и Ташкента. Были предложены два варианта направления дороги: 1) от Мерва на Чарджуй и далее через Бухару на Самарканд и 2) от Мерва на Бурдалык и далее через Карши на Самарканд. Для царского правительства важнее было первое направление, так как оно давало возможность упрочить власть над Бухарским эмиратом.

На заседаниях комитета министров 28 января и 4 февраля 1886 г. обсуждалась записка министра путей сообщения с предложениями о направлении участка Закаспийской железной дороги от Мерва на Аму-Дарью. Министр предлагал пока окончательно не определять направление железной дороги, поскольку изыскательские работы закончены только к Чарджую, а по направлению к Бурдалыку еще не завершены[57].

Военный министр в своем выступлении подчеркнул, что хотя политические обстоятельства, вызвавшие необходимость продолжения железной дороги до Аму-Дарьи, миновали, но пока не определена северо-западная граница Афганистана, строительство дороги от Мерва до Аму-Дарьи необходимо

---

[56] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 95, 1885 г., л. 19.
[57] ЦГИА УзССР, ф. 3, оп. 1, д. 3, лл. 52—55.

вести ускоренными темпами. По его мнению, эти обстоятельства делают «...всякое замедление в осуществлении разрешенной уже к постройке Закаспийской железной дороги не только не желательным, но даже опасным». Военный министр поддержал предложение вести дорогу на Чарджуй. Туркестанский генерал-губернатор Розенбах был на стороне военного министра.

Комитет министров 4 февраля 1886 г. принял решение утвердить избранное направление железной дороги от Мерва на Чарджуй, предварительно получив согласие Туркестанского генерал-губернатора и командующего войсками Закаспийской области.

Но и дорога до Аму-Дарьи не могла удовлетворить все военные, стратегические, политические и экономические потребности царского правительства, и поэтому еще до окончания строительства Чарджуйского участка в правительственных кругах начались дебаты о продолжении железной дороги до Самарканда. 18 и 22 апреля 1886 г. комитет министров обсуждал вопрос о строительстве нового участка Закаспийской железной дороги от Аму-Дарьи до Самарканда. Некоторые участники заседания — туркестанский генерал-губернатор Розенбах, военный министр Ванновский, заведующий постройкой генерал-лейтенант Анненков и другие доказывали необходимость осуществления этого строительства в самый короткий срок, при этом напоминали, что уже продолжение дороги от Каахки до Аму-Дарьи сыграло в минувшем году положительную роль в отношениях с Англией, а «... скорейшее осуществление упомянутого участка дороги предупредит возможность возобновления тех же политических затруднений в будущем».

Военный министр утверждал, что доведением дороги до Самарканда установится прочная связь между военными силами в Закаспийской области и в Туркестанском крае, что было необходимо царскому правительству в случае возникновения каких-либо политических осложнений в крае[58].

В ходе обсуждения высказывалась мысль о целесообразности продолжения дороги не только до Самарканда, но и до Ташкента. Но генерал-губернатор считал, что пока следует ограничиться доведением дороги только до Самарканда, так как продолжение ее до Ташкента потребует слишком больших денежных затрат.

Некоторые министры возражали против немедленного продолжения Закаспийской железной дороги. Даже министр

---

[58] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 201, кор. 28, лл. 1—6.

путей сообщения утверждал, что с доведением дороги до Аму-Дарьи поставленные цели достигнуты[59].

Несмотря на возражения, министры решили продолжить строительство Закаспийской железной дороги до Самарканда и приступить к нему немедленно. В 1888 г. дорога была доведена до Самарканда и получила название «Закаспийской военной железной дороги». Через Аму-Дарью был построен временный деревянный мост.

Как мы видим, единого проекта строительства Закаспийской военной железной дороги не существовало, решение о проведении ее отдельных участков возникало в ходе самого строительства. Итоги эксплуатации построенных участков показали, что железная дорога, наряду с политическим и военно-стратегическим, приобретает большое экономическое значение. В первые же годы эксплуатации дороги экономическая жизнь края несколько оживилась: увеличились посевы хлопка, выросла товарность сельского хозяйства, появились предприятия обрабатывающей промышленности, усилилось проникновение русского капитала, расширилась и внутренняя торговля.

Торгово-промышленные круги, убедившись в выгодах железной дороги для предпринимательской деятельности, стали ходатайствовать перед русским правительством о продолжении дороги до основного хлопкового района — Ферганской долины. Еще до окончания строительства Закаспийской железной дороги было внесено предложение о прокладке Самарканд-Андижанской дороги с веткой на Ташкент. Но так как в это время шло сооружение других железных дорог в России, правительство возражало против немедленной постройки и намечало проведение Самарканд-Андижанской дороги после окончания сооружения железных дорог в Западном крае и в Сибири. Но доведение дороги до Ташкента — важного административного, торгового и культурного центра Туркестанского края, и до Ферганы — хлопкового центра было жизненно необходимым. Экономические потребности края настоятельно диктовали продолжение дороги на Андижан и Ташкент.

В 90-е гг. XIX в. железнодорожное строительство в России бурно развивалось. Русские капиталисты, стремясь получить как можно больше прибылей, были заинтересованы в проведении новых железнодорожных линий. Тем более, что опыт сооружения Закаспийской железной дороги показал, что в отдаленном крае, где основная масса населения — забита,

---

[59] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 201, лл. 1—6.

неграмотна, где так много дешевых рабочих рук, можно было на строительстве дороги «погреть руки». Отдельные предприниматели стали подавать туркестанскому генерал-губернатору и правительству ходатайства о разрешении создать акционерные общества для дальнейшего строительства железной дороги от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент.

В 1890 г. с таким прошением обратился князь М. И. Хилков[60]. В августе того же года генерал-губернатор поддержал ходатайство перед военным министром, министрами финансов и путей сообщения о предоставлении Хилкову права на строительство дороги, если постройка ее не предполагается за счет государства.

9 октября военный министр сообщил, что, учитывая отсутствие у государства денежных средств, а также нецелесообразность строительства Самарканд-Андижанской дороги частными компаниями, принято решение постройку Самарканд-Андижанской дороги с веткой на Ташкент отложить на неопределенный срок.

В начале 1892 г. Хилков снова обратился с просьбой о предоставлении ему концессии на постройку железной дороги от Самарканда до Ташкента. Министерство финансов оставило просьбу Хилкова без ответа, хотя туркестанская администрация просила разрешить Хилкову строить дорогу от Самарканда до Ходжента — пункта, находящегося недалеко от рынков — Ташкента, Коканда и Маргелана[61].

В 1892 г. предприниматель Решетников просил Министерство путей сообщения разрешить ему организовать акционерное общество для строительства дороги от Самарканда до Коканда. Хотя Решетников не требовал каких-либо правительственных гарантий, он ставил условием переход дороги в собственность государства лишь через 85 лет после ее постройки. В конце 1893 г. Г. Л. Глуховский ходатайствовал о разрешении создать Российское Общество Среднеазиатских железных дорог для строительства в первую очередь дороги от Самарканда до Маргелана и от Джизака до Ташкента. По проекту предусматривалось сооружение дороги на частные средства при помощи выпуска акций и облигаций, гарантированных правительством, но с условием, чтобы изыскательские работы проводились правительством за счет акционерного общества[62].

В мае 1893 г. надворный советник Ф. А. Половцев и отставной штабс-капитан Бибиков ходатайствовали о пре-

---

[60] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 16, д. 2228, л. 54.
[61] Там же, ф. 1308, оп. 1, д. 127, лл. 11—12.
[62] Там же, л. 15.

доставлении им права образовать общество для строительства Самарканд-Кокандской дороги с веткой на Ташкент без правительственной гарантии, но при условии принудительного отчуждения земли для проведения дороги и перехода ее в собственность правительства через 85 лет.

Мы привели примеры притязаний отдельных частных лиц и компаний на строительство различных участков дороги, которые нам удалось разыскать в архивах Москвы, Ленинграда и Ташкента. Нет сомнения, что были и другие претенденты на строительство дороги. В конце XIX в. между отдельными компаниями и капиталистами разгорелась борьба за получение разрешений на строительство железных дорог в Средней Азии. Капиталисты старались вложить деньги в это выгодное предприятие, предвкушая максимальные прибыли, стремясь завладеть рынками сбыта и сферами приложения капитала. Все они доказывали важность строительства дороги. Туркестанская администрация, выражая интересы российской буржуазии, также поддерживала ходатайство о продолжении дороги до Ташкента. Во «всеподданнейшем» отчете за 1887 г. туркестанский генерал-губернатор Г. А. Розенбах указывал на необходимость продолжения железной дороги от Самарканда до Ташкента. 22 ноября 1888 г. военное министерство разрешило приступить к составлению «соображений по проведению дороги», но указало, что ввиду необходимости сооружения железных дорог, имеющих большее значение для военного ведомства, правительство решило приступить к работам на ней лишь по окончании намеченных железных дорог в Западном крае и Сибири»[63]

Туркестанский генерал-губернатор, несмотря на решение правительства, и в последующие годы настойчиво доказывал важность доведения дороги до Ташкента, который в политическом отношении был административным центром края, в военном — сосредоточением всех войсковых резервов и военных ресурсов, а в экономическом — центром обширной торговли и ремесла и развивающейся промышленности. Ташкентская городская дума, которая состояла главным образом из представителей русской буржуазии, 14 сентября 1890 г. также просила продлить дорогу до Ташкента, отмечая большую важность этой магистрали для развития экономики края. Дума убедительно доказывала необходимость доведения дороги до Ферганской и Сырдарьинской областей, что позволило бы еще больше увеличить товарообмен и рост производительных сил края.

---

[63] ЦГИА УзССР, ф. 1308, оп. 1, д. 127, л. 11.

Борьба за получение права на строительство Самарканд-Андижанской дороги развернулась и между иностранными компаниями. Иностранный капитал делал все возможное, чтобы взять в свои руки постройку железных дорог в Средней Азии с тем, чтобы через эту артерию распространить свое влияние в крае. В самом начале сооружения Закаспийской дороги заявку на участие в строительстве сделала одна из американских компаний. Ее представитель Берри предлагал построить дорогу с годовой правительственной гарантией в размере 1 320 000 руб. В 1892 г. строительство дороги от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент хотели осуществить владельцы парижского и нидерландского банков и французская компания «Фив-Лилль». Французы предлагали взять на себя строительство, а французский и нидерландский банки — финансирование[64].

По мере того как проекты частных лиц и компаний рассматривались русским правительством, оно все больше склонялось к тому, чтобы строить дорогу за казенный счет, несмотря на серьезные финансовые затруднения России. Дорога от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент не могла быть самостоятельной, так как являлась продолжением дороги от Михайловского залива до Самарканда. На строительстве дороги за счет государства особенно настаивал министр финансов Витте. В крайнем случае, предлагал он, если правительство будет не в состоянии на свой счет строить дорогу, разрешить частному предпринимателю Решетникову организовать общество, но с условием: внести не 30 тыс., а 100 тыс. руб. залога, предупредить, что в случае, если общество не будет создано в срок, залог поступит в собственность государства[65].

В отношении же притязаний парижского и нидерландского банков и компании «Фив-Лилль» Витте писал: «Не входя в ближайшее, по существу, рассмотрение последнего предложения, считаю нужным заметить, что ввиду особой государственной важности сего предприятия осуществление такового, по моему мнению, ни в коем случае не должно быть предоставляемо иностранным предпринимателям». В письме, датированном 5 января 1893 г., он просил эти вопросы поставить на совместное обсуждение комитета министров и департамента экономики Государственного Совета.

Предложения министра финансов были поддержаны военным министерством, которое 23 апреля 1893 г. предложило

---

[64] ЦГИА УзССР, ф. 1308, оп. 12, д. 127, л. 13.
[65] Там же, ф. 1, оп. 13, д. 5, лл. 73—74.

создать особую комиссию при министерстве путей сообщения. Туркестанский генерал-губернатор Вревский поддерживал предложение о создании комиссии для обсуждения вопроса о продолжении Закаспийской железной дороги на Ферганy и Ташкент и подчеркивал важность немедленного строительства этой ветки[66].

В результате настойчивых требований администрации Туркестанского края, военного министерства, русской и местной буржуазии правительство вынуждено было начать изыскательские работы и само строительство независимо от сооружения других запланированных железнодорожных путей. В 1894 г. инженеру Саханскому было разрешено провести изыскательские работы, а 27 мая 1895 г. принято постановление о строительстве Самарканд-Андижанской железной дороги с веткой на Ташкент. Построить дорогу было поручено министерству путей сообщения. В 1898 г. по дороге пошли поезда[67].

1 января 1899 г. Закаспийская военная дорога вместе с участком Самарканд — Андижан с веткой на Ташкент получила наименование — Среднеазиатская железная дорога. К 1900 г. была построена Мургабская ветка от Мерва до Кушки[68].

В 1895 г. было принято решение о строительстве постоянного моста через р. Аму-Дарью, так как деревянный мост очень осложнял всю работу на дороге. Достаточно сказать, что за 13 лет мост разрушался шесть раз. Постройка моста была начата в 1898 г. и продолжалась три года. 27 мая 1901 г. состоялось торжественное открытие движения по новому постоянному железнодорожному мосту. Автором проекта моста был инженер генерал-майор Янутковский, строителем моста — инженер Ольшевский. «Туркестанские ведомости» 3 июня 1901 г. писали: «Мост, который мы все открывали 27 мая, — бесспорно чудо строительного искусства как по замыслу, так и по исполнению»[69]. Несомненно для того времени железнодорожный мост через Аму-Дарью свидетельствовал о высоком развитии инженерного искусства в России.

Таким образом, обострение англо-русских противоречий в конце 70-х — начале 80-х гг. XIX в., неудача 1-й Ахалтекинской экспедиции в Туркмению заставили царское правительство начать строительство железной дороги в Закаспии, несмотря на то, что к этому времени была проделана большая

---

[66] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 13, д. 5, лл. 68—74, 83.
[67] «Туркестанские ведомости» № 43, 31 мая 1901 г.
[68] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 630, лл. 13—17.
[69] «Туркестанские ведомости» № 44, 3 июня 1901 г.

подготовительная работа по строительству Оренбург-Ташкентской дороги. Железная дорога, начатая с чисто стратегической и политической целью, постепенно, с продолжением пути в глубь Средней Азии, приобретала важное экономическое значение, что заставило царское правительство в 1895—1899 гг., несмотря на большие финансовые затруднения, приступить к продолжению Закаспийской военной дороги от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент.

Недостатки Среднеазиатской железной дороги и необходимость ее соединения с общерусской железнодорожной сетью

К началу XX в. в российских правительственных кругах стали все более убеждаться, что Среднеазиатская железная дорога уже не отвечает в полной мере экономическим и политическим потребностям края. Она была оторвана от общей всероссийской железнодорожной сети, а в зимние месяцы, когда навигация по Волге и Каспийскому морю прекращалась, железнодорожное движение прерывалось. Между тем, Туркестан приобретал для России все большее значение.

Конец XIX и начало XX в. в России характеризуются переходом к высшей стадии капитализма — империализму. Для этой эпохи, как указывал В. И. Ленин, характерны концентрация производства, создание монополий, обострение классовой борьбы и борьбы за передел мира. Начавшийся промышленный и аграрный кризис в России, поразивший страну с небывалой силой, назревание политического кризиса заставили царизм поспешить со строительством новых железных дорог, в том числе и Оренбург-Ташкентской. Международная и внутренняя обстановка, возросшая роль Средней Азии в экономике метрополии, недостатки Среднеазиатской дороги продиктовали необходимость ее соединения с общероссийской железнодорожной сетью. И как только рельсовый путь был доведен до Ташкента, военное министерство в апреле 1899 г. поставило вопрос о строительстве Оренбург-Ташкентской дороги.

16 июня в Петербурге в связи с этим было созвано особое совещание для обсуждения нового железнодорожного строительства в Средней Азии. Совещание рассматривало два проекта: один, предлагающий соединить Ташкент с Оренбургом, и другой — Саратов с Чарджуем. Министры финансов и иностранных дел выступили против строительства Оренбург-Ташкентской дороги, считая, что первостепенное военное значение будет иметь дорога от Саратова до Чарджуя. Было решено

дополнительно изучить оба проекта и выбрать наивыгоднейший из них.

Начались изыскания будущей дороги, причем изыскатели принимали во внимание как Оренбург-Ташкентское, так и Саратов-Чарджуйское направления. Изыскания проводились: от станции Александров-Гай Рязано-Уральской ж. д. по Уральской области до поселка Гребенщиково и далее, по киргизским степям и плоскогорью Усть-Урт, на Кунград и Хиву до соединения со Среднеазиатской железной дорогой у Чарджуя; от ст. Оренбург оренбургской ветки Самаро-Златоустовской ж. д. до пересечения с р. Урал, затем на Орск и Тугай и далее через г. Туркестан вдоль р. Сыр-Дарья к Ташкенту.

Хотя споры велись о том, какая из этих линий является наиболее выгодной, направление Оренбург — Ташкент имело несомненные преимущества: а) водоснабжение на этой линии было поставлено лучше: если на линии Александров-Гай — Чарджуй не имели воды 40 станций, то на линии Оренбург — Ташкент таких станций было только 6); б) строительство Оренбург-Ташкентской железной дороги обходилось дешевле; в) Оренбург-Ташкентская дорога должна была проходить по более населенным районам; г) опреснение воды на линии Оренбург — Ташкент стоило бы 83 тыс. руб., а на линии Александров-Гай — Чарджуй — 706 тыс. руб.; д) Оренбург-Ташкентская дорога кратчайшим путем соединяла сибирский рынок со среднеазиатскими и бухарскими рынками и Среднюю Азию с районами горнозаводской промышленности на Урале. Единственным преимуществом дороги Александров-Гай — Чарджуй являлось то, что от Москвы до Кушки по этой линии было на 1000 верст ближе, чем по Оренбург-Ташкентской дороге.

30 марта 1900 г. было созвано экстренное заседание Ташкентской городской думы, на котором было принято решение — считать крайне невыгодным направление Александров-Гай — Чарджуй из-за отсутствия на нем населенных пунктов и воды[70].

В апреле 1900 г. правительство приняло решение о строительстве Оренбург-Ташкентской дороги. Через шесть лет она была построена, и Среднеазиатская железная дорога вошла в общую всероссийскую железнодорожную сеть. Было установлено прямое, беспересадочное, регулярное военное, пассажирское и товарное движение от Петербурга до Кушки и Красноводска. С постройкой Оренбург-Ташкентской железной дороги образовалась единая гигантская система коммуникаций, в которую вошли как составные части Среднеазиатская, Закав-

[70] «Туркестанские ведомости» № 26, 30 марта 1900 г.

казская железные дороги, великий Волжский водный путь. Значительно укрепились позиции царизма в Средней Азии, Казахстане, Закавказье. Оренбург-Ташкентская железная дорога сыграла огромную роль и в оживлении экономики края, способствуя дальнейшему развитию капиталистических отношений.

Итак, рост экономических связей Туркестана с центральной Россией, дальнейшее развитие капиталистических отношений в крае, рост классовой борьбы в стране, оторванность Среднеазиатской железной дороги от общей всероссийской железнодорожной сети потребовали проведения Оренбург-Ташкентской дороги, что и было осуществлено в 1901—1906 гг.

Строительство Ферганской железной дороги

В начале XX в. возникла необходимость в новых внутренних железных дорогах, особенно таких, которые пересекли бы наиболее богатые районы Ферганской долины, Бухарского эмирата и Хивинского ханства. В эти годы отдельные предприниматели предлагали различные варианты строительства железнодорожных линий в Средней Азии с целью получить большие прибыли, содействовать развитию хлопководства, местной промышленности в интересах русской и местной буржуазии.

В 1898 г. промышленно-торговые круги Наманганского уезда просили соорудить железную дорогу от Коканда до Намангана. Но эта просьба не была удовлетворена[71].

В мае 1899 г. самаркандский купец Я. Рехтзамер обратился к туркестанскому генерал-губернатору с ходатайством разрешить ему произвести изыскания по проведению подъездного пути от Намангана до Коканда и предоставить ему концессию на сооружение этого пути без всяких гарантий со стороны правительства с тем, чтобы по истечении 85 лет весь путь со всеми сооружениями, подвижным составом и приспособлениями поступил в пользу государства. В докладной записке Рехтзамер доказывал важность проведения железной дороги в Ферганской долине: «Самарканд-Андижанская ветвь Закаспийской железной дороги, коснувшись всех наиболее промышленных пунктов Ферганской области, прошла в стороне от одного из уездов, наиболее подающих надежды на развитие в ней в недалеком будущем весьма многих и разнообразных отраслей промышленности, обещающих не только доставлять по железному пути в изобилии грузы для перевозки, но и ока-

[71] «Туркестанские ведомости» № 12, 10 февраля 1902 г.

зать существенное влияние на развитие промышленности и торговли во всем Туркестанском крае». В ноябре того же года Рехтзамер получил разрешение на проведение изыскательных работ по указанной трассе, но осуществить их помешала его смерть.

В 1901 г. во время пребывания военного министра в Туркестанском крае, вопрос о строительстве Коканд-Наманганской дороги был поставлен представителями купечества и промышленников городов Намангана и Коканда. Военный министр ответил, что это ходатайство получит поддержку, если жители городов найдут достаточно средств для строительства дороги.

18 мая 1902 г. генерал-губернатор Туркестанского края возбудил ходатайство о строительстве Коканд-Наманганской дороги за счет государства, так как торгово-промышленные круги Намангана и Коканда были не в состоянии собрать нужную сумму. 28 сентября военный министр сообщил, что строительство Коканд-Наманганской железной дороги может быть осуществлено лишь после постройки дорог в Прибалтийских владениях России (Принаревская ж. д.).[72]

6 ноября 1902 г. ташкентский купец Р. Шуберт изъявил желание взять на себя финансирование строительства Коканд-Наманганской железной дороги. Однако его предложение было отклонено под предлогом, что он не является специалистом по железнодорожному строительству.

В этом же году инженером А. Н. Ковалевским было возбуждено ходатайство о строительстве Коканд-Наманганского подъездного пути, т. е. дороги от ст. Коканд до ст. Наманган. Ходатайство Ковалевского поддерживалось туркестанским генерал-губернатором, военным министерством, начальником Наманганского уезда, военным губернатором Ферганской области и представителями русских фирм в Фергане. В 1903 г. Ковалевский произвел изыскания и разработал проект строительства. В марте 1904 г. он писал министру путей сообщения, что проведенные им изыскания подтвердили полную возможность осуществления строительства подъездного пути за счет частных средств, без всяких гарантий со стороны государства. Проект Ковалевского нашел поддержку в среде некоторых, преимущественно местных капиталистов, и ему удалось заручиться их согласием на составление акционерного капитала для постройки дороги[73].

Предложение Ковалевского рассматривалось в Ферган-

---

[72] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф 274, оп. 2, д. 254, лл. 1—12.
[73] Там же.

ском областном правлении с участием представителей Среднеазиатской железной дороги и других ведомств. Участники заседания единогласно высказали пожелание форсировать строительство дороги Коканд — Наманган и одобрили проект Ковалевского.

В начале 1904 г. ходатайство и проект инженера Ковалевского поступили в Комиссию о новых железных дорогах, но министерство финансов, ввиду начавшейся русско-японской войны, отложило рассмотрение проекта «до наступления более благоприятного времени».

В мае 1906 г. туркестанский генерал-губернатор через военного министра сделал запрос о сооружении этой железнодорожной линии, и тогда Ковалевский представил проект устава организуемого акционерного общества по строительству Коканд-Наманганской железной дороги. В июне он внес в Государственный банк требуемый залог. Только 3 июля 1907 г. вопрос о постройке Коканд-Наманганской дороги был снова рассмотрен в Комиссии о новых железных дорогах. Заседание было весьма представительным. На нем присутствовали, кроме постоянных членов комиссии, представители министерств путей сообщения, внутренних дел, военного, финансов, торговли и промышленности, Главного управления землеустройства и земледелия, Государственного контроля. Рассмотрев ходатайство инженера А. Н. Ковалевского о предоставлении ему концессии на сооружение и эксплуатацию Коканд-Наманганской железной дороги, комиссия признала возможным предоставить ему право учредить акционерное общество для сооружения и эксплуатации линии от Коканда до Намангана протяжением в 86 верст и стоимостью в 4 000 000 руб. Комиссия считала возможным осуществить строительство особым облегченным путем, как подъездную дорогу, и построить деревянный мост на Сыр-Дарье.

Основные положения проекта Устава общества Коканд-Наманганской железной дороги состояли в следующем: общество образовывалось для сооружения и эксплуатации железной дороги нормальной колеи общего пользования от ст. Коканд Среднеазиатской железной дороги до Намангана. Учредителем общества являлся инженер путей сообщения А. Н. Ковалевский. Общество признавалось существующим, если учредители внесут в течение шести месяцев не менее 50% акционерного капитала. Срок владения дорогой определялся в 81 год со дня открытия на ней правильного движения. Общество должно было иметь правление из пяти директоров и трех кандидатов в директоры для руководства всеми делами. Правление избиралось общим собранием акционеров.

В Уставе общества говорилось о том, что эксплуатация дороги производится согласно особым, утвержденным министерством путей сообщения условиям. Основной капитал общества образовывался путем выпуска не гарантированных правительством акций на сумму 1 516 000 руб. и облигаций.

Второй департамент Государственного Совета, рассмотрев вопрос о сооружении Коканд-Наманганской железной дороги принял 29 мая 1908 г. решение: проект Устава общества Коканд-Наманганской железной дороги представить на утверждение. 14 июля проект устава был утвержден[74].

Устав был опубликован 14 января 1909 г. Срок взноса половины акционерного капитала был назначен на 14 июля этого же года. Ковалевский еще в ноябре 1907 г. заключил соглашение с самаркандским отделением Русско-Китайского банка, по которому это отделение соглашалось принимать взносы на текущий счет Ковалевского. Денежные средства вкладчиков должны были использоваться только на образование акционерного капитала, необходимого для организации общества. Ими не имели права распоряжаться ни Ковалевский, ни его наследники. Было обусловлено, что если до 1 января 1909 г. общество Коканд-Наманганской железной дороги по тем или иным причинам не будет организовано, то отделение банка должно вернуть вклады.

Ковалевский стал обращаться к различным лицам с предложением принять участие в организации акционерного капитала, но к маю 1909 г. предварительная подписка на акции общества достигла лишь 1 000 000 руб., так как постигший Фергану за последние два года неурожай хлопка лишил Ковалевского возможности собрать весь капитал. Ковалевский 11 мая 1909 г. ходатайствовал об отсрочке уплаты 50% акционерного капитала еще на шесть месяцев, т. е. до 14 января 1910 г. Министерство финансов и путей сообщения удовлетворили ходатайство Ковалевского[75]. В марте 1910 г. необходимый капитал был наконец собран, и 13 апреля новый Устав общества Коканд-Наманганской железной дороги был утвержден[76]. 22 июня состоялось первое общее собрание, на котором 12 акционеров с правом на 516 голосов (по числу приобретенных акций) избрали руководство общества и определили его местонахождение в Петербурге.

Дополнительные изыскания, произведенные с июля по октябрь 1910 г., установили протяженность дороги вместе с

[74] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 254, лл. 114, 160—161.
[75] Там же, ф. 632, оп. 1, д. 304, лл. 187—193.
[76] Там же, лл. 195—204.

соединительной веткой на ст. Коканд Среднеазиатской железной дороги в 85,08 версты[77].

Общество должно было приступить к сооружению железной дороги в течение трех месяцев после внесения 3/4 основного капитала. Фактически к 15 октября 1910 г. был внесен весь акционерный капитал и реализовано облигаций на сумму 3 799 845 руб. К строительству дороги приступили 9 мая 1911 г. В июне 1912 г., почти на год раньше установленного срока, Коканд-Наманганская дорога была построена[78].

26 мая 1911 г., в самом начале строительства Коканд-Наманганской железной дороги, А. Н. Ковалевский обратился в министерство путей сообщения с еще одной просьбой — произвести изыскания по строительству ширококолейной железной дороги через селение Уч-Курган до Хакилабада Андижанского уезда Ферганской области, протяженностью около 60 верст. 26 августа правительство разрешило произвести такие изыскания.

25 августа 1911 г. Ковалевский снова обратился в министерство путей сообщения и просил разрешить произвести изыскания для строительства дороги от Намангана уже до Джалалабада (99 верст) с веткой Андижан — Коканд — Кишлак (23 версты). Ковалевский соглашался дать подписку в том, что он произведет изыскания на собственные средства, что изыскания будут вестись без нанесения ущерба имуществу населения. В противном случае, он обязывался возместить причиненный ущерб. 16 ноября поступило разрешение на изыскания линии, и 20 декабря 1911 г. Ковалевский поручил изыскания инженеру Ф. Ф. Кригеру, а 12 января 1912 г. они были закончены[79].

16 марта 1912 г. правление общества Коканд-Наманганской железной дороги приобрело от Ковалевского права на постройку дороги и просило правительство разрешения на продолжение Коканд-Наманганской железной дороги от Намангана через Уч-Курган — Хакилабад — Андижан до Джалалабада протяженностью 161 верста; на строительство веток от ст. Андижан Среднеазиатской железной дороги до Коканд-Кишлака и Чинабада протяженностью около 60 верст. Вся дорога проектировалась в 221 версту. Необходимый для сооружения линий капитал предполагалось изыскать путем выпуска правительством облигаций.

---

[77] *И. Гафурджанова.* Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.), «Научные работы и сообщения», кн. 2, Ташкент, 1961, стр. 309.

[78] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 8, д. 180, лл. 188—189.

[79] Там же, оп. 2, д. 1270, лл. 3, 6, 12.

В строительстве этой дороги были заинтересованы не только акционеры, но и царское правительство, администрация края, местная и русская буржуазия. Туркестанский генерал-губернатор 30 апреля 1912 г. писал, что осуществление проекта дороги, соединяющей центры хлопководства Ферганской долины с Семиреченским скотопромышленным рынком, будет содействовать расширению посевов хлопчатника в Ферганской области и оживлению торговли между этими областями[80].

Генерал-губернатор указывал также, что проектируемые линии дадут возможность развиваться Майлисайским нефтяным промыслам и каменноугольным копям по берегам р. Нарын. Подчеркивая военно-стратегическое значение железных дорог, он отмечал, что они приблизят рельсовый путь на 100 верст к границам, облегчат сосредоточение войск в случае военных действий. Эти дороги должны были укрепить позиции царизма на границах не только с Китаем, но и с Афганистаном и английскими владениями близ Памира[81].

Русские и местные капиталисты были особенно заинтересованы в строительстве новых железнодорожных линий в Ферганской долине. Несмотря на значительный рост удельного веса среднеазиатского хлопка в русской текстильной промышленности, производство хлопка в дальнейшем нужно было увеличить в более значительных размерах. Хотя в 1890 г. русскими текстильными фабриками было переработано 8, в 1900 г. — 16, в 1910 г. — 22 млн. пудов отечественного хлопка, все еще продолжался ввоз волокна из-за границы. В 1910 г. за рубежом было закуплено 12,1 млн. пудов хлопка. Царское правительство стремилось решить проблему обеспечения российской текстильной промышленности собственным сырьем. Большое внимание обращалось на основную хлопкосеющую область — Ферганскую, где были наиболее благоприятные условия для разведения лучших сортов хлопчатника. Здесь под этой культурой было занято лишь 31,1% орошаемой земли. Объяснялось это в какой-то мере и состоянием путей сообщения и высокой стоимостью перевозки урожая. Характерно, что посевные площади хлопчатника уменьшались по мере удаления от конечного пункта Среднеазиатской железной дороги.

Вот почему царское правительство и местная администрация поддерживали инициативу частных предпринимателей по проведению новых железнодорожных линий в Ферганской долине. Правительственные органы в 1911—1913 гг. рассматри-

---

[80] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 1269, л. 28—31.
[81] Там же.

вали настойчивые ходатайства большого числа предпринимателей, которые стремились взять в свои руки весьма выгодное строительство.

27 сентября 1911 г. князь М. М. Долгоруков, инженер путей сообщения М. А. Маевский и В. П. Харчевников обратились в министерство путей сообщения с просьбой разрешить им провести изыскания линий: между станцией Ассаке Среднеазиатской железной дороги и городом Ош протяжением около 50 верст: между станцией той же дороги Горчаково, Новым Маргеланом и Кара-Сакалом протяжением около 40 верст. 22 ноября 1911 г. они получили разрешение на проведение изысканий по сооружению указанных линий[82].

6 апреля 1913 г. в министерство путей сообщения поступило прошение от инженера Вейнберга. Он просил разрешить изыскания железнодорожной линии от ст. Ассаке Среднеазиатской дороги до селения Джалалабад протяжением 75 верст[83].

Министерства финансов и путей сообщения, обсудив поданные заявки, нашли наиболее целесообразным передать строительство обществу Коканд-Наманганской железной дороги.

На заседаниях Комиссии о новых железных дорогах 18 сентября и 16 октября 1912 г. обсуждался проект сооружения Наманган-Андижан-Джалалабадской дороги. Считая, что новые железнодорожные линии будут способствовать дальнейшему развитию хлопководства, торговли, промышленности в крае, и учитывая, что они дадут дополнительный доход Среднеазиатской железной дороге, увеличив ее грузооборот, Комиссия в октябре 1912 г. приняла решение разрешить Ковалевскому строительство этих линий[84]. При решении вопроса местные власти и царское правительство исходили из необходимости поощрять частное предпринимательство.

Комиссия разрешила обществу Коканд-Наманганской железной дороги сооружение новых веток: Наманган-Андижан-Джалалабад протяжением около 161 версты, Андижан-Коканд-Кишлак — 19,07 версты, Андижан-Чинабад — около 39 верст и соединительной ветки у Андижана в 2,66 версты. Были удовлетворены и другие просьбы общества, в том числе: выпуск негарантированных акций и гарантированных облигаций, отчисление 2% чистого дохода для премирования служащих и рабочих в случае, если прибыль превысит

---

[82] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 1288, л. 1—12.
[83] Там же, л. 40
[84] Там же, лл. 82—85

8% от акционерного капитала, переименование общества Коканд-Наманганской железной дороги в общество Ферганской железной дороги.

2 мая 1913 г. Совет Министров рассмотрел вопрос о строительстве дороги от Андижана до Джалалабада и разрешил Ковалевскому построить Наманган-Джалалабадскую дорогу. 1 мая 1914 г. началось ее строительство. Сооружение дороги было ускорено началом первой мировой империалистической войны.

Царское правительство требовало от предпринимателей форсировать прокладку дороги во чтобы то ни стало, ибо война поглощала все больше и больше и людских и материальных ресурсов. Через два года, на год раньше срока, началось регулярное движение поездов по новой дороге.

Строительство Бухарской железной дороги

Как уже было сказано выше, в начале XX в. экономические, политические и особенно военные соображения продиктовали необходимость строительства железной дороги, которая пересекла бы юго-западные и юго-восточные районы Бухарского эмирата и соединила Среднеазиатскую магистраль от Бухары или Самарканда с самым южным районом эмирата — Термезом.

Среднеазиатская дорога проходила по северной части Бухарского ханства, вдоль реки Зеравшан. Его юго-западная и юго-восточная части оставались в стороне от железных дорог. В более благоприятных естественных условиях находилась часть бухарских владений, прилегающая в р. Аму-Дарье, но Амударьинский флот не мог удовлетворить возросшие экономические потребности из-за малой судоходности реки и прекращения навигации зимой.

Юг Бухарского эмирата представлял собой район неисчислимых естественных богатств. Хребты Гиссарский, Петра Великого и Дарвазский были покрыты густыми лесами всевозможных пород. Недра гор скрывали золото, серу, свинец, ляпис-лазурь, рубины, нефть, железо, уголь, мрамор и пр. Горные массивы разделялись многочисленными долинами с целой сетью горных рек. Плодородная почва, благоприятные климатические условия привлекали людей, и горные долины были заселены с давних пор. В них образовались многочисленные селения, наиболее значительные из которых — Китаб, Чиракчи, Карши, Шартауз, Яккабаг, Гузар, Каратау, Ширабад, Сарыджуй, Гиссар, Душанбе и другие.

Но все богатства горной части Бухары вследствие отсталости феодального строя, а также из-за отсутствия дешевых и удобных путей сообщения оставались почти нетронутыми, тем более , что к началу XX в. древние колесные пути пришли в совершенную ветхость. Проведение дороги обеспечило бы русским капиталистам легкий доступ к богатствам края. Железнодорожный путь явился бы кратчайшим средством связи между русскими, афганскими и восточно-бухарскими рынками и содействовал развитию внутренней и внешней торговли. Наконец, строительство Бухарской железной дороги должно было сыграть важную политическую и военно-стратегическую роль. Дорога от Кагана через Карши на Термез, проходя вдоль афганской границы, могла влиять на русско-афганские и англо-русские отношения, укрепить позиции России на Среднем Востоке.

Все эти доводы были весьма убедительными, и еще 30 января 1902 г. военное министерство ставило вопрос о проведении изысканий по строительству Бухарской железной дороги. Ввиду недостаточности кредитов, ассигнованных на изыскания в 1902 г., работы предполагалось перенести на следующий год.

19 апреля и 20 июня 1903 года министерство дважды напомнило о необходимости производства изысканий вдоль правого берега р. Аму-Дарьи, от Фараба, Бухары и Самарканда до Термеза[85]. Представления военного ведомства снова встретили возражения министерства финансов, которое указывало, что государственное казначейство тратит огромные суммы на строительство стратегических линий, которые более важны, чем Бухарская дорога.

Тем не менее, в смету чрезвычайных расходов министерства путей сообщения на 1904 г. были включены расходы на изыскания дороги от Самарканда, Бухары и Фараба до Термеза. Но русско-японская война вынудила сократить чрезвычайные расходы. Поэтому из трех направлений надо было выбрать наиболее важное. Таким направлением, по мнению военного министерства, была линия, соединяющая Термез с Бухарой и Самаркандом.

Комитет управления по сооружению железных дорог считал излишним исследовать всю горную часть от Самарканда до Термеза и предлагал ограничиться проведением общих исследований из Термеза через Ширабад, Гузар, Карши и, по возможности, продолжить их на Бухару, Самарканд. 13 марта 1904 г. комитет принял решение о проведении рекогносцировочных изысканий линий Бухара-Карши-Келиф-Термез и

---

[85] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 578, лл. 4—8.

Самарканд-Карши с ветвью от Нагорной протяжением 567 верст и технических исследований линий Карши-Ширабад-Термез, протяжением 269 верст. Решение комитета было утверждено министром путей сообщения 12 апреля 1904 г.[86]

В инструкции говорилось, что рекогносцировочный отряд должен провести изыскания линий Бухара-Карши-Термез и Самарканд-Карши и технические исследования линии Карши-Гузар — Ширабад-Термез, выбрать наивыгоднейшее направление железнодорожного пути, установить его протяженность, исследовать имеющиеся источники воды и возможность использования их, выбрать переходы через реки, собрать сведения о местных строительных материалах, описать местность, составить проекты указанных направлений железных дорог и расценочную ведомость по их сооружению, собрать данные о ценах на материалы, о стоимости местных перевозочных средств, о рабочей силе, об отчуждении земель и т. д.

В марте 1904 г. военное министерство обратилось к командующему войсками Туркестанского военного округа с просьбой вступить в переговоры с Бухарским эмиром относительно оказания помощи изыскателям дороги и о выделении для них соответствующего конвоя. Министр путей сообщения 19 апреля 1904 г. сообщил туркестанскому генерал-губернатору, что в половине мая предполагается начать изыскания пути от Бухары и Самарканда к Термезу, и просил оказать содействие изыскателям[87].

К осени 1904 г. изыскания были закончены.

В 1904 г. Туркестанский генерал-губернатор в очередном «всеподданнейшем» отчете еще раз указал на необходимость скорейшей постройки дороги к Термезу и высказал пожелания включить постройку этой дороги в план 1906 г. 2 ноября министерство путей сообщения опротестовало предложение генерал-губернатора. Министр писал, что в 1904 г. были произведены только рекогносцировочные исследования по направлениям Самарканд-Гузар-Термез и Бухара-Карши-Келиф-Термез. Из частей этих двух направлений можно было составить третье — от Самарканда на Карши-Келиф-Термез. На основании этих предварительных изысканий приступить к строительству нельзя. Так как планом 1905 г. окончательные изыскания не были предусмотрены, их можно было планировать только на 1906 г., а строительство — на 1907 или 1908 г.[88]

Военное министерство продолжало настаивать на немед-

[86] ЦГИА СССР в Ленинграде. ф. 274, оп. 2, д. 578, лл. 4—16.
[87] Там же, лл. 17, 27.
[88] Там же, лл. 33, 38—39.

ленных изысканиях и строительстве дороги. Но в связи с русско-японской войной и первой русской революцией этот вопрос был временно снят.

Попутно с правительственными органами отдельные частные лица просили министерство путей сообщения разрешить им строить Бухарскую железную дорогу. Совет Министров отнесся весьма положительно к частной инициативе и подчеркнул важность этой линии, идущей к Термезу, одному из главных военных пунктов на афганской границе.

27 сентября 1911 г. М. М. Долгоруков, М. А. Маевский и В. П. Харчевников обратились в Министерство путей сообщения с прошением разрешить им произвести изыскания железнодорожной линии нормальной колеи между Термезом-Керки-Карши и далее до одной из нижеследующих станций Среднеазиатской железной дороги: Самарканд, Джума или Нагорный с ветвью Карши-Бухара, протяжением около 600 верст. 22 ноября они получили разрешение на производство изысканий[89].

Еще в ходе строительства Коканд-Наманганской железной дороги А. Н. Ковалевский также стал добиваться разрешения на изыскательные работы по сооружению Бухарской магистрали от ст. Каган на Термез с веткой от Карши до Китаба. 26 августа 1911 г. Управление железных дорог разрешило ему произвести изыскания.

Весной 1912 г. Ковалевский составил проект и подробнейшую записку о Бухарской железной дороге. В записке были приведены общие данные о Туркестанском крае, о развитии железнодорожного строительства с 1880—1912 гг., об экономических, политических и культурных последствиях строительства Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог, о товарообороте на этих дорогах, о строительстве подъездных узкоколейных путей в крае. Записка давала самые подробные сведения о Бухарском эмирате, об естественных богатствах края, особенно горной и южной части Бухары, о развитии хлопководства и других отраслей сельского хозяйства, промышленности, торговли, об этническом составе населения и т. д. Очень подробно дано описание проектируемой линии. Большой интерес представляют цифровые данные о населении городов, сел, у которых будет проходить дорога, о направлении и протяженности колесных путей и о их состоянии, о количестве земель, которые можно будет использовать, о размерах товарооборота, о развитии садоводства, огородничества. И, наконец, в записке приведены предполагаемые раз-

[89] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 1288, лл. 1, 11—12.

меры грузов, которые будут перевозиться по дороге, определен будущий доход и стоимость строительства. По расчету Ковалевского стоимость сооружения проектируемой дороги должна была составлять 26 534 467 рублей[90].

В начале апреля 1912 г. департамент железнодорожных дел запросил военное министерство и министерство иностранных дел об их отношении к проекту Ковалевского. Был получен ответ, что строительство Бухарской железной дороги весьма желательно, но министерство иностранных дел считает, что право выдачи концессий на строительство этой дороги должно оставаться за Бухарским эмиром, который формально сохранил независимость[91].

15 апреля министерство финансов сообщило Ковалевскому, что его проект будет рассмотрен в Комиссии о новых железных дорогах и что ему необходимо внести 20 тыс. руб. в качестве залога и проект с объяснительной запиской.

5 мая того же года начальник Генерального штаба просил министра путей сообщения обсудить проект Ковалевского в течение весны 1912 г.[92] Но для того, чтобы принять решение о создании акционерного общества Бухарской железной дороги, его учредители должны были, как уже говорилось, предварительно получить концессию на строительство у Бухарского эмира. 24 мая департамент железнодорожных дел уведомил Ковалевского об этом. Менее чем через месяц, 18 июля, концессия была получена, причем 600 десятин необходимой земли для дороги отдавалось бесплатно, и эмир обещал возместить четвертую часть процентов по облигационному капиталу. Эмир был заинтересован в железной дороге и оказывал всяческое содействие ее строительству.

5 июня 1912 г. эмирский сановник Кушбеги писал российскому императорскому политическому агенту в Бухаре: «До нас дошли слухи, что в С-Петербурге будет рассматриваться вопрос о проведении Бухарских железных дорог. Ввиду громадной важности этого дела для развития торговли и благосостояния Бухарского ханства его высочеству эмиру благоугодно было просить ... об ускорении решения вопроса о Бухарской железной дороге. Его высочество просит особенно обратить внимание на то обстоятельство, что единственно возможное и выгодное для бухарской и русской торговли направление — это линия от ст. Каган на Карши-Керки-Келиф-Термез с веткой от Карши на Гузар-Китаб. Линия эта соединит все наиболее важные торговые города ханства.

---

[90] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 3, д. 1242, лл. 19—49.
[91] Там же, л. 7.
[92] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 3, д. 1242, л. 10.

Ввиду первостепенной важности этого направления его высочество эмир соизволил выдать концессию на эту дорогу русскому подданному, инженеру Александру Николаевичу Ковалевскому»[93].

Проект Бухарской дороги был представлен Ковалевским в министерство путей сообщения 1 мая 1912 г. Одновременно с Ковалевским предложение о строительстве дороги Чарджуй-Керки-Келиф-Ширабад-Гиссар (581 верста) с ветками Ширабад-Термез (25 верст) и Керки-Бас-Аче (60 верст) сделал инженер-подполковник в отставке А. Г. Ананьев, получивший от эмира Бухарского 72 000 десятин земли в Ширабадской долине сроком на 99 лет для орошения и эксплуатации. Он намеревался создать акционерное общество с основным капиталом в 18 млн. руб. Доказывая преимущества своего проекта, Ананьев отмечал, что дорога явится продолжением будущей магистрали Александров-Гай-Чарджуй и, примыкая к границам Афганистана, создаст кратчайшее сообщение между рынками: русским (Москва, Баку), афганским (Мазар-Шариф), восточно-бухарским (Гиссарский край и верховья Аму-Дарьи), будет иметь важное значение, укрепляя границы России с Афганистаном, и, наконец, обеспечит развитие хлопководства в Ширабадской долине. Так как на протяжении 200 верст, от Керки до Термеза, проектируемая дорога совпадает с дорогой Ковалевского, Ананьев просил, чтобы этот участок отдали ему, тем более, что проектируемая дорога на протяжении 120 верст пересекает земли, принадлежащие Ананьеву, а на них он произвел подробные изыскания[94].

В 1912 г. проекты строительства Бухарской железной дороги от Самарканда до Термеза через Карши предложили князь Андроников и военный инженер Ермолаев. Они получили от правительства разрешение на производство изыскательных работ, но к сентябрю, когда предполагалось рассмотрение проекта Ковалевского, изыскания не смогли закончить. 14 сентября 1912 г. они просили министра финансов отложить рассмотрение проекта Ковалевского до декабря, когда будет составлен и представлен их проект. Мотивируя свою просьбу, Андроников и Ермолаев доказывали преимущества проектируемой дороги по сравнению с проектом Ковалевского. Начальным пунктом железной дороги Андроников и Ермолаев взяли Самарканд. Следовательно, исходная точка магистрали, по их проекту, должна была находиться на рос-

[93] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 3, д. 1242, лл. 58, 61.
[94] Там же, ф. 274, оп. 2, д. 1397, л. 1.

сийской территории, что давало возможность русскому правительству контролировать дорогу.

Расстояние от Ташкента до Термеза по проекту Андроникова и Ермолаева сокращалось на 235 верст, что имело большое значение, особенно в военное время. В экономическом отношении проектируемая дорога пересекала важные центры Зеравшанской долины. И, наконец, по мнению авторов проекта, в техническом отношении сооружение этой линии было не труднее, чем линии Каган-Термез[95].

Предложения Ковалевского и других лиц о строительстве Бухарской железной дороги были рассмотрены 18 и 25 сентября 1912 г. Комиссия единогласно постановила разрешить постройку дороги Ковалевскому. Но для того, чтобы направить постановление для утверждения правительством, нужны были дополнительные документы от бухарского эмира.

В октябре 1912 г. многие торговые фирмы Самарканда: «Акционерное общество мануфактуры», «Товарищество Ясюлинских», «Товарищество ситцевой мануфактуры Альберта Бюбнера в Москве», «Торговый дом Галкина и Шаревского» и другие просили начать Бухарскую железную дорогу от Самарканда[96].

В дальнейшем проект Андроникова и Ермолаева не обсуждался, так как 27 октября 1912 г. Андроников отказался от своего ходатайства. В связи с этим необходимо было ускорить утверждение проекта Ковалевского, и департамент железнодорожных дел министерства финансов начал готовить проект для представления в Совет Министров.

В это время инженер Ананьев обратился с просьбой, чтобы его проект дороги Чарджоу-Керки-Келиф-Ширабад-Гиссар обсуждался в Совете Министров вместе с проектом Бухарской железной дороги Ковалевского. Но министерства: военное, путей сообщения и финансов склонны были отдать право на строительство дороги Ковалевскому, тем более, что к этому времени от эмира были получены положительные ответы на все вопросы, возникшие в ходе обсуждения строительства дороги.

13 мая 1913 г. эмирский сановник Кушбеги писал управляющему политическим агентством в Бухаре: «Вопрос о разрешении инженеру Ковалевскому образовать общество на тех же основаниях и с теми же правами, какими пользуются прочие частные железнодорожные общества в России, зависит

---

[95] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 3, д. 1242, лл. 75—77.
[96] Там же, лл. 120—121.

всецело от усмотрения императорского правительства, распоряжения коего в этом отношении всегда будут одобрены Бухарским правительством»[97].

Так были предусмотрены и отстранены возможные препятствия к строительству железной дороги со стороны Бухарского эмирата.

28 мая 1913 г. этот вопрос обсуждался Советом Министров. Министерства путей сообщения и финансов предлагали разрешить инженеру Ковалевскому образовать общество для сооружения и эксплуатации Бухарской железной дороги общего пользования, нормальной колеи протяжением в 585 верст от ст. Каган Среднеазиатской железной дороги, через Карши до Термеза с ветвью от Карши до Китаба. Строительная стоимость дороги была определена в 26 900 600 руб., акционерный капитал в 3 042 000 руб., приплата по гарантии в 214 311 руб., из которых $^1/_4$ часть (53 732 руб.) возмещалась бухарским правительством. Срок концессий был установлен в 81 год, право правительства на выкуп наступало через 25 лет, срок постройки — трехлетний. По заключению комиссии, сооружение Бухарской дороги должно было дать для российской казны новые источники дохода в сумме около 650 000 руб. в год и позволить ликвидировать Амударьинскую военную флотилию, приносящую ежегодный убыток до 300 000 руб.[98].

24 июня департамент Государственного Совета одобрил проект Устава Бухарской железной дороги и принял решение предоставить право министру финансов зачислять в доход казны суммы, поступающие от эмира Бухарского в виде участия в приплатах по гарантии облигационного капитала общества[99].

20 апреля 1914 г. были начаты подготовительные работы к сооружению Бухарской железной дороги, 16 июня строительство было начато, и в июне 1916 г., на один год раньше установленного срока, Бухарская дорога была построена.

К вопросу о строительстве Хивинской железной дороги

С развитием капиталистических отношений в Хивинском ханстве. здесь также назрела необходимость в улучшении путей сообщения. В 70-х гг. XIX в. царские власти начинают

---

[97] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 3, д. 1242, л. 308.
[98] Там же, л. 221—223.
[99] Там же, л. 351.

получать проекты строительства железных дорог на территории Хивы.

В 1867 г. коммерсант Савельев обратился к генерал-губернатору Кауфману с проектом «проложения торгового пути от Каспийского к Аральскому морю.

В октябре 1893 г. К. С. Башмаков и инженер Гронский подали в министерство путей сообщения прошение, в котором просили разрешить им провести от одного из пунктов в низовьях Амударьи до бухты Кендерли на Каспийском море. Они обосновывали свое предложение тем, что дорога даст возможность перевозить грузы из низовьев Аму-Дарьи, откуда перевозка грузов была затруднена, так как предварительно их надо было везти вверх по реке до Чарджуя, а затем отправлять по Закаспийской железной дороге, или на верблюдах до Оренбурга на протяжении 1500 верст.

Дорога, по мнению авторов проекта, имела бы большое политическое и стратегическое значение, «ибо способствовать будет русской колонизации в западной части Хивинского ханства, т. е. в местности, ближайшей к Каспийскому морю, и создаст базу для укрепления царского правительства в Хивинском ханстве»[100].

Башмаков и Гронский предлагали строить узкоколейную железную дорогу. Для этого они считали необходимым создать акционерное общество, которому правительство должно выделить безвозмездно земли под полотно, дорожные сооружения и организации русских поселений, разрешить приобрести по льготным ценам железнодорожные принадлежности, предоставить обществу концессию на 65 лет с гарантией из 4,5% на затраченный капитал. По их подсчетам, постройка дороги должна была обойтись в 10 млн. руб. Военное министерство поддерживало это предложение, считая, что условия, поставленные Башмаковым и Гронским, не будут обременительными для государства. Министерство путей сообщения, наоборот, предлагало отклонить просьбу заявителей, так как правительственная гарантия, которую они просили, противоречила существующим законам. Военное министерство продолжало настаивать на строительстве дороги. Окончательное решение о постройке должна была принять Комиссия о новых железных дорогах министерства путей сообщения.

В 1896 г. начальник одной из экспедиций в низовьях Амударьи, генерал Глуховской настоятельно рекомендовал хану хивинскому принять предложение строить дорогу от

---

[100] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 219, оп. 6, д. 9732, лл. 1—5.

Красноводска до озера Сарыкамыш, а оттуда организовать пароходное сообщение.

В 1897 г. некто Ратманов предлагал построить узкоколейную дорогу от Каспийского моря к одному из городов ханства и просил у военного министра разрешения командировать инженеров для производства изысканий. В том же 1897 г. инженер-подполковник в отставке Эрберт получил разрешение на проведение изысканий от Сарыкамыша до Ходжейли[101].

В 1899 г. в Хивинском ханстве были произведены изыскания линий Александров-Гай-Чарджуй.

5 марта 1900 г. — начальник Амударьинского отдела ставил вопрос перед Хивинским ханом о строительстве железной дороги.

Но развернувшиеся работы по сооружению Оренбург-Ташкентской железной дороги, а затем русско-японская война и революция 1905—1907 гг. вынудили правительство прекратить изыскания. К ним вернулись лишь после 1910 г.

27 сентября 1911 г. князь М. М. Долгоруков, инженер М. А. Маевский и В. П. Харчевников подали в министерство путей сообщения прошение об изыскании линий железной дороги между Чарджуем, Хивой и Ходжейли общим протяжением около 550 верст. 22 ноября такое разрешение было получено[102].

В это время тот же инженер Ковалевский добился концессии на строительство Хивинской дороги. Ковалевский относился к типу предпринимателей, которые наживали колоссальные богатства на строительстве железных дорог. Он являлся не только директором-распорядителем правления общества Коканд-Наманганской железной дороги, но и директором-распорядителем многих промышленных фирм, директором общества Ферганских железных дорог, общества Бухарской железной дороги. Естественно, что он стремился взять в свои руки и строительство Хивинской дороги. 10 апреля 1912 г. Ковалевский получил разрешение на проведение изысканий по строительству Хивинской паровой железной дороги от ст. Чарджуй Среднеазиатской железной дороги по левому берегу р. Аму-Дарьи до селения Ургенч и далее через Хиву до Кунграда (650 верст). Изыскания должны были проводиться в течение 6 месяцев под наблюдением представителей министерства путей сообщения и военного министерства. В апреле 1913 г. изыскания были успешно завершены.

---

[101] *А. П. Савицкий.* К истории концессий в дореволюционной Хиве. Труды САГУ им. Ленина, материалы из истории Узбекистана и Средней Азии. Ташкент, 1959, стр. 37—43.

[102] ЦГИА СССР, в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 1339, лл. 11—17, 23—24.

1 ноября 1912 г. петербургский купец А. О. Брикельмейер и коллежский советник К. В. Николаевский просили разрешить им производство изысканий для сооружения широколейной паровой железнодорожной линии от ст. Чарджуй до города Керки на р. Аму-Дарье. Они предполагали строить эту дорогу за счет англо-русских капиталов. Военное министерство не возражало против того, чтобы разрешить Брикельмейеру и Николаевскому эти изыскания, но отмечало, что в интересах военного ведомства лучше построить дорогу по правому берегу Аму-Дарьи, а не по левому, как предлагали предприниматели. 1 февраля 1913 г. они получили правительственное разрешение, а 15 марта приступили к изысканиям[103].

Изыскатели поставили перед собой задачу, кроме исследования трассы, заново разведать Эмбинский район с целью развития нефтепромышленности. Министерство иностранных дел помогло Николаевскому и Брикельмейеру получить согласие Хивинского хана на предоставление концессии. Летом 1913 г. Николаевский и Брикельмейер организовали исследование трассы будущей железной дороги и уже 2 сентября сумели представить проект линии Александров-Гай-Чарджуй (Арало-Каспийская железная дорога). 8 марта 1914 г. они просили разрешить им строительство железной дороги от ст. Александров-Гай до Керки через Чарджуй, протяженностью 1916 верст, на условиях, предусмотренных правительством для частного железнодорожного строительства.

В апреле 1914 г. еще одна группа предпринимателей во главе с инженером Кандауровым обратилась в министерство путей сообщения. Они хотели построить железнодорожную линию Александров-Гай-Чурджуй. В плане исследований 1915—1917 гг. предполагалось предусмотреть кредит на изыскания этой дороги в течение 1915 г.[104]

Хотя все начинания предпринимателей по строительству железных дорог в Хиве поддерживались туркестанским генерал-губернатором, начало сооружения дорог оттягивалось. По этому поводу 14 февраля 1914 г. генерал-губернатор писал министру путей сообщения: «С образованием обществ Семиреченской, Ферганской и Бухарской железных дорог начались работы по устройству железнодорожной сети почти во всех наиболее важных районах и стратегических направлениях вверенного мне края. Только одна Хива остается лишенной сколько-нибудь удобного постоянного сообщения»[105]. И далее

---

[103] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 1308, лл. 12, 21.
[104] Там же, лл. 44—45.
[105] Там же, лл. 37.

он доказывал необходимость проведения рельсового пути в Хивинском ханстве, где лессовые почвы, обилие воды в Аму-Дарье, сухой жаркий климат создают исключительные условия для развития хлопководства.

Министерство иностранных дел отдавало предпочтение проекту Николаевского и Брикельмейера, считая, что их проект более целесообразен, чем предложение Ковалевского. Этого же мнения придерживались дипломатический чиновник в Ташкенте и политическое агентство в Бухаре[106].

Проект Николаевского и Брикельмейера предусматривал проведение железной дороги от Керки через Чарджуй и Хиву до ст. Александров-Гай Рязанско-Уральской железной дороги. Ковалевский же предлагал провести дорогу по линии Чарджуй-Кунград с обязательством лишь по требованию правительства продлить путь до Александров-Гая. По этому проекту ни Чарджуй, ни хивинский оазис не соединялись с железнодорожными путями внутренней России. Хивинский хан хотел, чтобы дорога прошла по необработанным под хлебопашество землям через Хазарасп, Ханки, Ургенч, Шахабад, Ташауз, Перы, Ходжейли и Кунград. Проект Брикельмейера и Николаевского отвечал желанию хана.

В начале 1914 г. командующий войсками Туркестанского военного округа обратился в военное министерство с просьбой содействовать скорейшему рассмотрению вопроса о Хивинской железной дороге. В связи с этим 17 марта 1914 г. военное министерство, а 14 мая министерство иностранных дел просили министра путей сообщения ускорить решение этого вопроса[107]. Последний был склонен принять окончательное решение только после того, как будут произведены изыскания по проекту Кандаурова, т. е. не ранее 1915 г.

Начало первой мировой войны приостановило рассмотрение всех проектов строительства Хивинской дороги. В 1915 г. Брикельмейер и Николаевский вновь обратились в министерство путей сообщения, чтобы напомнить, что они по-прежнему заинтересованы в строительстве дороги. Они также сообщали, что ими собраны новые дополнительные сведения по доходности дороги, которые дают исчерпывающий материал для освещения экономического и политического значения проектируемой магистрали. В 1915 г. изыскания по сооружению Хивинской дороги проведены не были, так как кредит для этой цели был исключен из сметы[108].

---

[106] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, д. 1339, лл. 32—34.
[107] Там же, лл. 32—34, 40.
[108] Там же, лл. 48, 49.

Вокруг строительства Хивинской железной дороги шла борьба между отдельными группами предпринимателей. Каждая из них хотела захватить в свои руки это весьма выгодное дело. Таких яростно борющихся групп было пять — Коновалевский, Николаевский-Брикельмейер, общество Рязано-Уральской железной дороги, компания Наградского-Штукельберга и, наконец, компания Гусакова-Емельянова[109]. Но ни один из проектов не был осуществлен до Октябрьской революции. Этому помешали не только общественный строй и экономика самого отсталого феодального ханства, но и трудности, связанные с политической и военной обстановкой во всей России.

Строительство подъездных путей

Когда в Средней Азии проводились основные железнодорожные линии, организаторы строительства не раз обращались к правительству с просьбой разрешить построить подъездные пути к Среднеазиатской, Ферганской, Бухарской железным дорогам. Подъездные ветки приблизили бы рельсовый путь к наиболее богатым и важным районам края.

В 1889 г. начали поступать предложения об улучшении сообщения между Старой и Новой Бухарой. От Старой Бухары до ст. Новая Бухара Среднеазиатской магистрали грузы перевозились по разбитой грунтовой дороге на расстояние в 12 верст. Дороговизна перевозок поставила на повестку дня устройство между двумя пунктами более удобного и дешевого способа сообщения. В политическое агенство стали поступать предложения от отдельных предпринимателей. В 1892 г. купец Решетников просил предоставить ему концессию на постройку конно-железной дороги между названными пунктами. Предложение Решетникова не было осуществлено, так как эмир считал предложенные условия строительства невыгодными. В 1896 г. обратились с подобными предложениями отставной генерал-майор Гудим, князь Абашидзе и инженер путей сообщения Лихачев. В 1898 г. Московское электрическое общество предлагало построить электрифицированную ветку[110].

Таким образом, одни предприниматели просили концессию на постройку конной железной дороги, другие — электрического трамвая, третьи — паровой дороги, которая могла бы примкнуть к Среднеазиатской магистрали. Политическое

---

[109] *А. П. Савицкий.* К истории концессий в дореволюционной Хиве. Труды САГУ им. Ленина, Материалы из истории Узбекистана и Средней Азии, 1959, стр. 37—43.

[110] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 6, д. 1149, лл. 19—25.

агентство в Бухаре считало, что наиболее удобным и дешевым сообщением между Старой и Новой Бухарой явится постройка ветки по общему типу русских железных дорог.

В начале 1898 г. эмир изъявил желание построить дорогу от Старой до Новой Бухары на собственные средства, но окончательное решение вопроса всячески оттягивал, проявляя большую нерешительность. Это и понятно: ведь речь шла о постройке железнодорожного пути к священному центру мусульманства — Старой Бухаре. Лишь в августе 1899 г. эмир согласился на строительство паровой дороги. Изыскательные работы были проведены инженером Гельманом и в начале сентября 1899 г. закончены.

Руководство работами по сооружению ветки было решено поручить начальнику XI дистанции Среднеазиатской железной дороги, военному инженеру Федорову под непосредственным контролем политического агентства. Сначала, по желанию бухарского правительства, направление линии было взято на ворота Старого города «Салахана», а затем изменено — к Каршинским воротам. С марта 1900 г. начались новые изыскания.

Вопрос о способе эксплуатации ветки не был решен окончательно. Эмир полагал, что бухарское правительство либо само будет эксплуатировать ветвь, либо передаст ее на известных условиях в ведение Среднеазиатской дороги или в аренду частному лицу. На средства эмира для бухарской ветки был заказан подвижной состав.

В мае 1900 г. работы по сооружению ветки начались. К 10 июля были закончены земляные работы и началась укладка шпал и рельсов. 20 ноября была окончена укладка главного пути. В начале 1901 г. строительство ветки должно было быть закончено. В апреле или в мае предполагалось начать эксплуатацию дороги. Но только 15 августа прибыла комиссия по приему бухарской железнодорожной ветки. Комиссия вскрыла большие недостатки, допущенные в строительстве ветки, большой перерасход денежных средств. Политическое агентство просило Управление Среднеазиатской железной дороги принять ветку с имеющимися недоделками, исправление которых предполагалось в последующем. 23 сентября ветка была принята, и 15 октября 1901 г. по ней началось движение.

К 1912 г. был построен ряд узкоколейных подъездных путей. Были сооружены Драгомирово-Сулюктинская, Скобелево-Кызыл-Киякская, Федченко-Шариханская дороги[111].

---

[111] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 3, д. 1242, лл. 18—49.

Шариханская подъездная дорога от ст. Федченко Среднеазиатской железной дороги до кишлака Шарихан Скобелевского уезда Ферганской области была построена кокандским купцом Р. Д. Давидбаевым. 22 июня 1911 г. были учреждены условия эксплуатации этого подъездного пути[112].

В 1912 г. проектировались Андижан-Чинаратский, Мельниково-Исфаринский, Черняево-Уфа-Тюбинский, Ассаке-Ошский, Горчаково-Кара-Сакальский подъездные пути. На очереди был еще ряд проектов по сооружению новых узкоколейных дорог[113].

В 1913 г. бельгийские капиталисты хлопотали о строительстве подъездных путей в Бухаре и Хиве[114].

В годы империалистической войны акционерные общества Ферганской и Бухарской железных дорог хлопотали о сооружении новых подъездных путей. В конце 1915 г. была построена питательная ветка от Андижана (Старого города) до ст. Андижан Среднеазиатской железной дороги. Кроме того, от ст. Андижан Ферганской железной дороги строился тупик до Коканд-Кишлака протяжением 18 верст. Эта ветка имела большое экономическое значение, так как втягивала в общую железнодорожную сеть район с развитым хлопководством и торговлей.

30 марта 1916 г. общество Ферганской железной дороги обратилось с просьбой о предоставлении возможности соорудить пути от ст. Наманган Ферганской дороги до селения Джида-Кепа, расположенного у слияния двух больших рек Ферганской области — Нарына и Кара-Дарьи. Представители общества писали: «Проектируемый Джида-Кепинский подъездной путь прорезывает богатые и густонаселенные районы Наманганского уезда, вполне аналогичные с районами, предложенными к сооружению Ошского и Чустского подъездных путей Ферганской железной дороги»[115].

После долгих обсуждений комиссия решила: «Обществу Ферганской железной дороги разрешить сооружение и эксплуатацию ширококолейных ветвей общего пользования;

а) от разъезда Курган-Тюбе до города Ош протяжением в 22 версты; б) от города Чуста до ст. Чуст протяжением в 17 верст; в) от города Намангана до селения Джида-Кепа

---

[112] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 268, оп. 3, д. 1331, лл. 27—41.
[113] ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 1242, лл. 18—49.
[114] Там же, ф. 301, оп. 1, д. 252, л. 4.
[115] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 1, д. 1478, л. 1.

протяжением в 20 верст[116]. Но до Октябрьской революции дороги не были построены.

Бывший владелец Чинабад-Андижанского подъездного пути К. П. Устинов возбудил ходатайство о продлении пути от Чинабада до Балыкчи на 12 верст и от Андижана до Оша на 57 верст. Туркестанский генерал-губернатор не возражал против продления Чинабад-Андижанского подъездного пути до Балыкчи. Разрешение было дано. До Октябрьской революции ветка также не была построена.

12 июня 1914 г. правление общества Бухарской железной дороги обратилось в управление по сооружению железных дорог с просьбой разрешить произвести изыскания по строительству железнодорожной линии от Старой Бухары через Вабкент до ст. Кызыл-Тепе Среднеазиатской железной дороги с ветвью к селению Занданы. Средства, необходимые на производства изысканий, предоставлялись акционерами общества А. Н. Ковалевским и А. И. Бутиловым. 1 августа было разрешено провести изыскания, которые были возложены на инженера путей сообщения М. А. Стефаница. Ему было предложено начать изыскательные работы 1 октября 1914 г. и закончить к 1 апреля 1915 г. 4 декабря, почти на 5 месяцев раньше срока, изыскания были закончены. Был составлен проект подъездного пути и 22 сентября 1915 г. направлен в министерство путей сообщения[117].

В январе 1916 г. обществу Бухарской железной дороги стало известно, что Совет Министров разрешил предпринимателю Першину, получившему концессию от бухарского правительства, построить узкоколейные подъездные пути в том же направлении, которое проектировало и общество. Поэтому оно просило отменить концессию Першина. Но министерство иностранных дел считало, что эмир бухарский в пределах ханства пользуется суверенными правами и поэтому с политической точки зрения будет неправильным противодействовать осуществлению выданной им концессии. Совет Министров, присоединившись к этой точке зрения, предоставил Першину право на строительство подъездных путей в Бухаре[118].

С целью дальнейшего развития хлопководства и промышленности, для облегчения сообщения между городом Керки, расположенным на левом берегу реки Аму-Дарьи и Самаркандом, для развития сообщения с Афганистаном и горной Бухарой правление общества Бухарской железной дороги проектировало сооружение двух ветвей: от ст. Самсоново до

---

[116] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 274, оп. 2, л. 1478, лл. 11—37.
[117] Там же.
[118] Там же, д. 1419, л. 37.

берега Аму-Дарьи, протяжением 4,25 версты, и от ст. Термез до пристани у города Патта-Гиссар на берегу Аму-Дарьи протяжением около 8 верст.

Первая проектируемая ветвь, начинаясь у ст. Самсоново, направлялась к берегу Аму-Дарьи и заканчивалась у переправы около Керки, где проектировалось устройство станции Керкичи-пристань и места постоянного сообщения с городом посредством переправы. Вторая ветвь, начинаясь у ст. Термез, огибала город, затем Паттагисар (название «туземной» части Термеза) и подходила к пристани на Аму-Дарье. Эта ветвь должна была облегчить поступление на железную дорогу грузов, прибывающих на судах по реке из горной Бухары и Афганистана[119].

Комитет новых железных дорог 13 мая 1917 г., рассмотрев вопрос о постройке Керкинской и Паттагисарской ветвей, решил предоставить обществу Бухарской железной дороги право на сооружение обеих веток.

Строительство всех подъездных путей имело большое значение, ибо они в какой-то мере способствовали развитию капиталистических отношений в крае, формированию местного пролетариата и разрушению старых патриархальных нравов и обычаев.

Некоторые экономические последствия строительства железных дорог в Средней Азии

В трудах классиков марксизма-ленинизма показываются причины развития железнодорожного строительства, значение и последствия проведения железных дорог в различных странах и делается вывод, что вызванное потребностями развивающейся промышленности железнодорожное строительство, в свою очередь, способствует развитию производительных сил, росту капитализма, а вместе с тем росту и сплочению рабочего класса. Даже в тех случаях, когда железные дороги строились в отсталых, зависимых и колониальных странах и превращались в орудие дальнейшего закабаления и порабощения широких народных масс, они, в конечном счете, все-таки объективно играли положительную роль в дальнейших судьбах этих народов. Железные дороги выводили отсталые страны из застойного состояния, способствовали втягиванию таких стран в водоворот мирового капиталистического развития, разрушали замкнутое натуральное хозяйство.

---

[119] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 284, оп. 2, д. 1555.

Мы уже показали, что железнодорожное строительство в Средней Азии прошло два этапа: 1880—1888 гг. — когда на первый план выдвигались политические и военно-стратегические цели и 1895—1916 г. — когда в значительной степени преследовались цели экономического освоения вновь присоединенного края. Разумеется, цели политические, военно-стратегические и экономические тесно переплетались, и превалирование одних не означало исключения других.

После строительства первых участков Закаспийской магистрали Управление дороги, местная администрация принимали все меры по использованию строящейся дороги не только для военных, но и для коммерческих целей. Правительственные меры были с восторгом восприняты русской буржуазией и среднеазиатскими торговыми кругами. С продолжением дороги в глубь Средней Азии ее экономическое значение росло. Только за 13 лет с 1887 по 1900 гг. грузооборот лишь по Закаспийской железной дороге увеличился в 7,3 раза.

Главное место среди товаров, вывозимых железной дорогой, занимал хлопок, за ним следовали сухофрукты, каракуль, шелк, рис и другие товары. Из Европейской России ввозились главным образом мануфактура, сахар, металлические изделия и другие товары. В 1900 г. из Средней Азии было вывезено 5846609 пудов хлопка, т. е. в 19,4 раза больше, чем в 1880 г., а с 1880 по 1917 гг. было вывезено 225,9 млн. пудов хлопка. Удельный вес среднеазиатского хлопка в русской хлопчатобумажной промышленности рос с каждым годом и достиг к 1915 г. более 70%, в то время как до строительства железных дорог (в 1879—1880 гг.) он едва достигал 5—6%. Соответственно увеличивался вывоз шелка (в 4,8 раза), сухих фруктов (в 157 раз), риса (в 336 раз). В 1900 г. по сравнению с 1887 г. ввоз мануфактуры из России в Среднюю Азию увеличился в 9,2 раза, сахара — почти в 7 раз, сельскохозяйственных орудий — в 2,5 раза.

В последующие годы эти показатели еще более выросли, особенно со строительством Ферганской и Бухарской железных дорог. Только за 1881—1916 гг. по железным дорогам Средней Азии было перевезено 6137 млн. пудов грузов.

Росла не только торговля России со Средней Азией, но и с Персией, Афганистаном, Кашгарией.

Большой интерес представляют данные о перевозке пассажиров. Если в 1889 г. было перевезено по железной дороге 213020 пассажиров, то в 1900 г. их было 746336. К 1898 г. перевезенные военнослужащие составили всего 1,4% по отношению к числу гражданских пассажиров. Особенно важен тот факт, что большинство составляли пассажиры 3-го класса, т. е.

простой народ: крестьяне, ремесленники, рабочие, мелкие торговцы. Только незначительную часть пассажиров составляли лица, уезжавшие за пределы Средней Азии, основная часть переезжала в пределах края.

Таковы некоторые, очень краткие данные о грузообороте и пассажирском движении на железных дорогах. Итоги эксплуатации железных дорог свидетельствуют о той большой роли, которую они сыграли в экономической, политической и культурной жизни Туркестанского края. Строительство железных дорог в Средней Азии, приблизив местные рынки к общероссийскому, вызвало увеличение спроса на местные виды сырья, что вело к росту посевных площадей, товарности сельского хозяйства.

Под влиянием растущего вывоза хлопка-сырца в Россию происходил резкий подъем хлопководства в Средней Азии, расширялись посевные площади, принимались меры к разведению высокоурожайных сортов хлопчатника, росла дальнейшая специализация сельского хозяйства. Русские промышленники стали вкладывать капиталы в хлопководство, как в Туркестане, так и в Бухарском ханстве. Особенно большого развития производство хлопка достигло в долинах, которые были прорезаны железнодорожными рельсами.

Проведение железных дорог в Средней Азии дало толчок развитию и таких отраслей сельского хозяйства края, как виноградарство, садоводство, бахчеводство и др. Русские крестьяне-переселенцы, число которых с проведением железных дорог в крае значительно выросло, оказали большое влияние на внедрение в Средней Азии новых отраслей сельского хозяйства, как хмелеводство, табаководство, пчеловодство. Появились новые огородные растения (помидоры, капуста, картофель). Несколько увеличилось число сельскохозяйственных орудий.

Таким образом, после проведения железных дорог наблюдается подъем хлопководства, специализация отдельных районов на определенных сельскохозяйственных культурах, расширение посевных площадей, рост товарности сельского хозяйства. Железные дороги, облегчив хозяйственную связь русской промышленности с сельским хозяйством края, способствовали развитию капиталистических отношений в сельском хозяйстве Средней Азии, некоторому разрушению натуральной замкнутости, созданию внутреннего рынка. Но это развитие проходило медленно, уродливо, мучительно из-за господства в деревне патриархально-феодальных отношений и колониальной политики царизма в Средней Азии.

Увеличение вывоза хлопка и других видов сельскохозяйственного сырья достигалось, главным образом, путем неимоверной эксплуатации трудящихся масс Средней Азии. Ее

народы, попавшие после присоединения под двойной гнет, задыхались от налогового бремени и безмерной эксплуатации.

Строительство железных дорог способствовало и развитию промышленности в Средней Азии. Как указывал В. И. Ленин, Закаспийская железная дорога стала «открывать» для капитала Среднюю Азию. Русские капиталисты и местная буржуазия стали строить хлопкоочистительные, маслобойные заводы и другие промышленные предприятия, перерабатывающие сельскохозяйственное сырье. Конечно, в росте промышленных предприятий главную роль сыграло экономическое развитие края, потребность российских рынков, но большую роль сыграли и железные дороги. Росла не только численность предприятий, но механизация производства, производительность труда, увеличивалось число рабочих. Промышленные предприятия обычно строились недалеко от железнодорожных линий. Среди новостроек первое место занимали хлопкоочистительные заводы. Оживление наблюдалось и в маслобойной, мыловаренной, винодельческой, пивоваренной, кожевенной, табачной и других отраслях промышленности.

Со строительством железных дорог появились подсобные производства, необходимые для функционирования самой дороги: ремонтные мастерские, депо и т. д. Значительное развитие получают разработки угля и нефти.

Но промышленность развивалась однобоко, ее рост носил уродливый, колониальный характер. Никакого развития не получила не только тяжелая промышленность, но даже хлопчатобумажная, хотя для этого имелись все условия. В угоду экономическим интересам буржуазии центральных губерний России, царское правительство возражало против того, чтобы открыть в крае хлопчатобумажные фабрики.

Вместе с развитием сельского хозяйства и промышленности прокладка железных дорог в Средней Азии способствовала и расширению торговли, перевозка товаров по железным дорогам была и быстрее, дешевле и доступнее, чем старинным караванным способом. Значительно оживилась как внешняя, так и внутренняя торговля. Такие города, как Ташкент, Самарканд, Андижан, Коканд, Чарджуй, превратились в крупные торговые центры.

Следовательно, проведение железных дорог в Средней Азии способствовало дальнейшему развитию сельского хозяйства, зарождению и росту промышленности и торговли. Одним из важнейших последствий строительства железных дорог явилось возникновение, развитие местного железнодорожного пролетариата и рабочего движения в Средней Азии. На этих вопросах мы и хотим остановиться подробно.

Глава II

ЗАРОЖДЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОЛЕТАРИАТА В СРЕДНЕЙ АЗИИ

Формирование двух Закаспийских железнодорожных батальонов

Для развернувшегося строительства железных дорог в Средней Азии нужны были опытные инженеры и квалифицированные рабочие различных специальностей. Их в Туркестане не было. Вербовка нужных рабочих в России требовала много времени. Строительство же первой в крае Закаспийской железной дороги не терпело отлагательства, и 21 февраля 1880 г. военное министерство обратилось к правительству с просьбой направить в Закаспийский край в распоряжение генерала Скобелева, которому было поручено командование Ахалтекинскими экспедиционными войсками, особую войсковую часть, укомплектованную специалистами, «подготовленными к работам по постройке и эксплуатации железных дорог»[1].

Для этой цели был сформирован 1-й железнодорожный батальон численностью в 1069 человек. Чтобы ускорить комплектование батальона, предполагалось зачислить в его состав 300 солдат из четырех имевшихся в России железнодорожных батальонов, 556 солдат из четырех телеграфных бригад, 45 телеграфистов из тех же бригад, 65 солдат из железнодорожных команд, 103 солдат из войск Московского военного округа. Было решено в случае надобности доукомплектовывать батальон за счет солдат Петербургского военного округа. Если же и этого будет недостаточно, то военное министерство предлагало пригласить специалистов-железнодорожников по вольному найму. Батальон должен был формироваться в Москве и временно, до отправки на место работы, подчиняться начальнику штаба Московского военного округа.

Военные власти края, стремясь ускорить строительство железной дороги в Закаспии, и 9 марта 1880 г. обратились к

[1] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 50, ч. I, 1880, л. 11.

военному министру с просьбой отправить в Закаспийский край хотя бы одну роту для укладки узкоколейной дороги от Михайловского залива до Молла-Кары. 12 апреля было решено сформировать сначала одну железнодорожную роту, состоящую из 5 обер-офицеров, 7 инженеров путей сообщения и 2 техников, 14 телеграфистов, 226 солдат-саперов и железнодорожников, 12 строевых и 11 нестроевых низших чинов, всего — 277 человек. Так была создана первая рота 1-го Закаспийского железнодорожного батальона, которая 14 мая 1880 г. была отправлена из Москвы в Закаспийский край[2].

13 июня военное министерство обратилось к правительству с предложением сформировать вторую роту по тому же штату. 14 июня было получено согласие, а 22 июля рота уже готовилась к отправлению из Москвы[3].

5 октября 1880 г. генерал Скобелев попросил направить на строительство еще две роты железнодорожного батальона, чтобы продолжить железную дорогу от Молла-Кары до Кизил-Арвата. Главный штаб 9 октября составил докладную записку «О сформировании 3 и 4 роты в составе 1-го резервного железнодорожного батальона, назначеного для работ в Закаспийском крае», в которой поддерживал просьбу генерала Скобелева. 14 октября 1880 г. правительство приняло решение сформировать еще две роты железнодорожного батальона[4].

Опыт 1-го резервного железнодорожного батальона по строительству и эксплуатации Кизиларватского участка дороги показал, что мобилизация специалистов таким способом может быть проведена сравнительно легко, стоимость строительства дороги удешевляется, и убедил в целесообразности использования воинских железнодорожных частей на сооружении железных дорог.

Один из членов комиссии по обследованию Закаспийской дороги в 1883—1884 гг. писал: «...если бы не существовало при дороге железнодорожного батальона, члены которого занимают почти все должности на ней, за особое вознаграждение, которое на низших должностях обходится значительно дешевле вольнонаемного труда, то цены на труд были бы непомерно высоки и делали бы эксплуатацию дороги чрезмерно дорогой»[5].

---

[2] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 50, ч. 1, 1880 г., лл. 12—18, 58—62.

[3] Там же, д. 50, ч. III, лл. 1880, 182—186.

[4] Там же, д. 50, ч. III, 1880, 182—186.

[5] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 263, оп. 1, д. 1184, л. 4.

Комиссия отмечала также, что железнодорожные батальоны необходимы государству не только потому, что они необходятся дешевле, но, главное, потому, что одновременно являются и боевой силой, необходимой для окончательного покорения края.

После решения о продолжении дороги от Кизил-Арвата до Ашхабада, потом до Каахки и затем до Аму-Дарьи, снова был поставлен вопрос о сформировании 2-го аЗкаспийского железнодорожного батальона, так как первый батальон был уже не в состоянии обеспечивать эксплуатацию законченного участка и дальнейшее строительство. 20 апреля 1885 г. решение о формировании 2-го батальона была принято, а 1-й резервный железнодорожный батальон был переименован в «1-й Закаспийский железнодорожный батальон»[6]

При комплектовании батальонов главное внимание обращалось на «благонадежность», личного состава, посылаемого в отдаленный край. Командир 2-го Закаспийского железнодорожного батальона полковник Андреевский писал 25 апреля 1885 г.:

«Ввиду назначения меня командиром предстоящего к формированию 2-го Закаспийского железнодорожного батальона, предназначенного для принятия участия в постройке железной дороги в Центральной Азии, при условии особой важности и истекающей из нее спешности дела, представляется необходимым привлечь для пополнения состава сего батальона лиц, не только хорошо знакомых с железнодорожным делом, но по своему образованию и нравственным качествам представляющих ручательство за вполне добросовестное и разумное исполнение того важного и трудного дела, для которого они будут призваны, что несомненно в общем должно будет отразиться на успехе постройки предположенной линии»[7].

2-й железнодорожный батальон состоял из 24 офицеров, назначенных преимущественно из числа служащих на железных дорогах, из 900 человек мастеровых и рабочих различных специальностей, 95 нижних чинов строевых и 33 мастеровых, 2 врачей, 7 фельдшеров и одного делопроизводителя.

Батальон должен был быть сформирован к 12 мая 1885 г. и к 20 мая отправлен из Москвы. 21 и 22 июня батальон прибыл

---

[6] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 25, 1885, лл. 1—3.

[7] *В. В. Андреевский.* Военно-историческая летопись 2-го Закаспийского железнодорожного батальона, ныне 8-го железнодорожного батальона ,с 1885 по 1910 г. за 25 лет службы и постройки им 1101 версты Закаспийской военной железной дороги Военного ведомства от Кизил-Арвата до Самарканда с 1885 по 1888 г., Киев, 1910, стр. 26.

на место работы в Кизил-Арват[8]. Два железнодорожных батальона в основном и строили всю линию аЗакаспийской магистрали. Часть личного состава батальонов использовалась на эксплуатации дороги.

Русские, местные и другие рабочие на строительстве железных дорог в Средней Азии

Чем больше разворачивалось строительство, тем чаще его руководители были вынуждены прибегать к привлечению вольнонаемных рабочих — русских, узбеков, таджиков, туркмен и представителей других национальностей. 6 марта 1886 г. заведующий постройкой генерал-лейтенант Анненков в справке «Об использовании рабочей силы при строительстве Закаспийской железной дороги» писал:

«Во время постройки как 1-го, так и 2-го участков Закаспийской военной железной дороги приходилось пользоваться рабочими из самых разнообразных местностей и разных национальностей, как-то: лезгинами, ногайцами, крестьянами Смоленской и Киевской губерний, текинцами, мервцами, хивинцами, и, наконец, для погонщиков в конный транспорт были выписаны татары из Казани и Приволжских губерний вообще»[9].

Первоначально предполагалось вербовать рабочих даже на земляные работы только из районов Центральной России. М. Н. Анненков доказывал, что «местные рабочие и рабочие, нанятые в Баку, Астрахани, мало способны к земляным работам и вырабатывают в среднем не более $^1/_3$ куб. сажени в день, в то время как смоленские землекопы свободно вырабатывают за это время целую куб. сажень». Подробно высчитав все расходы, он доказывал, что наем землекопов в России обойдется государству недорого.

Жизнь показала, что Анненков ошибся в своих расчетах. Местные рабочие на деле оказались лучшими землекопами, более приспособленными к жаркому климату Средней Азии, чем вербуемые в России, и обходились правительству дешевле. Вследствие этого количество рабочих местных национальностей, по мере продвижения строительства дороги в глубь края, неуклонно возрастало.

20 июня 1880 г., до начала строительства дороги, инженер Югович телеграфировал в Главный штаб, что надо нанять 2 тыс. рабочих и тогда через три недели можно будет присту-

[8] ЦГВИА СССР, ф. 400 оп. 272/938, д. 95, 1885—1886 гг., л. 107.
[9] Там же, д. 15, л. 1886, л. 5.

пить к строительным работам. Для вербовки были направлены представители в Баку, Дербент, Ленкоран, и уже 9 июля генерал-майор Петрусевич сообщал Анненкову, что в Баку набрано 500 рабочих, которые будут перевезены военными судами[10].

Следовательно, в сооружении первого Кизиларватского участка дороги, кроме солдат 1-го железнодорожного батальона, участвовали тысячи вольнонаемных рабочих. По мере продвижения дороги в глубь края число вольнонаемных рабочих на строительстве, как уже отмечалось, возрастало и, что очень важно, главным образом, за счет рабочих из местных национальностей.

4 июня 1885 г. на строительстве Закаспийской военной железной дороги работало до 2 тыс. рабочих[11], 21 июня — уже 4 тыс.[12], 26 августа — 8 тыс.[13], а 20 ноября — 14 тыс. рабочих.

В апреле 1886 г. только на участке от Мерва до Аму-Дарьи работало одних землекопов до 12 тыс. (3 партии по 4 тыс. человек)[14]. К 1885 г. наплыв рабочих местных национальностей на строительство дороги был так велик, что тот самый Анненков, который вначале требовал землекопов только из России, 30 мая телеграфировал в Главный штаб: «...Мервский округ может легко и с пользою для бездействующего населения выставить до 20 000 рабочих. Ввиду такого количества является потребность изменить весь план работы и приостановить дальнейшее требование рабочих из России»[15].

За Аму-Дарьей, при строительстве Самаркандского участка дороги, все земельные работы были произведены узбеками и таджиками. Об этом военное министерство в своем «Отчете о постройке Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги» писало, что «все земляные работы на этом участке были исполнены... исключительно местными рабочими, бухарскими подданными, которые имеют навык к земляным работам, устраивая свои оросительные каналы». Ежедневно на Самаркандском участке работало в среднем более 2 500 человек, а в сентябре, октябре, ноябре 1887 г. число рабочих, выходивших на строительство ежедневно, достигало 5 тыс.[16].

---

[10] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 244, 1885 г., лл. 58—61, 124.
[11] Тамже, д. 253, 1885 г., лл. 2—4.
[12] Там же, д. 95, 1885, л. 107.
[13] Там же, д. 95, 1885, л. 107.
[14] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 201, кор. 28, л. 3.
[15] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 224, 1885, л. 23.
[16] Там же, ф. 789, оп. 1, д. 16 л. 13.

Число строителей дороги увеличивалось в связи с ростом масштабов самого строительства. Самарканд-Андижанскую дорогу с веткой на Ташкент сооружали по данным начальников участков, на 17 января 1896 г. — 5095 человек, а в летние месяцы 1896 г. число рабочих доходило до 20 тыс.

Национальный состав рабочих был очень пестрым, но подавляющее большинство землекопов составляли узбеки. Так, в течение 1896 г. на первом участке работали 13 100 человек, из них узбеков — 5 900, русских — 3 600, персов — 2 520, армян — 700, лезгин — 330, итальянцев — 50. В начале строительства на первом участке (по данным на 17 января 1896 г.) из 3 115 рабочих, узбеков было 2500, или 80,2%. На втором участке (на 4 марта 1896 г.) работало 975 человек, из них узбеков 733, что составляло 75,1%. На третьем участке (на 27 января 1896 г.) из 1 005 рабочих, почти 85,5% (860 человек) были узбеки. Всего же на строительстве дороги, на всех ее участках работало более 100 тыс. человек самых различных национальностей.

Особенности комплектования рабочей силой строительства Бухарской железной дороги

На примере сооружения Бухарской железной дороги мы покажем, как происходило комплектование строительства рабочей силой, в специфических условиях феодальной Бухары.

В октябре 1913 г. в Бухару прибыл директор правления общества Бухарской железной дороги М. И. Слуцкий, который должен был начать подготовку строительства. Ему предстояло прежде всего решить проблему рабочей силы. Общество предполагало все земляные работы произвести силами местных рабочих. По примерным подсчетам для производства земляных работ требовалось около 3 000 человек. Начиная с октября 1913 г. до апреля 1914 г. Слуцкий вел переговоры с бухарским правительством относительно найма землекопов. Эмир обещал запретить обычный уход жителей Бухары на заработки в соседние государства и другие города и заверил, что дорога сумеет получить не только три, а 10—15 тыс. рабочих[17]. Но своего обещания эмир не выполнил.

В середине апреля 1914 г. на строительство прибыли первые 400 бухарских землекопов. Предполагалось к 1 мая привлечь к работе еще 600 бухарцев, а затем 10, 20 мая, 5 и 15 июня вводить по 500 человек. Была достигнута устная договоренность о том, что поденная плата для каждого мест-

[18] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249а, л. 57—61.

ного рабочего устанавливается в размере 75 коп.[18] По условиям найма местным рабочим была установлена самая низкая оплата, какой не существовало ни на одной из строящихся в то время железных дорог. Некоторые пункты устного договора были двусмысленными, например, «нерабочий день по вине рабочих.

Работа первой партии строителей, присланных из Карши, не отличалась высокой производительностью. В день землекопы отрывали от 0,1 до 0,25 куб. сажени. Такая низкая производительность объяснялась рабскими условиями труда. Через 28 дней, 8-го мая, бухарское правительство отозвало каршинских землекопов и заменило их рабочими из других районов ханства.

К началу мая 1914 г. число бухарских рабочих было доведено до 1.000 человек и управление дороги ожидало прибытия еще 800 землекопов из горных районов Бухары. Рабочие были завербованы в Каратегинском районе и окружным путем через Фергану доставлены в Каган. Они прошли пешком около 300 верст, разместили их на базарной площади Ферганы в чайхане. Рабочие жили там около недели. Никто не позаботился об организации питания, о выплате денег, даже о доставке питьевой воды.

7 мая в Фергану приехал агент для особых поручений при главном инженере дороги И. Э. Таннер и артельщик с деньгами. Вместе с ними прибыл представитель эмира мирза Наркул. Выяснилось, что чиновники, приставленные к рабочим, бросили их на произвол судьбы и уехали. Рабочие были завербованы насильно, забирали всех, кто не мог откупиться, не принималось во внимание ни семейное положение, ни состояние здоровья. Проверка показала, что из прибывших рабочих более 100 были нетрудоспособными, двое по дороге умерли от истощения. Чиновники были разысканы, но оказалось, что денег для питания рабочих у них не было и нет.

Рабочие заявили, что не хотят идти на строительство дороги, так как платить им не будут, если и будут, то чиновники все равно заберут все заработанное и все 800 человек, несмотря на старания Таннера, разбежались[19].

Так с первых дней строительства не оправдались расчеты правления дороги произвести земляные работы силами бухарских рабочих. Известную роль в нежелании местных жителей строить дорогу сыграла и агитация мусульманского духовенства, которое, как уже было сказано, видело в прове-

[18] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249, а, л. 57—61.
[19] Там же, лл. 69—70.

дении нового рельсового пути в Средней Азии силу, способную разрушить сложившиеся веками порядки, нравы, обычаи, и всячески препятствовало этому.

Не оправдались первоначальные планы руководства дороги и на получение дешевой рабочей силы. В разгар строительства бухарское правительство потребовало уплатить рабочим за апрель, май, июнь 1914 г. не по 75 коп., а по той цене, которая была установлена на других дорогах, т. е. от 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 50 коп. Бухарское правительство потребовало повысить расценки не потому, что заботилось о рабочих. Повышение зарплаты давало возможность бухарским чиновникам еще больше грабить рабочих и наживаться за их счет[20].

После долгих споров Управление дороги вынуждено было заплатить каршинским землекопам по 1 руб. 20 коп., бухарским — по 1 руб. В конце мая и начале июня пришлось принимать срочные меры для вербовки рабочих в России, Баку и Иране и отказаться от первоначального плана произвести все земляные работы силами только бухарцев.

Особенно большие надежды возлагались на вербовку персидских рабочих. В конце мая 1914 г. в Мешхед выехал Слуцкий, с ним агент дороги Алексеев и перс Али[21]. В Мешхеде Слуцкий заключил договор с комиссионерами Агаджановым и Франком, которые взяли на себя обязательство доставить на строительство дороги 2 000 персидских рабочих партиями по 400 человек еженедельно. За каждого рабочего после прибытия партии в Бухару управление платило по 2 руб. 90 коп. По подсчетам Слуцкого каждый рабочий должен был обойтись в день по 72,5 коп., если учитывать все расходы, связанные с вербовкой.

Персидские рабочие обязывались проработать не менее шести месяцев. В случае оставления строительства раньше срока рабочий должен был возместить дороге все расходы, кроме того, заплатить еще 10 руб. Эти кабальные условия имели целью удержать рабочих во что бы то ни стало.

После заключения договора Франк и Агаджанов разослали своих комиссионеров вербовать рабочих в Турбете, Канне, Нишапуре, Себзеваре, Рухшане, Туртизе. Но поступление персидских землекопов шло неудовлетворительно. Через полтора месяца после заключения контракта вместо 1 200 рабочих прибыло 204, работали на строительстве только 150 человек, остальные просто покинули объекты[22].

---

[20] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249а, т. 1, лл. 57—61.
[21] Там же, д. 252, л. 177.
[22] Там же, т. 1, лл. 57—61.

Неудача с набором персидских рабочих объяснялась начальником Управления дороги трудностями оформления паспортов и других документов. Между тем, причины были гораздо серьезнее. Выезду персидских рабочих на строительство Бухарской железной дороги, как и на другие работы в Средней Азии, препятствовала английская миссия в Персии. Противились отъезду крестьян и местные землевладельцы, опасаясь лишиться батраков во время уборки урожая. Усугублялось положение тем, что персидские рабочие получали от своих собратьев, работающих на дороге, сообщения о невыгодных условиях труда, плохом питании, задержках с выплатой заработной платы, отсутствии жилищ и т. д. Какую-то роль сыграло и то обстоятельство, что в 1914 г. в Персии был обильный урожай, поэтому крестьяне и бедняки неохотно соглашались ехать на работу за пределы страны[23].

Комиссионерам Франку и Агаджанову удалось набрать и послать из Мешхеда вместо 2 000 рабочих только 294, из которых лишь 226 доехали до Бухары. К августу 1914 г. из них осталось 116 человек, остальные либо уволились, либо заболели, а некоторые погибли, не выдержав нечеловеческих условий труда. Так плачевно закончилась попытка заменить бухарских рабочих персидскими.

Руководство дороги вынуждено было послать агентов для вербовки текинских рабочих. Удалось набрать лишь 400 человек[24]. Агенты дороги были командированы также на Кавказ, в Сибирь, центральные районы России, но рабочих по-прежнему не хватало.

Не видя выхода из создавшегося положения, в июне 1914 г. дирекция дороги обратилась к начальнику тюремного управления за разрешением привлечь на строительство Бухарской линии заключенных. Но и эта мера не дала должных результатов[25].

Наконец, управление по постройке дороги решило обратиться к другим российским дорогам, на которых осенью обычно на некоторое время прекращались работы. В частности, агенты были посланы на строительство Уральско-Саратовской дороги. Только все эти меры, вместе взятые, позволили с половины июля 1914 г. увеличить число рабочих на строительстве. Можно было начинать возведение железнодорожного полотна.

---

[23] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249 а, лл. 57—61.
[24] Там же, т. I, лл. 41—42.
[25] Там же, лл. 57—61.

Набор рабочих занял около полутора месяцев, в течение которых строительство фактически было приостановлено, и только в июле его удалось возобновить. 17 июля работали уже 1 300 рабочих, 30 июля их число увеличилось до 1 550[26].

Как мы уже говорили, после начала войны, мобилизации и прекращения товаро-пассажирского движения на железных дорогах прибытие рабочих из внутренних губерний России прекратилось. Объявление войны вызвало тревогу среди местных и персидских строителей. Многие из них решили переждать ход дальнейших событий в родных селениях. Количество рабочих на строительстве дороги стало резко падать.

Управление дороги предпринимало отчаянные усилия, чтобы набрать рабочих. Агенты были разосланы в Персию, Ашхабад, Мерв, Туркестан, на Волгу, в Тамбовскую, Рязанскую, Уфимскую губернии, на Алтай, в киргизские степи и другие районы. Все эти меры позволили несколько увеличить число рабочих, участвовавших в строительстве дороги. В сентябре Каршинский, Керкинский и Ширабадский беки обещали, что они в течение месяца доставят на строительство около 2 тыс. человек[27]. Бухарское правительство также обещало содействие в наборе местных рабочих.

Только к концу октября 1914 г. после восстановления сквозного товаро-пассажирского движения в России удалось увеличить число рабочих и по мере поступления строительных материалов начать укладку дороги.

С февраля 1915 г. численность рабочих, хотя не очень резко, снова стала убывать. В начале марта начинается усиленный уход русских рабочих, которые либо спешили в родные края в связи с приближением весеннего сева, либо уходили, не выдержав тяжелых условий труда.

В это время политическое агентство России в Бухаре и туркестанский генерал-губернатор обратили внимание на новый источник рабочей силы. Это были военнопленные кайзеровской армии, размещенные в лагерях во многих городах Средней Азии. Как сообщал 2 апреля 1915 г. Окружной начальник военных поселений, в 37 городах и пунктах Туркестанского военного округа было расквартировано 137 374 нижних чина и 1 882 офицера, в основном австро-германской армии (сербы, хорваты, словаки, чехи, поляки, немцы, мадьяры). По социальному составу большинство из них были рабочими и крестьянами[28].

---

[26] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249а, лл. 47а, 54.
[27] Там же, лл. 64, 96—101.
[28] *Сологубов И. С.* Иностранные коммунисты в Туркестане (1918—1921 гг.), Ташкент, 1961, стр. 19.

Было решено первоначально привлечь на строительство дороги около 600 военнопленных, чтобы выяснить, насколько целесообразно использовать их, если платить за труд по 30 коп. за день. Обеспечение продовольствием и охраной брало на себя военное ведомство. Военнопленные привлекались главным образом на земляные работы и только очень незначительная часть использовалась для прокладки тоннелей: из 600 человек только 40 предполагалось послать каменщиками на тоннельные работы[29].

За счет военнопленных удалось восполнить убыль в рабочей силе и довести число рабочих снова до 6 тыс. человек. В начале июня 1915 г. на строительстве дороги работали 1 600 военнопленных и было решено привлечь еще 3 000 человек. Через год, в начале апреля 1916 г., на протяжении 574 верст строящейся железной дороги от ст. Каган до Термеза и на ветке от Карши до Китаба работали 4 188 военнопленных, разбросанных по всей линии партиями от 5 до 450 человек[30].

Привлечение военнопленных для строительных работ было очень выгодно, им платили ничтожно мало, неимоверно эксплуатировали, за их счет обогащались. Труднее было с набором каменщиков, так как военное ведомство категорически запрещало привлекать пленных к строительству тоннелей, сооружению гражданских и технических зданий. Поэтому в конце мая 1915 г. агенты Бухарской дороги были посланы в Оренбург, Тулу, Челябинск, Арысь, Ташкент, Кавказ для найма 300 каменщиков. В течение июня — июля удалось нанять только 40 каменщиков в Баку[31].

В начале мая 1916 г. многие военнопленные (чехи, словаки, поляки) изъявили согласие сражаться на стороне России. Их начали отправлять в распоряжение военных властей[32].

Снятие со строительства части военнопленных создало значительные трудности. Министерство путей сообщения требовало завершить сооружение дороги к середине июля 1916 г., т. е. на год раньше назначенного срока. Министерство разрешило сдать дорогу с большими недоделками, но настаивало на назначенном сроке — 16 июля[33].

Форсирование строительства было вызвано внутренним и международным положением страны. Царские войска терпели одно поражение за другим. Война привела к разрухе всего

[29] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249, т. II, л. 137—139.
[30] Там же, л. 458—460.
[31] Там же, д. 263, л. 6.
[32] Там же, л. 115.
[33] Там же, д. 248, т. III, лл. 53—55.

хозяйства. Народные массы были недовольны политикой правительства. В стране назревал революционный кризис. Не спокойно было в далекой окраине России — Туркестане. Назревало народно-освободительное движение в Средней Азии, которое вылилось в народное восстание в начале июля 1916 г. В этих условиях царскому правительству было особенно необходимо завершить строительство Бухарской железной дороги, чтобы укрепить свою власть в Туркестанском крае и иметь возможность увеличить вывоз сырья из Средней Азии.

Чтобы ускорить завершение строительства к назначенному сроку, разрешалось брать рельсы со станционных путей и с Ферганской железной дороги, которая уже была построена, правление добивалось для служащих дороги отсрочки от призыва в армию и всячески содействовало увеличению числа рабочих на строительстве. Благодаря принятым мерам к 15 июня на строительстве работали 7000 человек. 16 июля 1916 г. сооружение Бухарской железной дороги было завершено[34].

Формирование кадров эксплуатационных рабочих на железных дорогах Средней Азии

Многие рабочие и служащие остались работать на дорогах, когда они были построены. Например, по данным 1893 г. только на Закаспийской железной дороге было 4 368 служащих и рабочих, из них в управлении дороги — 74 человека, на материальной службе 134, в службе движения и телеграфа — 1 089, на ремонте путей и зданий — 2 335, на службе тяги — 736 человек. Среди них солдат железнодорожных батальонов всего 1 089. Кроме того, на дороге работали 1 277 поденных рабочих, из них в службе движения — 134, на ремонте пути и зданий — 690, в мастерских — 453 человека. Следовательно, только на эксплуатации Закаспийской дороги (по данным на апрель 1893 г.) использовались 5 645 человек, из которых вольнонаемные штатные и поденные рабочие составляли 4 556 человек[35], остальные были солдатами железнодорожных батальонов.

Хотя Закаспийскую дорогу строили главным образом рабочие местных национальностей, но к эксплуатации построенной дороги они привлекались с большим трудом. Совершенно не допускался прием рабочих местных национальностей для обучения специальностям машиниста, кочегара, помощника

---

[34] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 248, т. III, л. 65.
[35] Там же, ф. 1050, оп. 1, д. 15, кор. 1, л. 17.

машинистов и многим другим. Представители местных национальностей принимались на дорогу только в качестве ремонтных рабочих и чернорабочих. В этом ярко проявилось недоверие царских властей к покоренным народам.

По национальному составу указанные 5 645 рабочих распределялись следующим образом: русских — 3868 (68%), рабочих местных национальностей 676 (11,9%), персов — 700, армян — 29, представителей других кавказских народностей — 62, немцев — 100, поляков — 200. С началом эксплуатации Самарканд-Андижанской дороги с веткой на Ташкент, Ферганской и Бухарской железных дорог количество рабочих увеличилось. К осени 1905 г. на Среднеазиатской дороге работали 20 тыс. рабочих, из них 5 тыс. мастеровых, 15 тыс. чернорабочих, на Ферганской и Бухарской дорогах — более 2000. Всего в 1914 г. на среднеазиатских дорогах работали 30 тыс. человек.

Среди железнодорожных рабочих преобладали русские. Как мы покажем в специальном разделе работы, местная администрация, военные власти, Управление дороги начиная с 90-х гг. XIX в. принимали все меры, чтобы добиться полного обрусения состава железнодорожных служащих и рабочих.

13 августа 1911 г. Особое совещание в Петербурге приняло решение заменить в двухлетний срок на Среднеазиатской железной дороге всех рабочих местных национальностей русскими. Исключение было сделано только в отношении ремонтных рабочих. Но так как исполнение этого решения наталкивалось на большие трудности, точного срока замены не устанавливалось. Хотя Управление дороги принимало все меры, чтобы низшие должности занять русскими, добиться этого не смогло. Русские рабочие не выдерживали исключительно тяжелых условий труда и часто покидали дорогу.

С началом войны укомплектование дороги не только русскими, но и рабочими местных национальностей еще больше затруднилось. К 11 июня 1915 г. из 1 742 человек, работающих на дороге ремонтниками, только 236 или 13,5% были русскими. Однако не хватало еще 277 ремонтников, которых невозможно было набрать даже из числа местных национальностей и персов. Администрация дороги неоднократно ставила вопрос об изменении решения Особого совещания и просила разрешить принимать текинцев, узбеков, киргизов и других не только ремонтными рабочими, но и в мастерские, депо, материальные склады и т. д.

В годы первой мировой войны царское правительство вынуждено было согласиться с приемом на железные дороги рабочих местных национальностей. Более того, часть местных

рабочих, мобилизованных на тыловые работы в 1916 г., оставлялась на железных дорогах. В 1916 г. Среднеазиатской дороге были переданы 3 000 рабочих, Семиреченской — 1 000, Ферганской — 200. Кроме того, в распоряжении железнодорожной администрации затем было оставлено еще около 3 000 рабочих. Таким образом, в годы войны дороги дополнительно получили более 7 000 рабочих местных национальностей[36].

Железнодорожные батальоны были призваны не только участвовать в строительстве дороги, но и в ее эксплуатации.

Царское правительство возлагало большие надежды на железнодорожные батальоны. Оно рассчитывало на них как на силу, способную надежно охранять железнодорожные пути, подавлять революционные выступления железнодорожников и трудящихся края. Царское правительство надеялось вводом железнодорожных батальонов укрепить сравнительно немногочисленные войска, имеющиеся в округе, гарантировать бесперебойность движения на дороге. Правительство рассчитывало подготовить достаточное число железнодорожных специалистов из солдат и в случае необходимости использовать их на других дорогах. Местные власти предполагали в будущем заменить местных рабочих солдатами батальонов, как надежной и дешевой рабочей силой. В 80-х, начале 90-х гг., эти расчеты в какой-то мере оправдывались, поэтому в конце XIX в. военные власти и администрация Туркестанского края просили увеличить численный состав обоих батальонов или сформировать третий.

5 июня 1895 г. царским указом был определен новый штат батальонов. Они должны были состоять из 4 рот каждый и иметь в общем около 2 000 человек. Из этого числа выделялось на службы: врачебную — 7 человек, службу пути — 561, движения — 351, телеграфа — 116, тяги — 300 и, наконец, на суда Амударьинской флотилии — 15. Всего — 1350 человек. Следовательно, батальоны выделяли для обслуживания дороги 60% своего состава[37]. В 1895 г. из 4730 рабочих и служащих Закаспийской железной дороги 1359 были солдатами железнодорожных батальонов. Офицеры занимали на дороге должности начальников дистанций пути, депо и станций, а солдаты — машинистов, дорожных мастеров, телеграфистов, кондукторов, стрелочников и другие.

Каждый новобранец после прохождения военного обучения направлялся на дорогу для работы по его гражданской спе-

[36] *Г. С. Кунавина.* К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата в колониальном Туркестане, Труды ТПИ, вып. 26, Ташкент, 1926, стр. 79—95.

[37] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 631, лл. 61—64.

циальности. В 1898 г., когда сооружалась Мургабская ветка, было решено создать в каждом батальоне пятые роты и направить их на строительство ветки.

В 1895—1898 гг. была построена Самарканд-Андижанская дорога с веткой на Ташкент. Ее строительство, а затем и эксплуатация осуществлялись без участия солдат железнодорожных батальонов. Это серьезно беспокоило местную администрацию; командующий войсками Закаспийского округа в 1898 г. попросил Главный штаб передислоцировать железнодорожный батальон из Барановичей на Самарканд-Андижанскую дорогу или сформировать здесь 3-й батальон, чтобы обеспечить надежную эксплуатацию туркестанских железных дорог. Он писал: «При отсутствии на дороге знающих дело железнодорожных рот в самую критическую минуту Округ может остаться без железнодорожного пути или для обеспечения успеха эксплуатации в военное время придется охранять дорогу военными силами, что при малочисленности войск в Туркестане представит весьма большие затруднения»[38]. Он доказывал, что содержание железнодорожных батальонов обойдется дешевле вольнонаемных рабочих, а главное — дорога будет иметь надежную охрану. Министерства путей сообщения и финансов возражали против формирования нового батальона. Но местная администрация настаивала на своем, указывая, что в 1898 г. во время Андижанского восстания движение на дороге было обеспечено только благодаря тому, что были приняты самые исключительные меры. На дорогу было выдвинуто два батальона пехоты с казаками, через каждые сто саженей пути были выставлены посты. Только благодаря этим мерам было обеспечено правильное движение. Туркестанский генерал-губернатор просил при невозможности сформировать новый батальон прибавить в каждый существующий батальон еще по одной роте.

Военное министерство в ответ на эту просьбу согласилось выделить две роты из железнодорожных батальонов, расположенных в Барановичах, отправить их в Туркестанский край, а Закаспийские батальоны свести в Среднеазиатскую железнодорожную бригаду. Решение вопроса задерживалось из-за финансовых затруднений. Дело в том, что после перехода дороги в 1899 г. из военного ведомства в министерство путей сообщения Закаспийские железнодорожные батальоны были оставлены для эксплуатации дороги. Хотя они продолжали подчиняться военному министерству, последнее считало, что шестые роты должны быть созданы за счет средств министер-

[38] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 11, д. 70, лл. 3—5—46.

ства путей сообщения. Было решено вопрос внести на обсуждение правительства[39].

2 декабря 1899 г. Государственный Совет, рассмотрев представление военного министра, принял решение ассигновать с 1 января 1900 г. особый кредит в сумме 55 233 руб. на формирование двух железнодорожных рот[40]. 6 сентября 1901 г. Военный Совет на основании предложения Главного штаба решил сформировать в составе 1-го и 2-го Закаспийских железнодорожных батальонов еще по одной роте, которые укомплектовать за счет солдат и офицеров железнодорожных батальонов в Барановичах, а из Закаспийских батальонов образовать Туркестанскую железнодорожную бригаду[41]. 10 декабря Государственный Совет решил отпустить для этого необходимые суммы, начиная с 1 января 1902 г.

С 1902 г. Закаспийские железнодорожные батальоны состояли из шести рот каждый и обслуживали всю линию Среднеазиатской железной дороги. Штат обоих батальонов был доведен до 3268 человек. Однако и при таком количестве солдаты не могли обеспечить нормальную эксплуатацию дороги, а тем более даже частично заменить рабочих местных национальностей. В 1903 г. снова был поставлен вопрос о необходимости увеличить численность каждой роты на 64 человека. Решение этого вопроса было отложено в связи с начавшейся русско-японской войной и отчасти от того, что военное министерство считало, что местных рабочих можно заменить русскими вольнонаемными рабочими без увеличения состава железнодорожных батальонов[42].

Между тем, администрация края и Управление дороги продолжали настаивать на увеличении числа нижних чинов в составе железнодорожных батальонов. Эта мера прежде всего вызывалась начавшейся революцией, когда выступления рабочих и железнодорожников участились и парализовали деятельность местной администрации, приостановили движение на железных дорогах.

Туркестанский генерал-губернатор 20 мая 1905 г. писал: «...именно теперь, когда на железных дорогах испытываются затруднения из-за волнений рабочих, необходимо позаботиться об увеличении состава Закаспийских железнодорожных батальонов»[43].

---

[39] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 11, д. 70, лл. 3—8.
[40] Там же, лл. 21—25.
[41] Там же, д. 599, л. 21.
[42] Там же, д. 70, лл. 92—95.
[43] Там же, л. 96.

Только в июле 1905 г. военное министерство признало целесообразным увеличить Закаспийские железнодорожные батальоны на 64 человека в каждой роте, т. е. каждый батальон на 384 человека, а всего на 768 человек. Предполагалось, что это увеличение даст возможность заменить рабочих местных национальностей солдатами, а главное, успешно вести борьбу с растущим революционным движением в крае. В течение 1905 г. и в начале 1906 г. изыскивались средства на содержание солдат. Тем временем совершенно неожиданно для царизма личный состав железнодорожных батальонов оказался ненадежным и не мог решить задачи, которые были на него возложены царским правительством. Солдаты, разбросанные по всей линии дороги, растворялись среди вольнонаемных рабочих, постоянно общались с ними и в годы революции выступали вместе с бастующими рабочими. Участие солдат железнодорожных батальонов в революционных выступлениях 1905—1907 гг. мы рассматриваем в специальной главе.

Туркестанский генерал-губернатор стал с 1906 г. настаивать на изоляции солдат от вольнонаемных рабочих, сосредоточении батальонов на Мургабской или Андижанской линии, а через некоторое время потребовал вывода их из Туркестанского края. Железнодорожные батальоны в 1911 г. были выведены из края.

Таким образом, в конце XIX и начале XX в. строительство Закаспийской и Самарканд-Андижанской железных дорог представляло собой предприятие, которое объединило большое число тружеников разных национальностей и способствовало формированию первых отрядов железнодорожных рабочих.

* *
*

Итак, на строительство Среднеазиатской, Ферганской и Бухарской железных дорог (1880—1917 гг.) наблюдался большой наплыв рабочих различных национальностей. Среди них особенно много было представителей местных национальностей — 70—80% от общего числа строителей. Это объясняется тем, что в конце XIX в. — начале XX в. под влиянием развития капиталистических отношений происходило массовое разорение ремесленников и дехкан. Значительная часть разорившихся крестьян искала любую работу.

В сельских местностях Туркестана (данные переписи 9117 г.) проживало 1 885 151 узбеков, из них 53% (или 999 130 чел.) мужчин. 3 107 были сельскими рабочими,

103 783 — полупролетариями и мардикерами, 94 461 — чайрикерами, 97 568 — бедняками, 202 595 — середняками[44]. В Закаспийской области 14,9% крестьян были безземельными, от 28 до 35,7% не имели рабочего скота и 50,6% не имели сельхозинвентаря. В Бухарском эмирате 25% крестьян были безземельными батраками[45].

Одной из причин наплыва местных рабочих на строительство железных дорог была возможность заработать больше, чем на хлопкоочистительных, маслобойных и других предприятиях.

Пополнение строителей дорог шло и за счет русских рабочих, которые вербовались из различных районов России. Кадры железнодорожников-эксплуатационников формировались также из солдат железнодорожных батальонов, которые после окончания службы оставались в крае на постоянное жительство.

Хотя туркестанских железнодорожников было сравнительно немного, они представляли самый организованный, сплоченный отряд рабочего класса. Удельный вес железнодорожников в Туркестане по отношению к общему количеству рабочих был выше, чем в Центральной России. На среднеазиатских железных дорогах числилось около 30 тыс. рабочих, в то время как на всех других предприятиях края работали около 40—45 тыс. человек. По своему социальному составу туркестанские путейцы представляли довольно пеструю картину. Основную часть составляли русские железнодорожники, приехавшие из Европейской России, — наиболее политически сознательные, революционно настроенные, с опытом классовой борьбы. Другая часть рабочих состояла из недавних выходцев из крестьян.

Самый боевой отряд железнодорожников составляли рабочие мастерских и депо. Это были кадровые пролетарии, организованные, политически развитые. Именно они являлись, как мы покажем, инициаторами многих революционных выступлений в Туркестане. Вслед за ними шли рабочие службы движения и связи. И, наконец, наиболее пассивными среди железнодорожников были рабочие службы пути и строительные рабочие.

На железных дорогах Средней Азии трудились и женщины, но по сравнению с общим числом рабочих и служащих они составляли очень незначительный процент.

---

[44] *М. Вахабов.* Формирование узбекской социалистической нации, Ташкент, 1961, стр. 144.

[45] *Г. Непесов.* Из истории Хорезмской революции (1920—1924 гг.), Ташкент, 1962, стр. 34.

Строили и эксплуатировали железные дороги рабочие различных национальностей. В своих работах В. И. Ленин не раз подчеркивал, что смешение пролетариев различных национальностей в процессе развития капитализма представляет прогрессивное явление.

Уточнить общее число рабочих, участвовавших в строительстве среднеазиатских магистралей с 1880 по 1917 г., пока не представляется возможным, хотя изученные архивные документы дают нам возможность назвать примерную цифру. По нашим подсчетам на строительстве дорог было занято 120 тыс. человек.

В течение этого же периода к эксплуатации Среднеазиатской, Ферганской, Бухарской железных дорог было привлечено значительное число рабочих и служащих. В 1914 г. на железных дорогах Туркестанского края числилось около 20 тыс. человек.

Совместный труд целой армии рабочих разных национальностей и на строительстве и эксплуатации дорог сплачивал и объединял их, помогал совершенствовать навыки труда, а главное, способствовал формированию местного железнодорожного рабочего класса, который под руководством русских железнодорожников развивался, становился политически зрелым и готовился к решающим битвам за свое освобождение от гнета и насилия.

Глава III

ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧИХ-СТРОИТЕЛЕЙ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СРЕДНЕЙ АЗИИ

Строительство дороги от Каспийского моря до Ташкента осуществлялось в исключительно тяжелых условиях. Даже солдатам железнодорожных батальонов приходилось жить в кое-как приспособленных вагонах, не спасавших ни от холода, ни от жары. Скученность, плохое питание, несвоевременная оплата труда, штрафы, доходившие до $^1/_3$ заработка, неполное и несвоевременное обеспечение обмундированием — все это делало жизнь солдат особенно тяжелой.

Воины-железнодорожники часто жаловались на невыносимые условия существования и дурное обращение. В приказах Командующего войсками Закаспийской области Куропаткина приводятся многочисленные жалобы железнодорожных солдат. Например, рядовые 1-й роты 1-го Закаспийского железнодорожного батальона стрелочники станции Казанджик Степан Тамбовцев и Яков Волков жаловались в 1893 г. на начальника станции, который часто прибегал к побоям[1]. Рядовые телеграфист Бехтольд и стрелочник Кривенко жаловались на задержку зарплаты: первому не платили с июля, второму — с апреля по декабрь 1894 г. Рядовые 2-го Закаспийского железнодорожного батальона стрелочники ст. Мерв Иван Лунин, Гурьян Скуратов, Адольф Рихти и Петр Слесарев в течение нескольких месяцев 1893 г. не получали жалования. Аналогичные жалобы неоднократно поступали и от других рядовых 2-го батальона. Солдатам-строителям задерживали не только выплату зарплаты. Жаловались и на питание, условия труда, на несвоевременность в обеспечении обмундированием. Казенная одежда, выдаваемая на довольно длительный срок,

[1] ЦГВИА СССР в Ленинграде, ф. 1050, оп. 1, д. 15, кор. 1, л. 5.

быстро изнашивалась. Дополнительные ассигнования не отпускались, и солдаты работали раздетые и разутые[2].

Еще более тяжелыми были условия труда и жизни вольнонаемных рабочих. Не были выработаны общие условия найма, кроме расценок на виды работ. Каждый подрядчик при вербовке рабочих устанавливал свои правила, совершенно произвольные.

Согласно выработанным Управлением дороги условиям, рабочие нанимались на 5,5 месяцев по 28 руб. 50 коп. в месяц при бесплатном питании, проезде и квартире. В действительности большинство из этих условий часто нарушалось. В 1886 г. в Москве и Нижнем Новгороде рабочих вербовали сроком на один год с месячным окладом 17 руб.

Рабочие из местных национальностей и персы нанимались на совершенно кабальных условиях. Начиная с 1894 г. срок найма устанавливался в 6 месяцев при жаловании 14 руб. в месяц, т. е. вдвое меньше чем русским рабочим, выходных дней не было, а продолжительность рабочего дня была установлена в 12 часов в летние дни и 10 часов в зимние. Из ничтожной зарплаты ежемесячно удерживалось по 4 рубля, как гарантия от самовольного ухода со строительства. В случае, если рабочий пожелал бы уйти с работы раньше окончания срока контракта, он должен был возвратить всю сумму, которую получил от подрядчика с начала работы и лишался внесенного залога и бесплатного проезда на родину.

Н. Полтаранов, начальник службы пути и зданий на Закаспийской железной дороге, писал: «... наняты были и вольнонаемные рабочие: частью русские, ценою от 25 до 30 рублей за 26 рабочих дней из Смоленской и ближайших с ней губерний, перевезенные на пароходах общества «Кавказ и Меркурий» за счет постройки дороги; частью персы и армяне, ценою от 17 до 23 рублей за *30 рабочих дней* (курсив мой. — *З. А.*), нанятые преимущественно в городе Баку»[3].

В действительности и русские, и местные, и иностранные рабочие на руки получали значительно меньше, так как на строительстве процветали всевозможные вычеты и штрафы.

Эти жестокие условия были несколько смягчены в 1895 г. после протестов и стачек рабочих. Были установлены выходные дни, повара оплачивались подрядчиком, все расчеты записывались в книжку каждого рабочего; залоговые деньги в размере 4 руб. в месяц вносились в Управление по постройке

---

[2] «Туркестанский сборник», т. 419, стр. 334.

[3] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 225, л. 72.

и записывались в расчетные книжки[4]. Однако, низкая заработная плата, 12-часовой рабочий день и удержания в виде залога оставались.

Несмотря на почти рабское положение рабочих, тысячи разорившихся крестьян из России и Средней Азии все же шли на строительство и нанимались на любых условиях.

Сдельная заработная плата также была низкой. По расценочной ведомости 1885 г. за 1 куб. сажень земляных работ русским рабочим платили по 3 руб. 50 коп., местным — около 3 руб. Расценки постоянно нарушались и фактически рабочие получали значительно меньше. Комиссия, обследовавшая дорогу в 1887 г. установила, что работы на основном участке производились узбеками, туркменами, таджиками, персами, русскими с оплатой от 2 руб. 50 коп. до 3 руб. за 1 куб. сажень земляных работ[5].

Еще более низкая заработная плата была на Мервском участке дороги. Рабочие набирались из туркмен Мервского оазиса с платой за день от 33 до 50 коп. За 1 куб. сажень вынутой земли платили местным рабочим от 1 руб. 10 коп. до 1 руб. 60 коп., русским рабочим — от 1 руб. 80 коп. до 3 руб.

В районе Чарджуя работали узбеки и таджики, которым платили от 1 руб. 75 коп. до 2 руб. 05 коп. за куб. сажень[6].

Заработная плата на Самарканд-Андижанской дороге была такая же низкая, как и на других участках. По данным на 17 января 1896 г. чернорабочие узбеки получали от 45 до 70 коп., персы — от 60 до 90 коп., русские — от 80 коп. до 1 руб. 10 коп. в день. Каменщикам-армянам платили от 1 руб. 50 коп. до 2 руб. и каменотесам от 1 руб. 60 коп. до 2 руб. 50 коп. в день[7].

На Мургабской ветке куб. сажень оценивалась от 1 руб. 35 коп. до 1 руб. 60 коп. За эту цену рабочие не только отрывали землю, но и возили ее на расстояние до 50 саженей.

Установление различных цен для рабочих разных национальностей в какой-то мере объяснялось учетом квалификаций, но главную роль здесь играла реакционная колониальная политика царизма по отношению к народам Средней Азии. Царизм проводил политику дискриминации местного населения, искусственно создавая неравенство, разжигая национальную рознь.

---

[4] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 225, лл. 74—75.

[5] Там же, д. 121, кор. 15, л. 31.

[6] Там же, л. 32.

л. 32.

[7] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 314, оп. 1, д. 5, л. 105.

Несмотря на то, что заработная плата была очень низкой, выплату ее задерживали иногда на 2—3 месяца и даже до полугода и года. Из-за задержки зарплаты многие семьи железнодорожников обрекались на голодное существование. 2 апреля 1891 г. рабочие-строители из Чарджуя телеграфировали министру внутренних дел:

«Нами 18 рядчиками мастеровыми, чернорабочими произведены работы на Закаспийской железной дороге у подрядчика, инженера Ипполита Константиновича Ивановского, который отказывается уплатить нам деньги; по окончании работ прошло около года, жаловались всюду; ... все рабочие и мастеровые бедствуют, сидят без хлеба и дела...»[8].

На Самарканд-Андижанской дороге подрядчик Керсновский задолжал 700 рабочим 70 тыс. руб. Рабочие и их семьи голодали. Обсчеты и обман при расчетах были обычным явлением, так как строительные конторы не вели расчетов с каждым местным рабочим в отдельности, а рассчитывались со старшинами. Это давало последним возможность производить незаконные удержания. Старшины, как правило, выдавали строителям заработанные ими деньги не полностью.

Неимоверно тяжелы были жилищные условия. Правительство, начиная строительство дороги и продолжая ее в глубь Средней Азии, нисколько не думало о создании для рабочих хотя бы минимальных жилищных условий. 6 марта 1886 г. генерал-лейтенант Анненков писал: «...Для помещения же людей могли быть отводимы, конечно, только кибитки, хотя и отапливаемые зимой железными печами, но все-таки не представляющие в сильные морозы достаточного прикрытия»[9].

К 1887 г., когда уже была построена дорога до Аму-Дарьи и шло строительство Самаркандского участка, почти на всем протяжении Закаспийской железной дороги, как установила комиссия, для жилья использовались шпальные бараки, землянки и полуземлянки. Эти помещения были настолько неприспособленными для жилья, особенно зимой, что комиссия вынуждена была признать, что они могут быть приравнены скорее к помещениям для домашних животных, чем для людей[10].

Часто для вербованных строителей не готовили никаких жилищ, рабочие сами должны были строить бараки, а впоследствии подрядчики отказывались им оплачивать эту работу.

---

[8] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 273/939, д. 35, 1891 г., VI делопроизводство, лл. 2—3.

[9] Там же, оп. 272/938, д. 15, 1886, л. 5.

[10] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 125, кор. 16, лл. 17—18.

В 1895 г. на Красноводский участок подрядчиком Аллахвердовым было привезено около 400 персов. Инструментов для работы, бараков для жилья, продуктов питания, питьевой воды — ничего заранее на участке приготовлено не было. На всех рабочих было 15 лопат, и подрядчик решил использовать прибывших для строительства бараков, причем они должны были носить на себе лес со станции Молла-Кары (в шести верстах от места работы). Рабочие сами заботились и о воде, принося ее со станции в кувшинах. Аллахвердов при расчете отказался оплатить строителям затраченное время. Часто рабочим доставлялись недоброкачественные продукты. Красноводским уездным врачом М. И. Шабловским было составлено несколько актов о недоброкачественности муки, о непригодности воды. Но даже в этих случаях администрация не принимала никаких мер. Комиссия Свечина в 1895 г. снова констатировала, что выдаваемая мука не пригодна для употребления. Несмотря на повторные протоколы уездного врача, рабочие продолжали получать испорченные продукты[11]. Комиссия установила, что рабочим продавали гнилые картофель и капусту по 80 коп. — 1 руб. 20 коп. за пуд, в то время как в Ашхабаде они стоили 40 коп., а в Самарканде — 20 коп.[12]

Трудны и неимоверно тяжелы были условия труда не только строителей, но и рабочих-железнодорожников. Их заработная плата была также очень низкой, рабочий день длился 10—12 часов, штрафы — процветали, а обеспечение водой и питанием было очень плохое.

На дорогах процветали казнокрадство, жульничество, воровство. Многочисленные комиссии часто устанавливали подлоги в отчетных документах, превышение цен на продукты питания, снабжение рабочих недоброкачественными товарами.

Яркой иллюстрацией воровства на дорогах было нашумевшее «дело подрядчика Рожковского», которому были отданы в 1894 г. все работы по строительству Красноводского участка. По многочисленным жалобам рабочих производились неоднократные ревизии, которые вскрыли преступления не только самого Рожковского, но и администрации дороги. Дело это тянулось почти 10 лет. Ревизии, а затем следствие установили, что генерал Ясюкович, подполковник Келлер и другие брали взятки у Рожковского, а последний, чтобы покрыть эти «расходы», подделывал ведомости на земляные и другие работы[13]. Преступления Рожковского были настолько серьез-

[11] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 231, кор. 30, л. 105.

[12] Там же, д. 125, л. 19.

[13] Там же, д. 231, кор. 30, лл. 16—20.

ны, что его вынуждены были отдать под суд. Материалы «дела Рожковского» и других дают нам право сказать, что характеристика, данная В. И. Лениным Сибирской дороге, может быть отнесена и к первым железным дорогам в Средней Азии. В. И. Ленин писал о Сибирской дороге следующее: «... великая не только по своей длине, но и по безмерному грабежу строителями казенных денег, по безмерной эксплуатации строивших ее рабочих...»[14]

Антисанитария, скученность, тяжелые условия труда вызывали вспышки болезней. Свирепствовали тиф, цинга. Эпидемия тифа в 1885 г. унесла много жизней рабочих.

10 августа 1885 г. начальник строительства Закаспийской военной железной дороги генерал Анненков телеграфировал в Главный штаб, что из 25 солдат, больных тифом, умерло 11. 26 августа он сообщил, что больных на всей линии 120 человек, из них 40 больны брюшным тифом. Имеются и другие архивные данные, свидетельствующие о большой заболеваемости среди рабочих.

Болезни косили и рабочих и солдат железнодорожных батальонов. 28 августа 1880 г., через 2 месяца после приезда первых двух рот 1-го батальона, начальник строительства дороги генерал Анненков вынужден был просить прислать 100 человек для доукомплектования рот, так как солдаты болели тифом и умирали десятками[15]. На отдельных участках рабочие через 2—3 месяца после прибытия оказывались нетрудоспособными. В 1900 г. одна из комиссий обследовала Мургабскую ветку и вынуждена была признать, что «вследствие изнурения и истощения сил рабочие не могли выдерживать пребывания на работах более трех месяцев и ослабевшие партии приходилось отправлять на родину и заменять их новыми»[16].

Чрезвычайно плохо было поставлено медицинское обслуживание строителей. Государство отпускало на это средств в два раза меньше чем на других линиях, хотя заболеваемость на среднеазиатских дорогах была выше, чем в Европейской части России.

Строители Бухарской и Ферганской дорог находились не в лучших условиях: десятичасовой рабочий день, тяжелые условия труда, плохое питание. Снабжением продуктами и организацией питания занимались купцы. Злоупотребления процветали. Вот один из примеров.

---

[14] *В. И. Ленин.* Соч, т. 5, стр. 74.

[15] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 272/938, д. 264, д. 50, ч. II, лл. 261, 266—268.

[16] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 281, л. 7.

9 июня 1914 г. житель Еревана И. А. Бекназаров с сыном взяли на себя обязательство доставлять продукты питания для строителей Бухарской железной дороги. Они должны были построить хлебопекарни, бойни, кладовые и другие необходимые учреждения с тем, чтобы бесперебойно снабжать строителей. Управление со своей стороны предоставило купцам исключительные права: Бекназаровы получили монополию на торговлю на все время строительства дороги. В результате ничего не было построено, а рабочие очень часто оставались без продуктов, продовольствие было низкого качества и продавалось втридорога. 3 апреля 1915 г. фельдшер Зборовский, произвел санитарный осмотр лавки Бекназарова и записал: «Бочка с капустой покрыта изнутри толстым слоем плесени, в капусте масса различных червей, селедка к употреблению негодна, томат покрыт плесенью, грибы — тоже». В конце апреля главный инженер вынужден был предложить Бекназаровым прекратить торговлю в лавках[17].

Замена Бекназаровых другими торговцами ничего не изменила. По-прежнему рабочие снабжались продуктами первой необходимости с большими перебоями, низкого качества и по завышенным ценам. В июле 1916 г., когда Управление дороги потребовало от лавочников соблюдения таксы при отпуске товаров, они прекратили торговлю.

Строители Бухарской дороги тоже ютились в полуземлянках, палатках. Администрация дороги, надеясь на то, что осень в Средней Азии бывает теплой, на некоторых участках не построила никаких жилищ. С наступлением ранних холодов в 1914 г. рабочие фактически оказались на улице.

Расценки на различные виды работ на Бухарской дороге были гораздо ниже, чем на всех остальных магистралях. В 1891—1904 гг. на Сибирской железной дороге 80,8% строителей-землекопов получали от 1 руб. 50 коп. до 1 руб. 75 коп. в день, а мастера — от 1 руб. 97 коп. до 2 руб., хотя на сибирской магистрали были установлены более низкие расценки, чем на других железных дорогах царской России[18]. На строительстве Киевской дороги плотникам платили по 3 руб. в день при бесплатном питании. Таким образом, цены на труд везде были значительно выше, чем на Бухарской дороге[19].

Под влиянием рабочих стачек на Бухарской железной дороге в конце октября 1915 г. администрация вынуждена была

---

[17] ЦГИА СССР, в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 113, лл. 11—12, 108, 121.

[18] *В. Ф. Борзунов.* Рабочие Сибирской железнодорожной магистрали в 1891—1904 гг., ж. «История СССР», 1959, № 4.

[19] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 263, л. 119.

несколько повысить расценки. Но это вынужденное повышение зарплаты не могло улучшить условия жизни рабочих, так как стоимость дневного пропитания в годы империалистической войны увеличилась вдвое и втрое.

При найме рабочих на Бухарской и Ферганской железных дорогах формально заключались весьма обстоятельные договоры, которые подписывались рабочими и заверялись. Хотя договорами и предусматривалось бесплатное снабжение рабочих бараками, водой, отоплением и освещением, оплата проезда в один конец в случае, если рабочие проработают не менее 3 месяцев, в оба конца — в случае работы в течение 6 месяцев, все эти обязательства оставались только на бумаге.

Многие статьи договоров были очень путанными, что давало возможность нарушать условия соглашений, обманывать рабочих, наживаться за их счет. Особенно много нарушений допускали подрядчики. В архивах хранятся многочисленные документы, подтверждающие факты нарушения договоров. Так, например, 38 землекопов, работавших у подрядчика Багрка, не могли получить расчета за 18 дней. Подрядчик не только не уплатил за проработанные дни, но и не выдавал паспорта. 18 сентября 1915 г. рабочие написали жалобу главному инженеру дороги[20]. Часто по вине администрации строители оставались без работы. Согласно договору, такие дни должны были оплачиваться, но, как правило, этот пункт соглашения нарушался. В декабре 1915 г. 16 плотников просили главного инженера помочь им получить за 13 дней, в течение которых они не работали по вине дороги[21]. Артель каменщиков Линера в декабре 1915 г. просила главного инженера Бухарской дороги уплатить за дни, в которые они не работали не по своей вине. Начальник III участка не хотел оплатить 137 прогульных и 124 проездных дней на всех членов артели. В декабре 1915 г. каменщики артели Якобсона просили заплатить 257 руб. 25 коп. за дни, когда они не работали не по своей вине[22], и т. д. Фактов нарушения договорных условий было множество.

Не менее тяжелыми были условия труда и военнопленных. Хотя Управление дороги ежедневно удерживало у каждого из них по 15 коп. на покупку обмундирования, фактически пленные почти ничего не получали. Старший адъютант штаба Военного округа капитан Дьячков, осмотрев военнопленных, установил, что 26% из них не имеют даже положенных двух пар белья[23].

[20] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 263, л. 209.
[21] Там же, л. 207.
[22] Там же, д. 263, л. 229.
[23] Там же, д. 269, лл. 458—460.

Доктор Греков, осмотревший дорогу, в июне 1916 г. писал: «Громадное большинство военнопленных рабочих при моем объезде выглядело оборванными, чуть ли не половина не имела белья, обувь многих развалилась. Неодинаково и неравномерно организовано продовольствие военнопленных: кое-где производится всего одна варка пищи в день, причем в ужин рабочие ничего не получают, кроме чая или кофе...»[24].

Еще хуже было положение военнопленных, работавших у подрядчика Азарнова. Они жили в порванных палатках, спали на голой земле, часто оставались без хлеба и продуктов. Вагоны-лавки, обычно, снабжали в первую очередь вольнонаемных рабочих, а поэтому пленные не успевали купить себе нужные продукты. Военнопленным платили гораздо меньше, чем вольнонаемным за одни и те же виды работы. Кроме того, из дневного заработка каждого военнопленного делались многочисленные вычеты: 25 коп. передавалось в депозит министерства путей сообщения, 15 коп. — для поддержания в исправности одежды, белья, обуви, 35 коп. — за продовольствие. Таким образом, у каждого военнопленного удерживалось за день по 75 коп. Эти деньги шли не по назначению, а являлись источником обогащения жуликов и проходимцев.

Таким образом, строители железных дорог находились в исключительно тяжелых условиях. Железнодорожные магистрали в Средней Азии строились на костях русских, местных и других рабочих. Изнурительный труд, низкая заработная плата, бесконечные вычеты и длительные задержки зарплаты под различными предлогами, полное лишение нерусских рабочих выходных дней, обман, плохие жилищные условия — все это вызывало справедливое возмущение рабочих и даже их открытые выступления.

---

[24] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 269, лл. 476—478.

Глава IV

ЗАРОЖДЕНИЕ И РАЗВИТИЕ РЕВОЛЮЦИОННОГО ДВИЖЕНИЯ СРЕДИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ

Рабочие выступления в 80—90-х гг. XIX в. на сооружаемых железных дорогах в Средней Азии

Прослеживая зарождение и развитие рабочего движения на строительстве среднеазиатских железных дорог, мы обнаружили в архивных документах свидетельства, что уже в 80-х гг. имели место отказы и массовый уход с работы строителей дорог (в 1881 г. на Кизиларватском участке, в 1886 г. на участке от Мерва до Чарджуя, в 1887 г. в Чарджуе), а в 90-х гг. рабочие переходили уже к открытым революционным выступлениям (в 1895 г. — на Красноводском участке, в 1899 г. — на Самарканд-Андижанской дороге с веткой на Ташкент).

Для строительных работ на Кизиларватском участке подрядчиком Керсновским было завербовано 600 рабочих разных национальностей. К июню 1881 г. из этого числа осталось менее половины[1].

Руководитель строительных работ на Чарджуйском участке инженер Руднев 14 июня 1886 г. сообщал, что все 1000 землекопов-бухарцев Чарджуйского бекства бросили работу и ушли по домам[2].

В 1891 г. приостановилось строительство будок и казарм на Чарджуйском участке у подрядчика Ивановского. Работы велись в глубоких сыпучих песках, при постоянной нехватке воды, разбросанности сооружений. Трудности усугублялись тем, что подрядчик задерживал заработную плату, задолжав рабочим 15 тыс. рублей. Неоднократные жалобы строителей оставались без последствий. Наконец терпение рабочих иссякло и они не вышли на работу. Об этом случае командующий

[1] ЦГИА, УзССР, ф. 856, оп. 1, д. 1, л. 117.
[2] Там же, ф. 3, оп. 1, д. 3, л. 83.

войсками Закаспийского округа Куропаткин сообщил в министерство внутренних дел[3].

Бегство рабочих со строительства — как одна из форм протеста — приняло такие размеры, что пришлось принимать принудительные меры. Куропаткин в 1893 г. писал военному министру:

«...по донесению начальника дороги находящиеся на работах бухарцы работали столь неохотно и с таким малым успехом, что их приходилось удерживать силой на работах и потребовалось обратиться к вмешательству бухарских властей, прося назначения бухарских чиновников для понуждения рабочих»[4].

В 1895 г. на строительстве Красноводского участка имели место открытые выступления рабочих. Выше указывалось, что нерусские рабочие нанимались на кабальных условиях, они не имели выходных дней, принудительные вычеты, постоянные обманы и т. п. были обычным явлением.

Подрядчик Рожковский нанял несколько сот рабочих-персов, по прибытии в Красноводск выдал им расчетные книжки с правилами, установленными самим подрядчиком. Расчета с каждым рабочим не велось, а деньги выдавались старшему, который при раздаче заработной платы часть денег утаивал. Рожковский, наняв рабочих 16 декабря 1895 г., начало работы посчитал с 20 декабря и отказался оплатить все праздничные и ненастные дни, в которые работы не производились. Рабочие из партий тамады Аббас-Кули и тамады Баба-Киши, всего 153 человека, проработав два месяца, коллективно заявили о недовольстве расчетом. Они потребовали рассчитать их помесячно, установить дни отдыха и дать кашевара, улучшить качество муки. Рожковский предложил им перейти на сдельщину, тогда они бросили работу и подали жалобу на Рожковского уездному начальнику. Три дня рабочие не приступали к работе. Большая часть (100 человек) выехали на родину, а остальные согласились приступить к работе, лишь добившись некоторых уступок: дважды в месяц рабочим давали дни отдыха[5].

Второе открытое выступление рабочих произошло на этом же участке, в том же году у подрядчика Аллахвердова. Он наняв 353 персов во главе с тамадою Мешади-Беюк 3 января, поставил их на земляные работы лишь 11 января. До этого

[3] ЦГВИА СССР, ф. 400, оп. 273/939, д. 35, 1891, VI делопроизводство, лл. 7—9.

[4] ЦГИА УзССР, ф. 33, оп. 1, д. 1, л. 14.

[5] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 225, кор. 29, лл. 21—22, 73.

рабочие занимались устройством бараков для жилья. 13 февраля рабочие потребовали от Аллахвердова жалованье за 1 месяц и 10 дней, но он расчитал их лишь за 18 дней, считая день найма не 3 января, как было фактически, а 11 января, и высчитал все праздничные и ненастные дни. Кроме того, за полученную рабочими муку записал по 1 руб. 40 коп. за пуд, тогда как сам ее купил по 1 руб. 10 коп.

Недовольные таким расчетом, рабочие «стали шумно требовать немедленной с ними расплаты». Притом «...раздражение рабочих было настолько сильно, что рядчик Аллахвердов принужден был скрываться...». Положение становилось угрожающим. Боясь могущей возникнуть стачки, представитель воинской части капитан Фельд арестовал тамаду Мешади-Беюка и отправил в Красноводск. Вслед за ним ушли 34 рабочих, чтобы предъявить уездному начальнику свои требования.

В конце 1894 г. на Красноводском участке объявили протест 400 рабочих-лезгин: они требовали, чтобы контора вела расчет с каждым из них в отдельности, а не через рядчика[6].

С требованием улучшения условий труда выступали и другие рабочие. Об этих событиях Куропаткин получил 8 марта 1895 г. докладную записку от штабс-капитана Кошубы. В тот день был издан секретный приказ, согласно которому создавалась комиссия под председательством начальника железнодорожного отдела штаба округа генерал-майора Левашова. Комиссии предписывалось произвести ревизию Красноводского участка строительства и тщательно проверить справедливость жалоб рабочих.

Комиссия, работавшая с 30 апреля по 30 мая 1895 г., подтвердила справедливость жалоб рабочих на чрезмерно тяжелые условия контракта, отсутствие выходных дней, вычеты в виде залога около 30% заработной платы за каждый месяц, нечеловеческие условия жизни (землянки и полуземлянки), плохое снабжение водой, бесконечные случаи обмана, неудовлетворительное снабжение продуктами питания и т. д. Опасаясь более серьезных выступлений, комиссия рекомендовала удовлетворить все требования рабочих за счет Рожковского; считать правильным удержание залоговых денег, но обязать подрядчиков вносить сумму залога в расчетную книжку рабочих; установить выходные дни; содержать поваров за счет подрядчика; все расчеты также записывать в расчетную книжку.

---

[6] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 225, кор. 29, лл. 20—21, 73—74.

Рассмотрев жалобу на подрядчика Аллахвердова, комиссия решила удовлетворить требования рабочих и постановила уплатить им за 1 месяц и 4 дня; за проезд с рабочих не удерживать; за муку вместо 5 руб. 38 коп. удержать только 3 руб.

Недовольство выражали также рабочие-бухарцы, нанятые в Чарджуе. Они бросили работу, требуя изменения условий контракта и, в первую очередь, установления выходных дней. Эти требования также были удовлетворены[7].

Таким образом рабочие добились ряда уступок. Законность их требований была настолько очевидна, что даже царская администрация, опасаясь более крупных выступлений и срыва строительства, вынуждена была удовлетворить рабочие требования.

Удовлетворение требований строителей не ослабило рабочего движения на дороге, наоборот, успех воодушевил рабочих и сделал их более настойчивыми. Заместитель Рожковского, некто Бочковский, через два месяца после отъезда комиссии Левашова, писал: «Рабочие и служащие ежедневно осаждают меня, являются даже на квартиру, безобразничают, довели до того, что находишься как в лихорадочном состоянии».

Вскоре 390 строителей дороги снова выразили свой протест. 6 июня 1895 г., когда истек срок контракта, они обратились к Рожковскому за расчетом. Тот, вместо причитавшихся рабочим 15 000 рублей, предложил получить только... 162 рубля и отказался доставить на родину. В ответ на это рабочие забастовали[8].

Рожковский имел основание опасаться и за свою жизнь и за последствия стачки, могущей перейти во всеобщую. Через шесть дней, 12 июня, он телеграфировал в Ашхабад, командующему войсками: «Неуплатою в срок денег за произведенные работы и другими мерами управления бунтуют против меня рабочие, которые, пользуясь безнаказанностью, нарушают контракт, уходят целыми партиями с работ, **устраивают общие стачки** (подчеркнуто мною. — *З. А*); опасаясь серьезных беспорядков, прошу спешных распоряжений мне и уездному начальнику... До устранения беспорядков, допускаемых управлением работ и ведущих к убыткам казны и моим, продолжать работу не могу»[9].

18 июня вспыхнуло недовольство среди рабочих-персов. Многие из них явились в контору и потребовали, чтобы им

---

[7] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, кор. 29, д. 225, лл. 92—93.

[8] Там же, д. 231, л. 125.

[9] Там же, д. 230, кор. 30, лл. 139—140.

окончательно объявили о том, когда их отпустят на родину... «в противном случае разнесут контору в пух и прах...»[10]. Стремясь предотвратить дальнейшие волнения, Управление дороги согласилось удовлетворить требования землекопов. Снова рабочие добились некоторых уступок со стороны администрации.

Таким образом, несмотря на то, что стачки 1895 г. на Красноводском участке Закаспийской дороги были стихийными и неорганизованными, они представляли собой шаг вперед по сравнению с выступлениями в 80-х гг., ибо рабочие уже предъявляли обоснованные требования (установление выходных дней для рабочих местных национальностей и персов, правильный и своевременный расчет и т. д.) и добивались, в какой-то мере их удовлетворения.

Волнения рабочих в эти годы происходили не только на Красноводском участке, но и на Самарканд-Андижанской дороге. Подрядчик Керсновский, взявший подряд на укладку и балластировку Самарканд-Андижанской дороги, к 30 марта 1899 г., к концу работы, не имел оборотных средств и не мог рассчитаться с рабочими. Голодные и беспомощные, они требовали расчета, и не получив его, забастовали. В тот же день Керсновский телеграфировал в Министерство путей сообщения, что не в состоянии рассчитаться с рабочими, «ибо доведен до полного разорения и опасается беспорядков со стороны неудовлетворенных рабочих...»[11].

Местные власти были очень встревожены недовольством рабочих, которое с каждым днем усиливалось. Администрации дороги предложили вывезти строителей Керсновского (700 чел.) к постоянному месту жительства, обещав переслать причитающиеся им суммы, но необходимых средств не было. Рабочие не соглашались на отъезд.

Генерал-лейтенант Иванов 4 апреля просил министра путей сообщения приказать администрации дороги принять экстренные меры для удовлетворения рабочих. Так как положение становилось все более тревожным, главный строитель участка инженер Урсати и подрядчик Керсновский попросили самаркандского военного губернатора генерал-майора Федорова усилить полицейскую охрану, боясь растущего возмущения рабочих. Генерал прислал охрану, но считал, что ей в помощь нужно еще направить войска, хотя ясно было, что «...мера эта голодных не удержит»[12].

[10] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф. 1050, оп. 1, д. 230, л. 134.

[11] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 4, д. 380, л. 3.

[12] Там же, лл. 8—9.

Стремясь предотвратить забастовку, власти прибегали к обычной в таких случаях и широко применяемой в царской России политике «кнута и пряника». Генерал Федоров боялся, что бастующие могут появиться в Самарканде и устроить «беспорядки». 14 апреля он попросил туркестанского генерал-губернатора разрешить взять из имеющихся у него «...депозитов сумму на прокормление рабочих до решения дела Керсновского, а равно найма для них помещений, разместить голодных рабочих в лагере, назначить офицеров и послать роту солдат для усмирения, чтобы не допустить появления бастующих в Самарканде, где они могут вызвать «беспорядки». Просьба Федорова была удовлетворена[13].

Но эти половинчатые меры не спасли положения. Рабочие настаивали, чтобы им выдали деньги или отправили всех в Самарканд, в Управление дороги, где они будут добиваться удовлетворения своих требований: полного расчета и отправки домой за счет подрядчика.

17 апреля генерал-губернатор приказал Федорову: «...принять меры, чтобы они (рабочие.—*З. А.*) не захватили самовольно паровоз и вагоны для отъезда в Самарканд...»[14]. В крайнем случае, он предлагал отправить рабочих в Самарканд и держать там в изоляции. А пока губернатор распорядился направить солдат из кадрового батальона, находящегося в его распоряжении, к месту событий. Наряду с этим он продолжал настойчиво просить министерство путей сообщения о принятии экстренных мер к удовлетворению требований рабочих, чтобы не осложнять положения еще больше.

Все эти мероприятия говорят о том, что администрация считала положение на железной дороге весьма серьезным.

17 апреля министр путей сообщения князь Хилков телеграфировал туркестанскому генерал-губернатору, что распоряжение о выдаче денег рабочим Керсновского отдано. Было выделено 10 тыс. руб., которые не изменили положения. Рабочие получили только $^1/_7$ причитающейся им суммы. Федоров вынужден был признать, что «получив небольшую уплату, они не могли даже рассчитаться со своими домохозяевами и лавочниками, которым задолжали»[15].

Наконец 13 мая Управление дороги решило отправить рабочих за казенный счет к месту жительства, а местным рабочим предложило ждать окончательного расчета. Начальник Управления Урсати понимал, что эта мера рабочих не удовлет-

---

[13] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 4, д. 380, лл. 8—9.
[14] Там же, лл. 25—26.
[15] Там же, лл. 30, 44.

ворит, ибо многим некуда было ехать, а большинство везде ждала нужда. Поэтому он просил: «...для предупреждения беспорядков на случай неудовольствия рабочих на означенную меру прошу Ваше превосходительство приказать оградить как управление постройки с моей квартирой, так и контору Керсновского надлежащей охраной».

Через 2 дня, 15 мая, из Министерства путей сообщения было получено следующее извещение: «Сего числа государю благоугодно было повелеть ныне же уплатить из сумм постройки Андижанской дороги все, что действительно причитается служащим и рабочим Керсновского, а затем, если нужно, судом взыскать с подрядчика за его счет уплоченные суммы»[16]. Рабочие и на этот раз добились некоторых уступок у царского правительства.

Однако полный расчет был произведен с рабочими не сразу. Урсати самовольно решил выдать лишь половину следуемой суммы. Рабочие снова обратились с прошениями и жалобами к генерал-губернатору и добились выплаты причитающихся им денег полностью. Жалование рабочим было выдано только за то время, которое они фактически работали, а за 3 месяца, проведенные в ожидании расчета, рабочие ничего не получили. 11 июня 50 рабочих от имени своих товарищей подали генерал-губернатору петицию с просьбой уплатить жалованье за время ожидания (с 1 февраля по 15 мая) и выдать бесплатные билеты на проезд по Самарканд-Андижанской дороге, которую сами построили. Хотя Управление дороги считало, что строители не имеют права на бесплатный проезд до Красноводска, но, боясь волнений, согласилось обеспечить их билетами[17]. Так закончилась стачка 1899 г. на Самарканд-Андижанской дороге. Она так же, как и стачки 1895 г. на Красноводском участке Закаспийской дороги, носила стихийный, неорганизованный характер, но отличалась тем, что в ней было вдвое больше участников (700 человек), и они действовали настолько решительно, что для усмирения их была вызвана рота солдат.

В 90-х гг. массовые протесты имели место не только среди строителей дороги, но и среди железнодорожников, которые работали на уже построенной дороге. 30 сентября 1893 г. администрация дороги сообщала, что на одной дистанции «...имел место случай отказа поденщиков от выхода на линию, вследствие чего производство работ приостановлено на 2 дня. Причина в том, что начальник дистанции наложил на этих

[16] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 4, д. 380, лл. 60—68.
[17] Там же, лл. 72, 75—76—83, 117.

рабочих штрафы и удержал их при выдаче жалования. Рабочие обратились с жалобой»[18].

Этот случай подтверждает, что железнодорожники выступали не только с требованиями своевременной выдачи зарплаты, правильности расчета, установления выходных дней для рабочих из местных национальностей, но и против штрафов, размеры которых с каждым годом росли.

Все эти выступления имели огромное значение для дальнейшего развертывания революционных событий в крае.

Требования рабочих в 80—90-х гг. носили исключительно экономический характер. Но, как указывал В. И. Ленин, рабочий класс, добиваясь улучшения условий жизни, поднимался вместе с тем и морально, и умственно, и закалялся политически, становился более способным осуществлять свои великие освободительные цели[19]. В. И. Ленин писал: «Каждая стачка обогащает опыт всего рабочего класса. Если стачка удачна, она показывает ему силу объединения рабочих и побуждает других воспользоваться успехом товарищей. Если она неудачна, она вызывает обсуждение причин неуспеха и изыскание лучших приемов борьбы»[20].

Выступления железнодорожников Средней Азии явились откликом на растущие революционные выступления русского рабочего класса в 90-х гг. XIX в. Если сравнить стачки на Красноводском участке Закаспийской дороги (1895 г.), на Самарканд-Андижанской дороге (1899 г.) со стачками на российских железных дорогах, то можно сделать вывод, что все они имели некоторые общие черты.

Рабочее движение на железных дорогах Средней Азии в первый период революции 1905—1907 гг.

В начале XX в. Россия превратилась в центр мирового революционного движения. Под влиянием революционных событий в России усилилось рабочее движение и на далекой среднеазиатской окраине. Выступления туркестанских рабочих постепенно приобретали новые формы, становились более организованными. Наряду с экономическими рабочие начинали предъявлять и политические требования: введение 8-часового рабочего дня, свободы слова, собраний, созыв Учредительного собрания и т. д.

На развертывание революционного движения в Туркестане

---

[18] ЦГИА УзССР, ф. 33, оп. 3, д. 2, л. 13.
[19] *В. И. Ленин,* Соч., т. 8, стр. 415.
[20] *В. И. Ленин,* Соч., т. 2, стр. 97—98.

большое влияние оказали первые социал-демократические кружки и организации. Мы не ставим перед собой задачу проследить зарождение и развитие марксистско-ленинских идей в Средней Азии, так как по этому вопросу имеется довольно обширная литература, и он является предметом специального исследования. Нашей целью является изучение революционных выступлений железнодорожников Средней Азии и солдат железнодорожных батальонов.

События 9 января 1905 г. в Петербурге положили начало первой, буржуазно-демократической революции в России, всколыхнувшей и Туркестанский край. Хотя выступления железнодорожников Средней Азии в годы первой русской революции нашли должное освещение в исторической литературе, найдены новые архивные материалы, восполняющие пробелы в изучении этого важного периода в истории нашей страны. В трудах, изданных до последнего времени, не использованы многие документы, которые нам удалось найти в архивах Москвы, Ленинграда и Ташкента. Новые документы пополняют сведения об отдельных событиях 1905—1907 гг., таких, например, как забастовка почтово-телеграфных рабочих в ноябре 1905 г., выступления рабочих железнодорожников в период революции и других.

В дальнейшем мы будем более подробно останавливаться на событиях, о которых имеются новые данные, а о событиях, уже получивших освещение в литературе, будем говорить менее подробно с тем, чтобы не нарушить цельность изложения.

Как известно, откликом на события 9 января 1905 г. явились выступления железнодорожников Ташкента, Самарканда, Кизил-Арвата во время банкетов, устроенных 12 января либеральной буржуазией в честь 150-летнего юбилея Московского университета. Рабочие представители произносили революционные речи. В Ташкенте в банкете участвовало 400 рабочих, и поэтому банкет по существу превратился в революционный митинг. Ораторы впервые открыто призывали своих товарищей — рабочих и крестьян к объединению для борьбы с существующим строем, за 8-часовой рабочий день, за свободу слова, собраний, за созыв Учредительного собрания. Здесь же производился сбор пожертвований в пользу семей погибших 9 января.

Следующим крупным выступлением железнодорожников после начала революции 1905—1907 гг. явилась февральская забастовка рабочих Главных Среднеазиатских мастерских и Ташкентских временных мастерских, которая открыла полосу забастовок и в других городах Туркестана.

Забастовка в Ташкентских временных и Среднеазиатских мастерских, вспыхнувшая 13 февраля 1905 г., была хорошо подготовлена, создан стачечный комитет, выработаны конкретные требования, носившие не только экономический, но и политический характер. Рабочие требовали: установления 8-часового рабочего дня; свободу собраний, союзов, стачек; увеличения заработной и поденной платы; установления расценок при участии представителей рабочих; учреждения комиссии из представителей рабочих и администрации для разбора конфликтов, приема и увольнения; уничтожения штрафов, удаления некоторых лиц из администрации; объявления дней 1 мая и 19 февраля праздничными. Рабочие заявили, что если эти требования не будут удовлетворены, они прекратят работу. Так как администрация ответила отказом, 18 февраля началась забастовка .

19 февраля утром начальник Среднеазиатской дороги Ульянин был в Черняево, где рабочие депо предъявили 25 требований, подобных ташкентским, и назначили срок для ответа — 24 февраля. Ульянин издал 20 февраля на станции Черняево распоряжение, в котором говорилось, что вопрос об увеличении поденной платы и расценок на сдельные работы будет немедленно рассмотрен в Управлении дороги, будут построены столовая и библиотека, приняты меры для снабжения мастеровых казенными квартирами или, по крайней мере, будет поставлен вопрос о выдаче казенного топлива, проживающим на частных квартирах; обещана была и своевременная выдача зарплаты, кратковременные отпуска, проведение собраний в свободное от работы время и выборы уполномоченных для заявления нужд начальнику участка тяги. После удовлетворения ряда требований рабочие депо решили забастовки не объявлять»[21].

В тот же день Ульянин прибыл в Ташкент в сопровождении солдат 2-го железнодорожного батальона. В течение ночи и утром 21 февраля прибыли в Ташкент мастеровые из этого же батальона и 75 мастеровых из кушкинской роты. Всего прибыло 320 солдат, из которых 300 могли быть поставлены на работу в мастерских[22].

21 февраля в 7 часов утра был отпечатан, вывешен и роздан приказ начальника Среднеазиатской железной дороги, в котором говорилось о том, что мастеровым и рабочим с 22 февраля 1905 г. устанавливается 9-часовой рабочий день, что накануне воскресений и праздников рабочий день сокращается

[21] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 32.
[22] Там же, лл. 28—30.

на 2 часа, что чернорабочим с 1 марта плата увеличивается до 70 коп. в день, а вопрос об увеличении поденной платы и об изменении расценок будет рассмотрен Управлением дороги после получения всех данных из Ташкентских и Кизилватских мастерских. Все остальные требования: 8-часовой рабочий день; празднование 19 февраля и 1 мая, оплата сверхурочных работ по нормам, превышающим правила расчетной книжки, участие мастеровых в составлении расценок, полуторная плата за все время командировки, участие представителей мастеровых в комиссии по разбору недоразумений и вопросов приема и увольнения, — не были удовлетворены, хотя администрация дороги обещала их представить для разрешения в вышестоящие органы.

Все это показывает, насколько администрация дороги была напугана февральской стачкой железнодорожников. Она готова была удовлетворить не только экономические требования, но поставить перед министерством путей сообщения требования рабочих о 8-часовом рабочем дне, о свободе слова, о праздновании 1 мая и другие, но одновременно стягивала силы для подавления рабочих выступлений.

21 февраля 1905 г. было получено разрешение командующего войсками военного округа усилить по мере надобности число солдат железнодорожных батальонов нижними чинами Туркестанского и Закаспийского саперных батальонов и Туркестанской телеграфной роты.

22 февраля рота Туркестанского саперного батальона прибыла на ст. Ташкент. На нее была возложена караульная служба, охрана водоснабжения и нефтехранилищ на случай, если забастовавшие рабочие попытаются помешать солдатам в мастерских и будут препятствовать движению на дороге[23].

Вечером 21 февраля представители рабочих Среднеазиатской и Оренбург-Ташкентской дорог собрались на совещание. Единогласно было решено к работе не приступать. 22 февраля мастеровые в полдень снова собрались, подали начальнику дороги письменное заявление и объявили, что решили к работам не приступать до полного удовлетворения всех их требований.

22 февраля Ульянин телеграфировал в Управление железных дорог: «Сегодня мастеровые рабочие ташкентских мастерских вопреки обещанного не приступили к работам и заявили, что решили не работать до установления восьмичасового дня и полного удовлетворения всех остальных требований, перечисленных в шифрованной телеграмме моей из Ашхабада.

[23] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 28—30.

Сверх объявленных мной вчера льгот никаких более уступок делать не считаю себя в праве». В тот же день из Управления железных дорог была получена ответная телеграмма, в которой говорилось, что рабочим нужно назначить срок, когда они должны приступить к работе, предупредив, что дальнейших уступок не будет[24]. Содержание телеграммы было объявлено представителям рабочих, но оно не поколебало их решения.

23 февраля с утра вместо бастующих были направлены 100 солдат. Мастерские возобновили работу. Предполагалось в следующие дни поставить еще 200 солдат. Рабочим было объявлено, что они считаются уволенными и могут получить расчет[25].

23 февраля 1905 г. стачечным комитетом, руководимым социал-демократическоkй организацией, было выпущено воззвание, обращенное к рабочим и солдатам. В воззвании «К рабочим» железнодорожники призывались стойко бороться за свои права, не идти на компромисс после незначительных уступок со стороны администрации, бороться за главные требования — 8-часовой рабочий день и увеличение заработной платы.

Воззвание призывало: «Настаивайте на введении 8-часового рабочего дня и увеличении заработной платы. Не бойтесь угроз и застращиваний начальства: это обычный прием тех, кто не располагает действительными средствами борьбы».

Во втором воззвании «К рабочим», выпущенном в этот же день, были заклеймены те лица, которые предали общее дело и за небольшие уступки согласились приступить к работе. Воззвание призывало действовать дружно, стойко, мужественно, помня, что борьба рабочих ташкентских мастерских есть поддержка борьбы всего российского пролетариата.

Тогда же было принято обращение «К солдатам железнодорожного и саперного батальонов», в котором разъяснялось, почему рабочие объявили забастовку, за что они борются и насколько справедливы их требования. Стачечный комитет призывал солдат поддержать рабочих в их борьбе за свободу, за улучшение условий труда и жизни. Солдат призывали помочь приостановить движение на железной дороге и заставить администрацию дороги идти на новые уступки[26].

Уже 23 февраля часть рабочих (до 300 человек), обманутая обещаниями администрации и испуганная угрозой увольн-

---

[24] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 12—13.
[25] Там же, лл. 28—30.
[26] Там же, лл. 43—45.

ления, заявила о своем согласии вернуться в мастерские. Солдат начали постепенно заменять рабочими[27].

Администрация дороги вынуждена была пойти на новые уступки и только 28 февраля рабочие ташкентских мастерских, добившись новых уступок, приступили к работе.

Одновременно с ташкентскими рабочими объявили забастовку мастеровые почти всех крупных железнодорожных станций. Забастовка едва не превратилась во всеобщую.

Забастовка в депо Чарджуй продолжалась 2 дня. Мастеровые предъявили 29 требований. В ответ начальник дороги приказал уволить участников забастовки и заменить их солдатами. Но после того, как администрация дороги пошла на ряд уступок, 23 февраля забастовка была прекращена.

22 февраля забастовали рабочие Кизиларватских главных мастерских. Забастовка охватила депо и мастерские участка пути. Бастующие призвали станционных служащих прекратить движение поездов, предъявили 23 требования и заявили, что приступят к работе, когда начальник дороги удовлетворит их. 28 февраля Ульянин прибыл в Кизил-Арват, предварительно распорядившись заменить бастующих рабочих станции и депо солдатами железнодорожного батальона. В Кизил-Арват была направлена одна саперная рота. Ульянин был вынужден удовлетворить некоторые требования рабочих, и 1 марта забастовка была прекращена.

В конце февраля и начале марта 1905 г. волнения повторились в Кизил-Арвате, Чарджуе, Казанджике, Мерве, Черняеве и других городах. 8 марта прекратили работы мастеровые депо Казанджика. Бастующие требовали увеличения заработной платы на 20%, сокращения рабочего дня и нового распорядка рабочего времени. 10 рабочих ворвались в здание мастерских, разбили дверь и окна. Ульянин немедленно уволил бастующих и заменил их солдатами. Некоторые требования рабочих были удовлетворены. После этого рабочие 10 марта приступили к работе.

В дни февральской стачки по всей линии проходили собрания рабочих и служащих железной дороги, обсуждались их требования и через выборных представителей требования предъявлялись начальнику дороги Ульянину[28].

15 февраля 1905 г. служащие Управления дороги заявили о своем желании обсудить на общем собрании свои нужды с целью предъявления их администрации. В результате переговоров служащим было разрешено подавать петиции началь-

---

[27] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 28—30.
[28] Там же, лл. 28—30.

нику дороги через своих выборных. На всех службах дороги проводились собрания, на которых вырабатывались и обсуждались требования, которые служащие хотели предъявить начальнику дороги. В течение недели, с 19 по 26 февраля, и 4 марта проходили заседания уполномоченных, и в конце концов были выработаны требования, которые 7 марта были вручены начальнику Среднеазиатской железной дороги[29]. Они состояли из 37 пунктов и свидетельствовали о возросшей политической сознательности и организованности рабочих и служащих.

Петиция отличалась от требований прежних лет. Хотя в ней по-прежнему преобладающее место занимали вопросы экономического характера, но наряду с ними выдвигались и серьезные политические требования. К ним относятся: учреждение бюро для разбора недоразумений между рабочими, а также между служащими и начальством; учреждение суда чести железнодорожных служащих; свобода собраний служащих и рабочих в казенных железнодорожных помещениях; издание местного органа печати по примеру «Вестника юго-западных дорог» за счет дороги; снабжение всех служащих дороги сводом положений, инструкций, приказов, которыми определяются обязанности и права служащих и т. д. Следует также отметить, что экономические требования звучали более определенно.

9 и 12 марта 1905 г. петиция была обсуждена в Управлении Среднеазиатской железной дороги. Руководство дороги было вынуждено удовлетворить большинство требований служащих, чтобы не разжигать среди них волнений. Относительно свободы слова было сказано: «Что же касается собраний служащих, указанных в пункте 3-м, то до получения разрешения Управления железных дорог признать возможным допустить собрания служащих с особого каждый раз разрешения начальника дороги с указанием места, предмета и порядка обсуждения».

Управление признало возможным издание железнодорожного печатного органа; было обещано предусмотреть в смете 1905 г. увеличение числа учителей в школах; было признано желательным устройство пансионов. Управление согласилось также принять некоторые меры и к улучшению медицинского обслуживания. Служащим железной дороги было обещано пересмотреть устав пенсионной кассы, ходатайствовать о том, чтобы 10% вычетов использовались на содержание дома инвалидов Среднеазиатской железной дороги, было решено пору-

[29] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 28—30.

чить комиссии разрешить вопрос о пособиях служащим, получившим увечье при исполнении служебных обязанностей; решили ходатайствовать об увеличении уплаты командировочных расходов; об уравнении всех служащих дороги в правах; об определении минимальных окладов; о периодической прибавке к жалованию за выслугу лет; об оказании помощи служащим в постройке собственных домов; ходатайствовать о предоставлении служащим и их семьям права пользоваться бесплатным проездом[30].

В удовлетворении других требований служащим было отказано.

Кроме петиции, начальнику дороги было подано заявление от штатных служащих на линии дороги. Это показывает, что завоевание некоторых уступок ашхабадскими служащими воодушевило всех служащих дороги, и они стали вырабатывать и обсуждать свои требования и предъявлять их.

Организованные выступления железнодорожных рабочих и служащих и другие события вынудили правительство пойти на новые уступки. 17 марта 1905 г. было распространено и на Среднеазиатскую железную дорогу положение о создании выборных комитетов рабочих[31].

Тогда же по линии было объявлено постановление Управления железных дорог об улучшении быта мастеровых и рабочих мастерских и депо.

Вместе с тем администрация дороги и местные военные и гражданские власти готовились к подавлению революционных выступлений рабочих. С этой целью были усилены военные силы в крае, увеличен состав железнодорожных батальонов, которые были сосредоточены на крупных станциях, приняты меры к удалению с дороги рабочих местных национальностей и т. д.

Из анализа выступлений железнодорожников в феврале и в начале марта 1905 г. можно сделать следующие выводы:

забастовки в Главных мастерских и временных мастерских Среднеазиатской, Оренбург-Ташкентской железных дорог, в мастерских Кизил-Арвата, депо Чарджуя, Казанджика, Черняево, выступления служащих Управления и служб Среднеазиатской дороги — свидетельство того, что под влиянием начала революции 1905—1907 гг. в России усилилось революционное движение и в Туркестане, которое возглавили рабочие железнодорожных мастерских и депо. В этом признавались сами чиновники царского правительства.

---

[30] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 35—42.
[31] Там же, лл. 28—30.

В рапорте от 30 марта 1905 г. Ульянин писал начальнику Управления железных дорог: «В заключение вышеизложенного нахожу необходимым присовокупить, что **забастовки** мастеровых и рабочих, а также петиции служащих на вверенной мне дороги **последовали частью из подражания такому же движению среди служащих на железных дорогах Европейской России,** а частью вследствие влияния на них со стороны членов **имеющегося в Ташкенте организационного комитета по устройству стачек железнодорожных рабочих»** .

Об этом же телеграфировал начальник Туркестанского военного округа Тевяшев: **Волнения рабочих Европейской России отразились в Туркестане забастовкой 19 прошлого февраля** (здесь и выше подчеркнуто мною. — *З. А.*) вольнонаемных мастеровых и рабочих главных мастерских Среднеазиатской и Оренбургской дорог; забастовавшие предъявили ряд требований в большинстве невыполнимых: забастовка грозила распространением на всю Среднеазиатскую линию, прекращением железнодорожного сообщения».

Стачки железнодорожников Средней Азии в феврале 1905 г. проходили под руководством социал-демократических организаций;

бастующие предъявили наряду с экономическими и политические требования. Забастовки проходили организованно, дружно. Были созданы стачечные комитеты, которые и возглавляли забастовки;

волнения охватили и служащих Управления Среднеазиатской железной дороги. Хотя в их петициях преобладали экономические требования, но под влиянием роста революционного движения они в некоторых случаях выдвигали и политические требования;

забастовки железнодорожников явились известной революционной школой и показали, что только организованной борьбой рабочие могут улучшить свое положение. Незначительные уступки со стороны администрации, которые были завоеваны, воодушевили рабочих, и они продолжали борьбу.

Весной и летом 1905 г. революционные выступления железнодорожников, рабочих и крестьян в крае усилились.

12 апреля 1905 г. мастеровые и рабочие депо Черняево прекратили работу, требуя увеличения заработной платы. По распоряжению Управления железных дорог саперная рота была переведена из Зиатдина в Черняево[33]. Вмешательство солдат вынудило рабочих прекратить стачку.

---

[32] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 28—30.
[33] Там же, л. 46.

1 мая 1905 г. рабочие многих предприятий Ташкента, Кизил-Арвата, Ашхабада и других городов не работали. Под руководством социал-демократов они проводили нелегальные рабочие маевки. Ташкентская группа РСДРП выпустила две листовки, посвященные празднованию 1 Мая, организовала маевки за городом, в районе Тезиковой дачи, Боз-Су, за кладбищем, близ саперного лагеря. В маевках, кроме железнодорожников, участвовали рабочие других предприятий, ремесленники, учащиеся, солдаты. С мая до середины 1905 г. в Ташкенте под руководством членов группы РСДРП было проведено 10—12 маевок, в которых участвовало 200—300 человек. В это время в городе имелось 15 рабочих кружков (до 200 человек) и 3 солдатских кружка из представителей различных воинских частей.

Октябрьская и ноябрьская всеобщие политические стачки 1905 г. на железных дорогах Средней Азии

Осенью и зимой 1905 г. революция в России достигла наивысшего подъема. По всей стране, в том числе и в Туркестане, под влиянием русской революции развертывается мощное рабочее движение.

2 сентября 1905 г. в Главных мастерских и депо Ташкентской железной дороги произошла крупная забастовка — 800 рабочих после полудня прекратили работу. Бастующие выбрали 17 депутатов, которым поручили предъявить Управлению дороги требования об увеличении поденной платы на 20%, введении сдельной оплаты и установления новых расценок; постройки железнодорожной школы для детей рабочих; прекращения вычетов за дни болезни; подачи поездов на станции для следования к мастерским.

На следующий день у губернатора было созвано совещание с участием представителей дороги. Было решено большинство требований рабочих удовлетворить. Но так как главное требование об увеличении заработной платы не было удовлетворено, рабочие продолжали бастовать. После шестидневной забастовки, добившись удовлетворения всех своих требований, рабочие приступили к работе[34].

Усиливавшееся революционное движение в Туркестанском крае заставило царское правительство 10 сентября 1905 г. ввести положение об усиленной охране в городе Ташкенте, Ташкентском, Чимкентском, Аулиэатинском уездах Сырдарьинской области, Ферганской и Самаркандской областях. Но

[34] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 398, л. 13, 15.

несмотря на это, выступления рабочих с каждым днем усиливались и наивысшего развития достигли в октябре — ноябре 1905 г.

В 1905 г. в Средней Азии имели место две грандиозные забастовки железнодорожных рабочих: первая — в октябре, с 15 по 27, на Среднеазиатской железной дороге и с 15 октября по 2 ноября на Ташкентско-Оренбургской железной дороге; и вторая — с 15 ноября по 4 декабря на Среднеазиатской дороге и с 15 ноября по 9 декабря на Ташкентско-Оренбургской дороге.

Октябрьская и ноябрьская стачки железнодорожных рабочих довольно подробно освещены в исторической литературе. Описаны они в монографиях А. В. Пясковского «Революция 1905—1907 гг. в Туркестане», М. Г. Вахабова «Узбекистан в годы трех революций», в статьях Е. А. Деевой и некоторых других работах. Новые архивные документы, обнаруженные в Центральном Государственном историческом архиве в Ленинграде, дают возможность более подробно охарактеризовать эти уже известные события революции 1905—1907 гг. в Туркестане.

Под влиянием Всероссийской политической стачки 13 октября 1905 г. началась стачка в Ашхабаде. Был создан Центральный стачечный комитет, который обратился к рабочим и служащим Среднеазиатской железной дороги с призывом поддержать начавшуюся в России стачку. В Ташкенте, Самарканде, Коканде и других городах были образованы стачечные комитеты. Движение по железной дороге было прекращено.

Архивные документы показывают, что рабочие действовали активно, организованно. Была достаточно большой решимость оказать сопротивление, если местные власти будут пытаться восстановить движение на дороге или отправить железнодорожные составы, кроме разрешенных стачечным комитетом. Начальник области, напуганный размахом забастовки, даже не решался настаивать на отправке поезда с представителями местной администрации и военного командования.

Военные и гражданские власти Закаспийской области, как и всего края, настолько растерялись, что были не в состоянии применить к бастующим не только каких-либо репрессивных мер, но даже не пытались усилить воинские части в наиболее важных пунктах, таких, как Ашхабад и Кизил-Арват. Общее число бастующих железнодорожников только в Кизил-Арвате по официальным данным доходило до 1 500, а на самом деле было гораздо больше.

Воинских частей в Ашхабаде, особенно в Кизил-Арвате, было мало: кизилларватский гарнизон состоял из одной железнодорожной роты, численностью около 50 солдат и полусотни казаков. Солдаты железнодорожных батальонов, будучи рабочими в солдатских шинелях, относились сочувственно к бастующим, были ненадежны и, как мы увидим, в годы революции стали на сторону рабочего класса. Начальник Среднеазиатской дороги просил начальника области отправить воинским поездом в Кизил-Арват не менее одной роты. Последний, хорошо понимая, что бастующие железнодорожники не позволят отправить поезд, категорически отказался от этого.

С 14 по 26 октября бастовали 10 станций с основными депо и мастерскими[35]. В забастовке участвовали все штатные служащие, мастеровые, ремонтные артели, поденные рабочие. Бастовали все служащие Управления дороги во всех его отделах.

Бастующие железнодорожники оказывали влияние на рост революционного движения среди других слоев населения. Стачка железнодорожников была поддержана рабочими и служащими других предприятий. Под влиянием роста рабочего движения усиливалось движение и среди крестьянства. Забастовка приняла всеобщий характер, причем ведущую роль в ней играли железнодорожники Туркестанского края.

Красноводский агент общества «Кавказ и Меркурий» 19 октября писал управляющему пароходством: «Во вторник 18 октября забастовщики Среднеазиатской железной дороги около 11 часов утра явились в нашу контору, а равно в контору «Восточного общества» и компании «Надежда» и потребовали прекратить занятия в конторе, а также выгрузку и нагрузку судов, рабочих же грузчиков заставили уйти со складов; в продолжение времени от 11 до 12,30 часов дня еще приходили с подтверждением своего требования и угрозами, что неисполнение повлечет за собою печальные последствия. Все служащие агентства потребованы были на митинг в депо железной дороги, чтобы присоединиться к ним и подать петицию о своих нуждах; власти забастовщикам на митингах не препятствуют»[36].

Царский чиновник постарался описать дело так, будто бы грузчики прекратили работу и пошли на митинг только потому, что их принудили к этому железнодорожники. Все это, конечно, не соответствовало истине. Грузчики Красноводского

---

[35] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 278, оп. 12, д. 384, л. 111.
[36] Там же, ф. 101, оп. 1, д. 120, л. 352.

порта живо откликнулись на события, они также страдали от непомерной эксплуатации, тяжелого труда, нужды и нищеты и готовы были в любой момент выступать на борьбу за свои права.

Октябрьские события, прекратившие движение на железной дороге, напугали владельцев торговых фирм и банков Ферганской долины. Представители четырех банков, 30 торговых фирм, компаний и обществ были приглашены на совещание с представителями бастующих железнодорожников и убедились, что рабочие не намерены приступать к работе до тех пор, пока их требования не будут удовлетворены. Представители фирм послали министру внутренних дел телеграмму с просьбой принять необходимые меры к прекращению стачки рабочих.

Политические стачки, охватившие всю Россию, вынудили царя 17 октября 1905 г. издать манифест, которым он обещал народу неприкосновенность личности, свободу слова, совести, собраний, союзов, созыв Учредительного собрания. После обнародования манифеста в городах Туркестана прошли многочисленные митинги и демонстрации. Многолюдный митинг состоялся 18 октября на привокзальной площади Ташкента.

На митинге было решено послать телеграмму министру юстиции с требованием распространить амнистию на всех политических заключенных, не исключая солдат воинских частей, и отменить чрезвычайное положение в Туркестане. Участники митинга направились со знаменами к тюрьме, требуя освободить политических заключенных. Не добившись удовлетворения своих требований, рабочие 19 октября утром снова собрались на митинг, а вечером продолжали его на площади около Городской думы. Вскоре сюда прибыли две казачьих сотни Оренбургского и Астраханского полков и рота пехоты, которые открыли огонь по собравшимся. Земля обагрилась кровью убитых и раненых. Рабочие поняли, что царский манифест — обман. По собственному почину они стали создавать стачечные комитеты, ставшие прообразом новой революционной власти. Такие комитеты были образованы в Ташкенте, Ашхабаде, Кизил-Арвате и других городах и пунктах.

Стачечные комитеты фактически стали руководящими органами на узловых станциях и в прилегающих районах. Тот же красноводский агент общества «Кавказ и Меркурий» доносил: «На всей Среднеазиатской железной дороге прекращено всякое движение с 15 октября на неопределенное время: всем

делом распоряжаются забастовщики Кизилларватских железнодорожных мастерских и Управления дороги в Ашхабаде»[37].

Чтобы расколоть рабочую солидарность, сорвать забастовку, министерство путей сообщения 22 октября телеграфно предупредило, что если до 24 октября рабочие приступят к работе, они не будут подвергаться преследованиям и наказаниям. Основная масса рабочих держалась стойко, но нашлись и малодушные, которые к указанному в телеграмме сроку приступили к работе. Но это не могло поколебать абсолютное большинство бастующих. С 13 по 27 октября не работали все станции дороги, забастовка проходила организованно.

Октябрьская стачка, ее размах привели к тому, что и служащие дороги выступили на стороне рабочих. Помощник начальника службы пути инженер Буковский, председатель ашхабадского отделения союза инженеров, 24 октября 1905 г. письменно заявил начальнику дороги Ульянину, что инженеры и техники, члены союза сочувствуют забастовке рабочих и мастеровых, не приступают к службе и не будут противодействовать забастовке[38]. Более двух недель продолжалась политическая стачка.

Центральный стачечный комитет, состоящий главным образом из меньшевиков и эсеров, согласился с теми уступками, на которые пошло Управление дороги и призвал рабочих прекратить стачку. 27 октября 1905 г. на Среднеазиатской, 2 ноября на Ташкентско-Оренбургской железной дороге забастовка была прекращена.

Администрация обещала уплатить рабочим за все дни забастовки, однако оплатила только рабочие дни, без учета того, что в течение забастовки было 4 праздничных дня. 2 ноября рабочие в Ашхабаде снова прекратили работу, потребовав оплатить не только праздничные, но и будничные дни в полуторном размере, чтобы возместить потери за сверхурочные работы, которые могли бы быть в дни стачки. Начальник Управления Среднеазиатской железной дороги обратился в министерство путей сообщения с просьбой удовлетворить требования рабочих[39]. Частично требования рабочих были удовлетворены.

Итак, в период октябрьской всеобщей стачки рабочему классу Туркестанского края удалось вместе с другими угнетенными слоями населения, привести в трепет царское правительство, заставить его пойти на значительные уступки. После прекращения забастовки начальник дороги Ульянин считал

[37] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 101, оп. 1, д. 120, л. 352.
[38] Там же, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 70.
[39] Там же, д. 304, лл. 78—80.

необходимым принять ряд мер, чтобы в будущем иметь возможность подавлять забастовки и предотвращать прекращение железнодорожного движения. Он считал необходимым при объявлении забастовки освобождать железнодорожные батальоны от охранной службы, возложив это на другие войска, с тем, чтобы солдат железнодорожных батальонов использовать для поддержания движения по дороге; увеличить гарнизон в Кизил-Арвате перемещением туда из Ашхабада одной стрелковой или резервной роты; образовать на станции Казанджик гарнизон, переместив туда также одну роту из Ашхабада; предписать начальникам гарнизонов Красноводска, Казанджика, Кизил-Арвата, Ашхабада, Мерва, Чарджуя, Самарканда, Черняево, Ташкента, Коканда и Кушки по первому требованию жандармской полиции выставлять войска для охраны складов нефти, водоснабжения, депо, подвижного состава, товарных складов, телеграфа и для ликвидации забастовки, арестовывать ее руководителей и вдохновителей[40].

Администрации дороги не удалось осуществить эти меры. Вслед за первой всеобщей стачкой разразилась вторая, ноябрьско-декабрьская. Ее началом, как известно, послужило вооруженное восстание солдат 1-го Туркестанского саперного батальона и Ташкентского артиллерийского склада в Ташкентской крепости в ночь с 15 на 16 ноября 1905 г. Это восстание положило начало второй ноябрьско-декабрьской забастовке железнодорожных рабочих в Туркестанском крае.

Забастовка началась по призыву и под руководством ташкентской социал-демократической организации. Движение по двум дорогам прекратилось. К рабочим железнодорожникам присоединились солдаты, служащие телеграфа, почты, городские связисты, рабочие других предприятий, ремесленники, крестьяне. Забастовка переросла во всеобщую.

В тот же вечер, когда восстали солдаты ташкентской крепости, в знак солидарности с ними и с всероссийской стачкой почтово-телеграфных служащих, забастовали почтовики и телеграфисты Туркестана.

В ЦГИА СССР в Ленинграде было найдено дело «О забастовке почтово-телеграфных чинов Туркестанского почтово-телеграфного округа 1905 г.» В деле сохранились докладные записки начальника Туркестанского почтово-телеграфного округа Дорофеева с изложением хода забастовки, телеграммы, полученные Дорофеевым из различных городов с выражением протеста против запрещения союзов почтово-телеграфных служащих, дневник забастовки работников Красно-

[40] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 86—91.

водской почты (к сожалению, в дневнике описываются только события первых дней забастовки, продолжение дневника не найдено), показания начальника Андижанской почтово-телеграфной конторы Сушкова и чиновников этой же конторы Смоленского, Кучукова, Калангина, Надеждина, чиновника Ашхабадской почтово-телеграфной конторы Савельева и другие документы, сохранившие также фамилии и показания служащих, которые были наказаны за участие в забастовке.

В ЦГИА УзССР обнаружено дело «Об устройстве почтово-телеграфного сообщения для пересылки экстренных бумаг в случае забастовок железных дорог», в котором сохранились план движения так называемой джигитской почты, составленный полковниками Сусаниным и Кульгановым; письма исполняющего должность Туркестанского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Сахарова военным губернаторам Самаркандской, Ферганской, Семиреченской и Сырдарьинской областей; рапорты военных губернаторов о принятых мерах по восстановлению почтовой связи во время забастовки; постановление совета Туркестанского генерал-губернатора от 8 декабря 1905 г. «Об устройстве почтового сообщения для пересылки экстренных бумаг в случае забастовки железных дорог», справки казенной палаты о сумме, удержанной с участников забастовки, и другие документы, дающие возможность отчетливее представить ход забастовки.

В конце октября 1905 г. под влиянием всероссийской стачки в Туркестане усиливаются революционные настроения среди служащих почты и телеграфа. В Ташкенте и Чарджуе были проведены собрания служащих, на которых были выработаны требования, пока носившие экономический характер: сокращение рабочего дня, увеличение зарплаты, улучшение условий труда и т. д. Там же обсуждались вопросы об участии во всероссийской стачке почтово-телеграфных служащих, которая намечалась Центральным почтово-телеграфным союзом на ноябрь.

Протоколы собраний почтовиков Ташкента и Чарджуя были отправлены в другие города, где также были проведены собрания и приняты решения примкнуть к всероссийской стачке почтово-телеграфных служащих, если она будет объявлена.

По указанию Центрального почтово-телеграфного союза еще до начала забастовки в Туркестане стали создаваться союзы почтово-телеграфных служащих. Такие союзы были созданы в Самарканде, Ашхабаде, Коканде, Старой Бухаре, Мерве, Новом Маргелане, Чарджуе, Андижане, Ходженте, Чимкенте, Аулиэ-Ата, Ташкенте и в других городах.

Центральный почтово-телеграфный союз призвал всех слу-

жащих России, в том числе и Туркестана, настойчиво бороться за осуществление своих требований.

Когда начальник Туркестанского почтово-телеграфного округа Дорофеев попытался запретить служащим вступать в союзы, его попытка вызвала возмущение всех почтово-телеграфных работников России. На имя Дорофеева 11 и 12 ноября поступали со всех концов России телеграммы, содержащие гневные протесты. Такие телеграммы были получены из Пятигорска, Вильны, Симферополя, Ярославля, Вологды, Смоленска, Екатеринодара, Ростова, Ялты, Тифлиса, Царицына, Твери, Москвы, Самары, Саратова, Харькова, Киева, Кутаиса, Александрополя, Сум, Саракамыша и других городов. Из Симферополя Дорофееву была послана телеграмма следующего содержания: «Насильникам, черносотенцам симферопольцы шлют полное презрение»; из Вологды: «Искренне желаем, чтобы Ваши позорные действия, направленные против союза, заслужили единодушное презрение и бойкот всей почтово-телеграфной России»; из Кутаиса: «Чины кутаисской конторы, обсуждая Ваши неблаговидные поступки, направленные к стеснению подчиненных Вам чинов примкнуть союзу исключительно целях облегчения своего угнетенного состояния и улучшения экономического быта, единогласно решили выразить Вам самое отвратительное презрение и заштриховать Ваши инициалы в хронологии истории нашей новой эры черной краской»; из Александрополя: «Убеждены, неумолимое колесо истории сотрет, задушит, задавит вас, ваше гнусное поведение и всю вашу позорную компанию»; из Витебска: «Витебский Червяков, переселившись на тот свет, просит всех угнетателей забитых тружеников, пожаловать к нему на чашку шоколада»[41].

Эти телеграммы свидетельствуют о большой солидарности работников почт и телеграфа России и Туркестанского края. Почтово-телеграфные служащие, в отличие от других рабочих и служащих, имели в своем распоряжении мощные средства связи с любым населенным пунктом; благодаря этому попытка Дорофеева запретить туркестанским служащим вступать в союз стала известной во всей России.

Дорофеев 12 и 15 ноября послал телеграмму и донесение в Петербург начальнику главного управления почт и телеграфа с просьбой оградить его от оскорблений со стороны служащих различных городов и наказать виновных. Начальник

---

[41] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 1289, оп. 8, д. 122, лл. 6—9.

главного управления наложил резолюцию на донесении Дорофеева: «Как же их обнаружить?»[42].

Еще 7 ноября из Петербурга была получена телеграмма с указанием, какие меры надо принять, чтобы подавить революционное движение среди почтово-телеграфных служащих. Но телеграмма была получена с большим опозданием.

Первые сведения о забастовке почтово-телеграфных служащих Москвы были получены в Туркестане из Сибири, Самары, и наконец из Баку. Под влиянием революционных выступлений связистов Москвы и других центральных городов, революционное движение среди почтово-телеграфных служащих Туркестана усилилось.

В Ташкенте забастовка началась 15 ноября[43]. Вслед за ташкентской почтово-телеграфной конторой забастовали учреждения связи почти всех крупных городов: Самарканда, Ашхабада, Верного, Коканда, Старой Бухары, Мерва, Нового Маргелана, Чарджуя, Андижана, Ходжента, Чимкента, Аулиэ-Ата и других[44]. Бастовали служащие учреждений связи в 20 городах.

Почва для забастовки в Туркестане давно созрела. Служащие почты и телеграфа, как и других правительственных учреждений, испытывали тяжелый гнет чиновничьей дисциплины, унижений и эксплуатации. Они хотя и были в несколько лучших условиях, чем рабочие, волна революционных выступлений в 1905 г. захватила и их.

16—17 ноября почтово-телеграфные служащие узнали о восстании солдат в Ташкентской крепости и о зверской расправе с восставшими. Это еще более усилило их решимость продолжать забастовку. Положение в Ташкенте, Коканде, Ашхабаде становилось угрожающим. Бастующие не только не являлись на работу, но и портили телеграфные, телефонные аппараты и провода. Часть служащих была вооружена, а в Красноводске все штатные работники почтово-телеграфной железнодорожной конторы имели оружие[45]. Железнодорожные связисты выступали особенно активно. Они воодушевляли городских служащих, готовясь к решительным схваткам. Бастующие были тесно связаны со стачечными комитетами и руководились социал-демократическими организациями.

Начальник Туркестанского почтово-телеграфного округа Дорофеев после начала забастовки три раза был у генерал-

---

[42] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 1289, оп. 8, д. 122, л. 5.
[43] Там же, лл. 18—26.
[44] Там же, оп. 22, д. 84, лл. 52—54.
[45] Там же, оп. 8, д. 122, лл. 6, 18—26.

губернатора, но «...последний никаких указаний не давал, считая, что поскольку забастовка всеобщая и бастуют рабочие Сибири, России, Кавказа, то положение безвыходное». В судебной палате Дорофеев тоже не мог получить санкцию на решительные меры, а сам такие меры применить не решался.

Представляет особый интерес оценка происходивших событий Дорофеевым — верным слугой царского правительства. Он писал начальнику Главного управления почт и телеграфа: «Ничто не могло удержать чинов не попасть в это чисто стихийное течение, все они, за весьма малым исключением сделались буквально психически ненормальными и те, которые еще накануне не думали примыкать к забастовке, не устояли, примкнули»... «Озлобление врагов порядка против властей особенно усилилось после ареста 23 ноября десяти человек, руководящих революционной партией, и только благодаря наличности значительного числа войск, давшей возможность надлежаще обеспечить весь город охраной, Ташкент не подвергся разгрому»[46].

В одном из донесений Дорофеев сообщал:

«Следует заметить, что забастовка почтово-телеграфных чинов вообще, а в Кизил-Арвате и в Красноводске в особенности, поддерживалась главарями железнодорожной забастовки, сильными опытом в этом преступном деле и способными ко всевозможным насилиям не только против властей, но и против чиновников, желавших приступить к работе».

Из донесений начальников почтовых и телеграфных контор мы узнаем, что ход забастовки во всех городах края был более или менее одинаков. Узнав о начале стачки по всей России, туркестанские связисты прекратили работу и до 30 ноября не приступали к ней, требуя улучшения условий труда. В каждой конторе выдвигались руководители движения, которые подбадривали товарищей, не давали им падать духом и прекратить забастовку. В Андижанской конторе связи такими руководителями были служащие Говорнов и Тарабанов.

Трудящиеся городов края оказывали бастовавшим связистам материальную и моральную поддержку. Так, в Коканде им было выдано пособие в размере месячного оклада. Деньги собирались с населения по подписке.

Всеобщая забастовка железнодорожных рабочих, прекращение движения по железной дороге благоприятствовали стачке. Начальник почтово-телеграфного управления писал:

[46] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 1289, оп. 8, д. 122, лл. 6—18—26.

«Ввиду сего, пока железнодорожные станции не были заняты войсками и не было установлено хотя бы кое-какое движение поездов при воинской охране, намеченные мною меры к подавлению забастовки не могли быть осуществлены»[47].

И только после того, как начальник штаба округа согласился выделить воинские подразделения, Дорофеев начал принимать меры для подавления забастовки. 26 ноября он предложил начальникам почтовых учреждений обратиться ко всем служащим с предложением приступить к исполнению своих обязанностей. Частично это подействовало: 27 ноября служащие Чарджуйской конторы и несколько человек из Ташкентской конторы явились на работу.

29 ноября Дорофеев издал приказ об увольнении со службы 63 сотрудников Ташкентской конторы. 30 ноября — 2 декабря были уволены 78 работников почты и телеграфа в Самарканде, Коканде, Казалинске, Андижане, Новом Маргелане, Кизил-Арвате, Красноводске[48].

Несмотря на массовые увольнения, 30 ноября забастовку продолжали служащие контор Ашхабада, Кизил-Арвата, Красноводска, Коканда, Самарканда.

Самые активные участники забастовки — 2 помощника начальника конторы, 5 механиков, 96 чиновников, 7 надсмотрщиков и 22 почтальона — всего 132 человека — были уволены. В течение нескольких месяцев местные власти устанавливали степень участия тех или иных лиц в забастовке и определяли меры наказания. Все принимавшие участие в забастовке были оштрафованы, некоторые понижены в должности, другие получили выговоры, третьи были арестованы.

С целью добиться раскола в среде почтово-телеграфных служащих, 2 марта 1906 г. министерство внутренних дел дало указание начальнику Туркестанского почтово-телеграфного округа о выдаче пособий в размере не менее месячного оклада, не считая квартирных денег, тем чиновникам и мелким служащим почтово-телеграфных учреждений, которые не принимали участия в забастовках.

Характерно, что в указании министерства была сделана оговорка, что пособия можно выдавать и тем служащим, которые присоединились к забастовщикам из-за малодушия[49].

В документах Центрального государственного архива сохранились имена служащих, получивших пособия. Их были единицы. Так, в Ташкентской конторе пособия за отказ от

---

[47] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 1289, оп. 8, д. 122, лл. 18—26.
[48] Там же.
[49] Там же, оп. 22, д. 84, лл. 1—2.

участия в забастовке, получили 9 человек, в Самаркандской — 1, Кокандской — 1, Старобухарской — 1, Ашхабадской — 11, Новомаргеланской — 2, Чарджуйской — 3, Андижанской — 1. Всего по 18 конторам — 66 человек, из них 7 начальников контор[50].

К 2 декабря из 20 городских контор почты и телеграфа продолжали бастовать только две — Кизиларватская и Красноводская. Газета «Русский Туркестан» поместила две статьи, в которых выражалось восхищение мужеством почтово-телеграфных служащих, которые, несмотря на угрозы, продолжали борьбу. А. Ваганский в статье «Труженики почты и телеграфа» писал:

«С честью выдержали наши труженики объявленную их товарищами забастовку. И даже те, которые сдались, вероятно, понимают какому великому и светлому делу они — вольно или невольно, не нам судить, наносят ущерб. Честно стоят на своем посту те пятьдесят чиновников, которые не поддались ни угрозам, ни соблазнам. Они поставили общее дело борьбы с эксплуататорами выше своих личных и семейных интересов»[51].

Телеграф в Кизил-Арвате и Красноводске начал действовать лишь 3 и 4 декабря и только при содействии военных связистов.

Во время ноябрьской забастовки железнодорожная и почтовотелеграфная связь между Ташкентом и Петербургом, а также между областями и уездами края была прервана. Туркестанская администрация и военные власти оказались в очень затруднительном положении. Необходимо было найти какой-либо способ связи, хотя бы между областными и уездными центрами. Для краевой администрации это было тем более важным, так как революционное движение с каждым днем усиливалось. В Центральном государственном историческом архиве Узбекистана автором был найден любопытный документ, проливающий некоторый свет на те меры, к которым краевые власти вынуждены были прибегать для поддержания временной связи.

Военные губернаторы Самаркандской и Ферганской областей установили независимо друг от друга, так называемую джигитскую почту. Для перевозки почты по Ферганской области было нанято 119 джигитов (в Наманганском уезде — 20, Маргеланском — 57, Ошском — 6, Андижанском — 4, Кокандском — 32). По Самаркандской области курсировали 18 джи-

---

[50] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 1289, оп. 22, д. 84, лл. 52—54.
[51] Там же, лл. 64—67.

гитов. Вновь сформированная джигитская почта должна была доставлять корреспонденцию не только административно-политических учреждений, но и воинских частей.

29 ноября 1905 г. военный губернатор Самаркандской области послал полковника Кольчакова в Ташкент с секретным рапортом. Губернатор доносил: «События последних дней, прекращение сообщения по железной дороге и продолжавшаяся более двух недель забастовка чинов почтово-телеграфного ведомства побудили меня установить временное сообщение между Самаркандом и подведомственными мне уездами и Ташкентом **посредством вольнонаемных джигитов**[52]. (подчеркнуто мною *З. А.*).

Два раза в неделю через джигитов губернатор направлял в уездные центры срочные депеши и получал ответы. Для личных переговоров с чинами уездной администрации и властями Туркестанского края и для утверждения плана джигитской почты военный губернатор командировал полковника Кольчакова.

Совет Туркестанского генерал-губернатора 8 декабря 1905 г. принял решение установить джигитскую почту не только в Самаркандской, но и в других областях. Содержание почты было решено отнести за счет средств, удержанных у почтово-телеграфных служащих, участвовавших в стачке.

Генерал-губернатор, познакомившись с постановлением Совета, решил его утвердить, разработать общий план джигитской связи, которую некоторые военные губернаторы, как уже было сказано, стали устанавливать по своей инициативе. Составление плана джигитской почты было поручено полковникам Сусанину и Кольчакову[53].

Планом были определены станции, где должны были быть выставлены почтовые посты по 2—3 джигита. Такими станциями в Самаркандской области были Самарканд, Каменный мост, Яны-Курган, Джизак, Заамин, Ура-Тюбе, Ходжент; в Ферганской области: Новый Маргелан, Ромитан, Коканд, Махрам, Ходжент. В Ходженте джигиты Самаркандской и Ферганской областей в определенные дни должны были съезжаться. Из Ходжента почта шла в Ташкент по станциям Джимбулак, Уральская, Той-Тюбе. Из Ташкента почта в свою очередь направлялась через Ходжент в Ферганскую и Самаркандскую, а также в Семиреченскую области через станции Щарап-хана, Чимкент в Верный. План устанавливал дни выезда джигитов

---

[52] ЦГИА УзССР, ф. 1, оп. 6, д. 258, л. 9.
[53] Там же, л. 4.

из Самарканда и Нового Маргелана, дни их прибытия в Ташкент и время обратного пути.

10 декабря 1905 г., когда всеобщая стачка почти была прекращена, всем военным губернаторам были даны указания, в случае забастовок в будущем, немедленно организовывать джигитскую почту.

После окончания ноябрьско-декабрьской всеобщей стачки, в некоторых районах джигитская почта еще продолжала действовать.

Изучение материалов о забастовке почтово-телеграфных служащих приводит нас к следующим выводам:

Революция 1905—1907 гг. подняла на борьбу не только рабочих, крестьян, солдат, но и служащих государственных учреждений, в том числе почты и телеграфа. В числе бастовавших почтово-телеграфных служащих были и представители местных национальностей, занимавшие некоторые низшие должности: почтальонов, рассыльных и т. д.

Забастовка почтово-телеграфных служащих Туркестана увеличила армию бастующих, придала ноябрьской стачке более острый характер, поставила местную администрацию в исключительно трудное положение. Местные власти в течение двух недель не могли не только сноситься между городами края, но были совершенно изолированы от центра России и вынуждены были принимать чрезвычайные меры для установления связи.

Исследованные материалы показывают, что несмотря на официальное прекращение всякой связи с центром России, при содействии почтово-телеграфных служащих, сочувствовавших освободительному движению и принявших в ноябре 1905 г. в нем участие, далекий Туркестан был в курсе почти всех событий, происходивших в Москве и Петербурге, что имело большое значение для расширения революционного движения в Туркестане. Забастовка продемонстрировала солидарность связистов с бастовавшими рабочими, солдатами железнодорожных батальонов и служащими Туркестана, хотя требования почтовиков и телеграфистов носили чисто экономический характер, тогда как рабочие и солдаты выдвигали политические требования.

На почтово-телеграфных служащих оказывали большое влияние бастовавшие железнодорожники.

Несмотря на подавление забастовки, ее значение состоит в том, что она показала возросшую солидарность трудящихся, даже служащие правительственных учреждений пришли в столкновение с существовавшими порядками. Не случайно, после забастовки связистов, военные и гражданские власти подня-

ли вопрос об устройстве беспроволочного телеграфа и обслуживании его только военнослужащими. Царское правительство понимало, какое огромное впечатление производит на местное население остановка движения на железных дорогах и прекращение связи, как все это помогает политическому пробуждению народа, закабаленного веками. Начальник штаба Туркестанского военного округа генерал-лейтенант Рихтер писал: «Политические забастовки с прекращением действия телеграфа особенно опасны именно в Туркестане, так как они производят нежелательное впечатление на инородцев и подрывают в них столь необходимую веру в могущество русской власти»[54].

Революционное движение в крае с каждым днем усиливалось. Рабочие настойчиво требовали установления 8-часового рабочего дня, свободы слова, собраний, созыва Учредительного собрания, улучшения экономических условий труда и жизни. Рабочие некоторых предприятий проработав 8 часов, самовольно покидали мастерские и депо. Так поступали, например, начиная с 15 ноября, мастеровые Ташкентской железной дороги. Начальник Управления дороги 23 ноября доносил в Петербург: «Никакие увещевания подождать с этим вопросом до получения общих распоряжений не подействовали и рабочие продолжают самовольно уходить с работ в 4 часа дня»[55].

Хотя в развертывании революционного движения в крае известную роль сыграли местные стачечные комитеты, Центральный стачечный комитет, состоявший главным образом из эсеров и меньшевиков, не являлся на деле штабом стачки, а наоборот, тормозил развитие революционных выступлений рабочих.

Действенную помощь бастующим оказывали стачечные комитеты, профессиональные союзы, созданные в Ташкенте, Ашхабаде, Самарканде и в других городах. Это были союзы рабочих механического производства, работников печатного дела, конторщиков и бухгалтеров, официантов, поваров, домашней прислуги, портных, сапожников, действовавшие под руководством социал-демократических организаций, которые в период революции 1905—1907 гг. окрепли и выросли. Почти во всех депо Среднеазиатской железной дороги были образованы социал-демократические группы и боевые дружины, в числе которых были и солдаты железнодорожных батальонов[56].

---

[54] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 1, оп. 12, д. 630, лл. 129—136.
[55] Там же, оп. 12, д. 398, лл. 30—31.
[56] Там же, д. 630, лл. 13—17.

Начальник Среднеазиатской железной дороги 10 января 1908 г. сообщал:

«...во всех основных депо Среднеазиатской дороги имеются революционные организации, имеющие между собой связь. Наблюдения за ними вследствие крайне ограниченной по числу и не совершенной по качеству полиции, как местной, так и железнодорожной, весьма малые и местами даже отсутствуют. Это дает возможность этим организациям вести свою преступную деятельность широко, не встречая препятствий и достигать намеченных целей»[57].

Царское правительство принимало все меры, чтобы подавить всеобщую ноябрьскую забастовку. 19 ноября комендант Кушки генерал Прасолов объявил крепость на осадном положении, арестовал участников митинга, который состоялся 16 ноября. Среди арестованных были начальник участка пути инженер Соколов, десятник Морозов, техник Симонов, слесарь Лазаренко. Несколько позднее арестовали жену Соколова с грудным ребенком, помощника начальника участка Паркевича, подрядчика Беленького. Симонов был закован в кандалы. Дело было передано полевому суду без участия юристов, была воздвигнута виселица. Никаких обвинений арестованным, кроме участия в забастовке, не было предъявлено. Одновременно Прасолов начал подлинный военный поход против участников ноябрьской забастовки, вооружив воинские части пулеметами и осадными орудиями. Войсками была занята железнодорожная линия от Кушки до Мерва, Теджена и Чарджуя общим протяжением в 650 верст. Действия Прасолова вызвали всеобщее возмущение пролетариата не только в Туркестане, но и во всей России[58].

Репрессии распространились и на другие районы Средней Азии. В ночь на 21 ноября ст. Ташкент и центральный городской телеграф были заняты войсками. Через двое суток, в ночь на 23 ноября по распоряжению генерал-губернатора, были арестованы большевик М. Морозов и 9 социал-демократов. В Самарканде почту и телеграф также заняли войска. Полоса отчуждения Среднеазиатской железной дороги была объявлена на военном положении. 30 ноября генерал Сахаров объявил город Каган, Чарджуй, Керки на положении усиленной охраны. Министерство внутренних дел дало указания арестовать всех руководителей забастовки.

Солдаты и рабочие потребовали от Центрального стачечного комитета более решительного протеста против репрессий,

---

[57] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 630, лл. 13—17.
[58] Там же, д. 384, лл. 116—118.

и в первую очередь против действий Прасолова. Стачечный комитет не решался на более действенные меры, но вынужден был объявить, что стачка будет продолжена. Положение стало настолько угрожающим, что царское правительство вынуждено было запретить карательную экспедицию генерала Прасолова и пойти на некоторые уступки бастующим рабочим.

3 декабря железнодорожники потребовали от администрации Среднеазиатской железной дороги принять на работу всех уволенных и отстраненных за участие в забастовке, освободить всех арестованных, уплатить зарплату за дни забастовки и в дальнейшем никого не увольнять с работы. Бастующие заявили, что в случае удовлетворения их требований, они на другой же день приступят к работе. Этот вопрос экстренно был поставлен на обсуждение общего присутствия дороги, на котором было решено удовлетворить все требования рабочих[59]. Министерство путей сообщения согласилось принять на работу уволенных участников стачки, отвергнув остальные требования бастующих.

После того, как Управление дороги пошло на некоторые уступки, железнодорожники прекратили забастовку — 3 декабря на Среднеазиатской и 9 декабря на Ташкентско-Оренбургской железных дорогах. Движение пассажирских поездов было восстановлено со стороны Красноводска 4 декабря, на участке Ашхабад-Красноводск 7 декабря, Ашхабад-Чарджуй — 9 декабря, Чарджуй-Самарканд — 9 декабря, Самарканд-Черняево-Ташкент — 10 декабря, Черняево-Андижан — 11 декабря. Движение со стороны Ташкента было восстановленно 9 декабря[60].

Обобщая все сказанное, можно сделать следующие выводы.

Октябрьская и ноябрьская всеобщие стачки 1905 г. явились высшим этапом развития революционного движения в Туркестане. Стачки носили политический характер. Наряду с требованиями повышения заработной платы, улучшения условий труда выдвигались требования установления 8-часового рабочего дня, свободы слова, собраний, созыва Учредительного собрания и т. д. Стачки показали, что в борьбе с царизмом возможно объединение усилий русского пролетариата с революционными силами рабочих окраин России, в том числе и Туркестанского края.

Под влиянием выступлений русских рабочих и солдат в движение пришли рабочие местных национальностей. Они

---

[59] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 111.
[60] Там же, лл. 112, 129—130.

принимали участие в стачках и учились у русских рабочих бороться за свои права.

В дни стачек возросла роль местных социал-демократических организаций, а также местных стачечных комитетов, которые пользовались большим авторитетом среди рабочих и силу которых признавала местная администрация.

Ведущую роль во всех выступлениях играли железнодорожные рабочие.

Характерно массовое выступление солдат на стороне восставших.

Вместе с тем октябрьская и ноябрьская стачки имели свои особенности: на ход стачек оказывали известное влияние общая отсталость края, сезонность работы большинства промышленных предприятий, малочисленность, распыленность и неорганизованность местного рабочего класса, отсутствие опыта борьбы с эксплуататорами. Революционные события в крае не переросли в вооруженное восстание. Связь местных социал-демократов с центральными организациями была очень слабой. Поддержка со стороны рабочих Центральной части России также была недостаточной. Сильно было еще влияние эсеров и меньшевиков, которые в эти дни блокировались с большевиками. Рабочие местных национальностей участвовали в событиях недостаточно активно. В этом, вместе с другими причинами, определенную роль сыграл страх перед расправой за бунт. Свежи были еще в памяти народа репрессии против участников Андижанского восстания.

Революционные выступления туркестанских железнодорожников в 1906—1907 гг.

После подавления декабрьского вооруженного восстания в Москве в ходе революции 1905—1907 гг. наступил период спада. Рабочий класс, руководимый партией большевиков, вынужден был временно отступить. Но в течение 1906—1907 гг. революционные выступления пролетариата России, в том числе Туркестана, не прекратились. Администрация края и железной дороги принимала меры для подавления рабочих выступлений.

После подавления ноябрьской стачки начальник дороги выработал меры, которые, по его мнению, надо было принять, чтобы успешнее вести борьбу с революцией. Он предлагал всех лиц, принявших в той или иной мере участие в революции 1905—1907 гг. уволить с работы на Среднеазиатской железной дороге с непременным выселением из края, чтобы исключить возможность их революционной деятельности в будущем, счи-

тал невозможным восстановление на работе, уволенных за участие в революционном движении на других дорогах.

Он считал необходимым запретить совместную работу на дороге рабочих и служащих с солдатами железнодорожных батальонов и сосредоточить батальоны на одной линии с передачей им всей эксплуатации этой линии. Наиболее подходящей для этой цели по его мнению являлась Мургабская ветвь, от Мерва до Кушки.

Начальник дороги предлагал для охраны искусственных сооружений и имущества дороги организовать отряд стражников, так как имеющаяся на дороге железнодорожная бригада оказалась неблагонадежной, увеличить штат дороги, особенно по службам движения и тяги, чтобы организовать надлежащий надзор за рабочими и служащими, повысить оклад начальствующему составу дороги, чтобы иметь возможность легко подобрать на соответствующие должности нужных людей.

Предлагалось усилить надзор за всеми рабочими и служащими, живущими как в полосе отчуждения дороги, так и вне ее и с этой целью создать районную агентуру полиции, ибо существовавший состав железнодорожной полиции был невелик и не всегда справлялся со своими задачами.

Эти меры вскоре стали проводиться в жизнь. В частности были назначены новые начальники службы тяги и движения, уволено со службы большое количество рабочих и служащих, солдаты железнодорожных батальонов были размещены на крупных станциях, был создан институт стражников, разрешены вопросы об увеличении штатов и некоторые другие[61].

Управлением железной дороги 22 ноября 1906 г. был разослан секретный циркуляр, которым предлагалось произвести расследование степени участия служащих железных дорог в забастовках и беспорядках в ноябре и декабре 1905 г. Расследование должны были произвести особые комиссии с участием представителей жандармской полиции. Выяснению подлежали не только обстоятельства, но и причины возникновения забастовок среди железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих[62].

В феврале 1906 г. были образованы две комиссии, которые расследовали обстоятельства октябрьской и ноябрьской забастовок железнодорожников и степень участия в них рабочих и служащих. По решению комиссии штатные служащие и

[61] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 630, лл. 13—17.
[62] Там же, д. 384, л. 182.

поденные рабочие лишались заработной платы за все дни забастовки. 13 марта было принято решение направить прокурорскому надзору акты комиссий для привлечения к уголовной ответственности всех участников «противозаконных действий»[63].

Постановлением общего присутствия Среднеазиатской железной дороги от 1 января 1906 г. удержания за время ноябрьской забастовки были сделаны: по коммерческому отделу — со служащего Воронца; по главной бухгалтерии — со служащих Бундюкова и Васильева; по службе сборов — со служащих Половцева, Панкова и Вышенского; по службе пути — со служащих Первышева, Андриевского и Макарова; по службе тяги — со служащих Балабанова и Милютина; по службе движения — со служащих Карпенко, Шалапутова и Вахнина; по отделу телеграфа — со служащих Подольского, Багреева и Антоненко. Кроме того было решено произвести вычеты из зарплаты большой группы служащих в депо Ашхабад. Активные участники забастовки Воронец, Карпенко, Андриевский, Макаров, Шалапутов, Милютин, Бундиков, Вахнин, Гусев, Молоток, Сарычев, Багреев и Антоненко были уволены.

К концу февраля были уволены с работы на Среднеазиатской железной дороге 119 человек. 22 — привлечены к уголовной ответственности. 118 рабочих и служащих были уволены с работы на Ташкентской железной дороге.

К июню 1906 г. число уволенных и оштрафованных увеличилось. С марта по июнь начальник Среднеазиатской железной дороги только из Управления и депо Ашхабада уволил 200 человек, часть штатных рабочих и все поденные рабочие были оштрафованы за участие в ноябрьской забастовке[64]. Это вызвало серьезное недовольство рабочих и они угрожали новой забастовкой. Администрация дороги была вынуждена вновь принять на работу большинство уволенных и прекратить взимание штрафов, особенно с поденных рабочих. 10 мая 1906 г. туркестанский генерал-губернатор Субботич писал министру путей сообщения:

«...в интересах спокойствия высочайше вверенного мне края, в настоящее тревожное время я признаю желательным отнестись как можно снисходительнее к бывшим погрешениям рабочих во всех тех случаях, когда они сознают свое увлечение и ходатайствуют о своих нуждах мирным и легальным путем»[65].

---

[63] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 182.
[64] Там же, л. 253.
[65] Там же, л. 289.

Несмотря на репрессии, рабочее движение в крае не прекратилось. В начале 1906 г. в мастерских Ашхабада и Коканда рабочие сами установили 8-часовой рабочий день. Даже после того, как было приказано высчитывать за недоработанный час $^1/_9$ часть поденной платы и штрафовать рабочих, они продолжали трудиться лишь 8 часов[66]. В конце 1905 — начале 1906 гг. прокатилась волна протестов против низких расценок на сдельные работы. Еще в августе и сентябре 1905 г. Управление Среднеазиатской дороги вынуждено было выработать новые расценки. В октябре они были объявлены рабочим. По этим расценкам лишь главные мастерские и мастерские при депо Ташкента приступили к работе. Мастеровые Кизил-Арвата отказались от сдельных работ и от новых расценок, требуя увеличения их почти вдвое, а в некоторых случаях в три, четыре и пять раз[67].

В конце 1905 г. рабочие Кизиларватских мастерских объявили забастовку и призвали других рабочих отказаться работать по вновь утвержденным расценкам. Агитация имела успех: по всей линии наблюдались случаи массового отказа от работ по новым расценкам. Кизиларватских мастеровых поддержали рабочие депо Ашхабада, Коканда, Ташкента и других городов[68].

3 апреля 1906 г. начальник Среднеазиатской железной дороги объявил, что с 23 мая устанавливаются обязательные сдельные работы по утвержденным им расценкам. Несмотря на угрозу увольнения, рабочие отказались принять новые расценки и продолжали требовать их увеличения. 10 июня администрация Ташкентской дороги сообщила в Петербург, что брожение среди мастеровых не прекращаются, хотя они и не нарушают порядка. Рабочие все время предъявляют управлению новые и новые требования, среди которых центральное место занимает увеличение заработной платы.

После долгой и упорной борьбы, в середине 1906 г. рабочие кизиларватских мастерских добились увеличения расценок примерно на 15% выше действовавших на остальных участках дороги.

22 февраля 1906 г. рабочие депо станции Красноводск забастовали в знак протеста против задержки заработной платы. На станцию были введены войска, особая комиссия начала расследование. 16 организаторов забастовки были арестованы

---

[66] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 135.
[67] Там же, лл. 67—68.
[68] Там же, оп. 12, 1905 г., д. 384, лл. 164—166.

и на следующий день участники стачки вынуждены были приступить к работе. 24 февраля заработная плата была выдана[69]. 2 марта на совещании в Управлении дороги обсуждался вопрос о степени виновности арестованных. Некоторые участники совещания, в том числе и начальник дороги, признавали виновными 6 человек, как подстрекателей и предлагали их дела передать в следственные органы, а остальных уволить со службы[70]. Большинство же высказалось за то, чтобы покончить с инцидентом административным порядком, уволив зачинщиков. Представитель военных властей требовал сурового наказания организаторов забастовки. В результате, 6 человек были преданы суду, а остальные уволены.

В середине и конце 1906 г. революционное брожение в Туркестанском крае не прекращалось. 1 мая 1906 г. рабочие Главных мастерских Среднеазиатской дороги отпраздновали Международный день пролетарской солидарности. Из Управления дороги поступило распоряжение подвергнуть штрафу всех не вышедших на работу 1 мая и при получении зарплаты с рабочих удержали 50% дневного заработка. 24 мая 200 мастеровых обратились к начальнику мастерских Шпаковскому с просьбой о снятии штрафа. Когда Шпаковский ответил отказом, они надели на него угольный мешок и разошлись. Разгневанный начальник дороги Ульянин приказал до 27 мая выдать виновников, в противном случае пригрозил закрыть мастерские.

Туркестанский генерал-губернатор Субботич, опасаясь, что закрытие мастерских вызовет забастовку, возражал против такой меры. Он писал 25 мая министру путей сообщения: «Своей стороны считаю такое направление дела не отвечающим обстоятельствам и угрожающим сохранению порядка, а полагаю более правильным дать делу законное течение путем судебного преследования...». Министр ответил, что «...обнаружение судебным следствием виновных в подобных случаях представляется крайне затруднительным». Он одобрил действия Ульянина: «К этой мере, практикуемой и на других железных дорогах, генерал Ульянин решил прибегнуть с тем, чтобы при необнаружении виновных уволить всех и затем принять вновь благонадежных и спокойных и тем предупредить в будущем случаи нарушения порядка в мастерских возможных еще и большей степени при безнаказанности»[71].

Одновременно министерство путей сообщения телеграфно

---

[69] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 229, оп. 2, д. 1650, л. 23.
[70] Там же, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 200—201.
[71] Там же, лл. 233—239.

предложило Ульянину обратиться к судебным властям, произвести судебное расследование и в случае надобности закрыть мастерские. Дело о насилии над начальником Ташкентских мастерских было передано в судебные органы. Но вследствие того, что было невозможно найти виновных, а главное, для того, чтобы испугать рабочих, мастерские 30 мая были закрыты и рабочим предложено получить расчет. С 5 июня было разрешено принимать заявления от желающих вновь поступить на службу, заявления рассматривались особой комиссией. Рабочие заявили протест и потребовали открытия мастерских и восстановления всех уволенных. Бастующие действовали дружно, договорившись не возобновлять работу.

Туркестанский генерал-губернатор, к которому поступило прошение рабочих об открытии мастерских, обещал поставить вопрос перед вышестоящими органами. Несмотря на его просьбу, министерство путей сообщения не разрешило открыть мастерские, а особая комиссия 30 зачинщиков забастовки на работу не приняла. 327 служащих Управления и рабочих депо Ашхабада послали телеграмму в Совет Министров и Государственную Думу с просьбой принять на работу всех уволенных из Ташкентских мастерских без исключения[72].

Начальник Управления железных дорог, узнав о событиях, потребовал подробного доклада, выявления лиц, пославших телеграмму в Государственную Думу. Он приказал в случае отказа приступить к работе, принять новых рабочих или вызвать солдат железнодорожных батальонов[73]. Солдаты, работавшие в мастерских других станций, были вызваны, но в знак солидарности с бастующими, отказались работать. Забастовка продолжалась 30 дней. Рабочие действовали дружно, активно. 20 июня Ульянин вынужден был просить министерство путей сообщения разрешить принять на работу всех рабочих без исключения, а солдат возвратить в свои части[74].

Ташкентских рабочих поддерживали железнодорожники других станций и мастерских. Они требовали принятия на работу не только ташкентцев, а всех уволенных за участие в ноябрьской стачке. 23 июня Ульянин телеграфировал в Петербург: «От некоторых депо и станций поступают требования немедленно принять всех уволенных с уплатою жалования полностью со дня увольнения и принятия в ташкентские мастерские старых рабочих без исключения. До сего времени получены такие требования от четырех станций. Возможно ожи-

---

[72] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 238.
[73] Там же, л. 273.
[74] Там же.

дать забастовку, но средства борьбы с нею ненадежны. По-видимому, служащие это сознают и становятся дерзкими. Положение тревожное»[75].

Наконец вопрос был решен. Всех бастовавших Ульянин приказал 26 июня принять на работу. Туркестанский генерал-губернатор был так напуган, что просил министерство путей сообщения оплатить рабочим все дни забастовки. Он писал: «Убедительно ходатайствую о нелишении рабочих Ташкентских мастерских платы за время закрытия в чем они совершенно безвинны и впали с семьями в нищенство и долги»[76].

28 июня ташкентские мастеровые предъявили начальнику дороги новые требования: уплатить им за все дни, когда мастерские не работали, принять на службу всех уволенных за ноябрьскую забастовку с уплатою им со дня увольнения и уплатить всем поденным рабочим деньги, удержанные за время ноябрьской забастовки. В случае отказа, рабочие угрожали забастовкой[77]. 4 июля министр путей сообщения Шафус писал председателю Совета Министров, что он считает первые два требования совершенно неприемлемыми, так как рабочие самовольно покинули мастерские и тем нарушили условия найма. В этот же день Совет Министров принял решение: за ноябрьскую забастовку рабочим не платить[78]. Но, так как волнения усиливались, Совет Министров вынужден был отменить решение и принять 7 июля постановление об уплате рабочим за 2 недели забастовки.

16 июня мастеровые депо Ашхабада предъявили ряд требований начальнику дороги. Так как требования не были удовлетворены, рабочие обратились за поддержкой к солдатам железнодорожных батальонов и заявили, что объявят забастовку. Администрация дороги вызвала стрелковый батальон для охраны станции. Начались столкновения между рабочими и солдатами, создавалась прямая опасность всеобщей забастовки[79].

1 июля 1906 г. большая толпа рабочих ворвалась в кабинет начальника дороги Ульянина и заявила, что если он 3 июля не примет всех уволенных и не выплатит им зарплату, то они добьются выполнения своих требований силой[80]. 3 июля к зданию Управления дороги были стянуты войска и рабочим

---

[75] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 274.
[76] Там же, л. 275.
[77] Там же, л. 277.
[78] Там же, л. 289.
[79] Там же, л. 259.
[80] Там же, л. 289.

не удалось добиться осуществления своих требований[81]. Положение на дороге оставалось очень тревожным. 13 июля Ульянин сообщил в министерство путей сообщения, что есть все основания опасаться возникновения новой всеобщей забастовки железнодорожников. 20 июля прокурор Ташкентской судебной палаты поручил прокурору Ашхабадского окружного суда начать предварительное следствие по поводу беспорядков в Ашхабаде, имевших место 3—4 июля 1906 г.

В июле 1906 г. забастовали рабочие депо ст. Казанджик. Для поддержания порядка власти решили расквартировать в Казанджике роту солдат. 3 июля было оказано сопротивление местным властям во время отправки из Ташкента политических ссыльных. Рабочие вместе с группой солдат двух саперных батальонов пытались освободить политических заключенных. Властям с помощью вооруженных солдат удалось с большим трудом помешать этому и отправить поезд[82]. 14 июля в Новом Маргелане был организован митинг, 12 июля такой же митинг был проведен в Коканде[83]. 14 июля управляющий Кокандским отделением Государственного банка сообщил, что железнодорожными рабочими готовится вооруженное восстание[84]. 16 июля в Красноводске рабочие решили продемонстрировать свое сочувствие арестованным солдатам, которых в этот день должны были отправить в Баку, и вышли на улицу с красными флагами. К ним примкнули солдаты 1-й железнодорожной роты[85].

В августе волнения на Среднеазиатской железной дороге продолжались. Рабочие и служащие мастерских, депо настаивали на полном удовлетворении их требований, среди которых по-прежнему центральное место занимали требования приема на работу всех уволенных за участие в революционном движении, увольнения ненавистных рабочим представителей администрации, сокращения рабочего дня.

Борьба за сокращение рабочего дня происходила беспрестанно. Еще в 1900 г. под напором требований рабочих начальник Среднеазиатской дороги вынужден был сделать представление в Совет Министров об установлении 9-часового рабочего дня в летнее время (с 15 мая по 15 августа), на дороге с сохранением прежней заработной платы, учитывая особые климатические условия в Средней Азии. Вопрос был решен положительно. 7 февраля 1905 г. под влиянием все усили-

[81] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, ф. 384, лл. 296, 298.
[82] Там же, ф. 229, оп. 2, д. 1650, л. 133.
[83] Там же, ф. 1405, оп. 530, д. 450, лл. 30—34.
[84] Там же, ф. 560, оп. 26, д. 611, лл.5—6.
[85] Там же, ф. 273, оп. 12, д. 490, л. 93.

вающегося недовольства железнодорожных рабочих России царское правительство вынуждено было сократить продолжительность рабочего дня до 9 часов на всех железных дорогах. На Среднеазиатской железной дороге в летнее время был установлен 8-часовой рабочий день. В 1905 г. железнодорожники всей страны, как и другие рабочие, требовали введения 8-часового рабочего дня повсеместно. В июне 1906 г. начальник Ташкентской железной дороги обратился в министерство путей сообщения за указанием может ли и он, ввиду требований рабочих, в летнее время сократить продолжительность рабочего дня на 1 час, так как условия труда на дороге одинаковы со Среднеазиатской дорогой[86]. Совет Министров вынужден был ответить утвердительно.

Однако эта уступка уже не могла удовлетворить рабочих. Волнения, недовольства летом 1906 г. вспыхнули с новой силой. Особенно крупные события развернулись в главных Кизиларватских и Ташкентских мастерских.

Еще в мае возмущенные рабочие избили и бойкотировали начальника кизиларватских мастерских инженера Коваля. Он вынужден был уйти в отставку. На его место был приглашен инженер Бойчевский, который до этого работал на строительстве южной части Ташкентской дороги. В конце июля Бойчевский получил от рабочих письмо с требованием не принимать должности начальника мастерских. Несмотря на это предупреждение он прибыл 19 августа в Кизил-Арват. Во время осмотра мастерских к Бойчевскому подошли токарь Белковский, столяр Плотников и слесарь Трауит и заявили, что они уполномочены рабочими просить его отказаться от должности и вручили ему пакет, в котором было заявление рабочих с 471 подписью. 21 августа Бойчевский написал рапорт с просьбой освободить его от назначения начальником мастерских[87].

7 сентября в 9 часов утра все мастеровые и конторщики кизиларватских мастерских прекратили работы, заявив, что будут бастовать один день, чтобы выразить протест по поводу суда над нижними чинами в Ашхабаде. Начальник дороги решил арестовать и выселить из края часть рабочих, активно участвовавших в этой забастовке и принадлежавших к социал-демократической организации. Среди арестованных были: Андрей Телегин, Федор Михайлов, Федор Полугих, Иван Макухин, Александр Шурыгин, Константин Барковский, Владимир Лесевицкий, Михаил Корецкий, Иосиф Сыртов, Ни-

[86] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 279.
[87] Там же, лл. 245—335, 342.

колай Климушкин, Федор Гуляев, Федор Трацитвен, Василий Плотников, Кондратий Овчинников, Алексей Белковский (один из главных руководителей), Петр Александров[88].

Трое рабочих, вручивших Бойчевскому пакет с заявлением мастеровых, были уволены и высланы из края.

Начальник полиции Кизил-Арвата 8 сентября сообщил начальнику Закаспийской области, что Телегин, Михайлов, Полугих, Макухин, Шурыгин и Барковский не являются революционерами, а остальные 10 человек принимали участие в ноябрьской стачке и должны быть арестованы. Освобождая 6 человек, полицейское управление предложило арестовать еще 16 рабочих — членов социал-демократической организации и агитаторов, хотя их арест сначала не предусматривался. Это были: Иван Попов (один из главных агитаторов), Назар Шунин, Семен Бугаенко, Николай Попов, Константин Долгаров, Константин Лазарев, Иосиф Сыртов, Яков Руденко, Георгий Черных, Иван Гурсин, Алексей Тупиков, Семен Агафонов, Николай Мухин, Василий Авакумов, Василий Ткаченко, Григорий Голубецкий, Андрей Чичерин.

Начальник жандармского управления Среднеазиатской железной дороги просил уволить всех 32 рабочих и выселить их из края[89]. Железнодорожники протестовали против необоснованных массовых репрессий. 25 октября они послали министру путей сообщений телеграмму такого содержания: «Небывалым распоряжением начальника дороги около 30 рабочих, служащих высылаются из края в трехдневный срок. Основание неизвестно. Просим защиты»[90].

Между тем начальник Среднеазиатской железной дороги передал судебным органам дело 471 рабочего, подписавших заявление, переданное инженеру Бойчевскому. Он предлагал привлечь их к уголовной ответственности «... за участие в неразрешенном обществе. Обвинения были очень шаткими и необоснованными. Это заставило юрисконсульта А. Конина написать рапорт, в котором он доказывал, что имеющиеся материалы ни в какой степени не доказывают, что все 471 человек принадлежали к какому-нибудь обществу. Он писал: «привлечение к следствию по таким шатким данным более половины состава кизиларватских мастеровых неизбежно вызовет среди них волнения, могущие принять весьма нежелательные в настоящее время размеры и это не может не отразиться на деятельности мастерских и интересах дороги. Вряд ли в интересах Управления дороги при отсутствии достаточ-

[88] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 245—335, 342.
[89] Там же, л. 342.
[90] Там же, оп. 1, д. 946, л. 1.

ных данных для успешности обвинения возбуждать волнения в этих мастерских, только что немного успокоившихся и приступивших к нормальной работе»[91].

Начальник дороги не согласился с юрисконсультом, он полагал, что большая часть рабочих подписала заявление принудительно, под угрозой и что следствие это покажет; по его мнению, лучше лишиться 100—200 рабочих, чем оставить этот случай без воздействия; он считал, что Бойчевский обязан вступить в должность, а всех рабочих надо отдать под суд и объявить, что если будет допущено насилие над Бойчевским, мастерские будут закрыты. Рабочих предупредить об этом за две недели, а также о том, что все мастеровые будут уволены и лишены всех прав. Через несколько дней после закрытия мастерских объявить о новом наборе рабочих и таким образом освободиться от всех неугодных лиц.

Меры, намеченные начальником дороги, были одобрены. Начальник Закаспийской области обязал полицию Кизил-Арвата поставить караул к квартире Бойчевского в 12 человек при унтер-офицере, хотя полиция сама сомневалась в эффективности этой меры, опасаясь, что назначение караула может еще более озлобить рабочих.

30 сентября Бойчевский еще раз подтвердил, что он отказывается вступить в должность начальника кизиларватских мастерских. Спустя почти два месяца 25 ноября Ульянин снова предложил Бойчевскому приступить к исполнению обязанностей и обещал ему назначить охрану для ограждения его безопасности; вывесить объявление, что в случае какого-либо насилия над Бойчевским мастерские будут закрыты; уволить настроенных против него рабочих и выслать их из края. Однако Бойчевский и тогда категорически отказался от предложенного поста[92].

Волнения рабочих приняли такие размеры, что администрация вынуждена была отказаться от закрытия мастерских. Начальнику дороги пришлось отказаться и от других мер, которые он намечал предпринять. Бойчевский не был назначен начальником мастерских, рабочие не были привлечены к судебной ответственности, из 471 рабочего только 20 были уволены[93].

Однако положение в мастерских продолжало беспокоить Управление дороги. Рабочие, воодушевленные некоторыми успехами, еще более активно боролись за свои права. 20 де-

---

[91] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, 1905 г., д. 384, л. 347—348.
[92] Там же, лл. 344—363.
[93] Там же, лл. 335—356.

кабря начальнику Среднеазиатских железных дорог было сообщено, что «по имеющимся в министерстве путей сообщения сведениям мастерские в Кизил-Арвате находятся в полной революционной анархии...» и предложено срочно представить соображения по обеспечению нормального порядка в мастерских[94].

Начальник Закаспийской области назначил в Кизил-Арват военную охрану. Управление железных дорог строго предупредило Ульянина, обвинив его в том, что он не смог заставить Бойчевского принять предложенную ему должность, не оказал ему поддержки, и, наконец, не принял необходимых мер для обеспечения порядка в мастерских. В середине 1906 г. туркестанским генерал-губернатором был поставлен вопрос о снятии Ульянина с занимаемой должности. Дело тянулось до 1907 г., а в 1907 г. Ульянин был убит.

События в кизиларватских мастерских показали, что рабочие, получившие некоторую революционную закалку в период октябрьско-ноябрьских политических стачек 1905 г., в июне — октябре 1906 г. действовали дружно, настойчиво. Это дало им возможность не допустить назначения неугодного начальника мастерских и расправы с рабочими.

На ряде других железнодорожных предприятий рабочие также добивались снятия с работы неугодных им начальников, или «совершали акты самоуправства», к которым их в основном подстрекали эсеры[95]. Начальник Среднеазиатской железной дороги, обобщая эти факты, писал: «Все случаи самоуправства мастеровых представляют собой стремление подчиненных избавиться от таких начальствующих лиц, которые, добросовестно исполняя свой долг службы, требуют от подчиненных точного выполнения службы и добросовестной работы, а также препятствуют их незаконным действиям». И далее: «С этим явлением, по моему мнению, необходимо бороться самыми решительными мерами, ибо в противном случае мастеровые вообразили, что им удается осуществить безумную мечту иметь выборное начальство»[96].

Рабочие выступления на Среднеазиатской дороге летом 1906 г. приводят к следующим выводам:

Летом 1906 г. рабочее движение на Среднеазиатской железной дороге, не прекращалось. Бастовали рабочие мастерских и депо Ташкента, Кизил-Арвата, Ашхабада, Казанджика, Коканда и т. д.;

---

[94] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 384, лл. 359—360.
[95] Там же, д. 490, л. 106 или д. 385, лл. 18—21.
[96] Там же, д. 384, лл. 335—337.

Выступления железнодорожников отличались организованностью и возросшей политической сознательностью. Рабочие предъявляли обоснованные требования, среди которых преобладали: восстановление на работе всех уволенных за участие в октябрьско-ноябрьской стачках (1905 г.), сокращение и установление 8-часового рабочего дня, увеличение заработной платы;

В ряде случаев выступления заканчивались победой рабочих, администрация шла на уступки;

Солдаты железнодорожных батальонов и других родов войск нередко выступали на стороне рабочих;

Краевые власти и администрация дороги действовали осторожно, опасаясь осложнений и превращения отдельных стачек во всеобщую;

Возросла руководящая роль социал-демократических организаций во время рабочих выступлений.

Осенью 1906 г. положение в Туркестанском крае вызывало у правительственных кругов в Петербурге большую тревогу, так как революционные выступления железнодорожников все еще не прекращались. Генерал-губернатор Субботич был снят с должности. В октябре 1906 г. в Туркестанский край и в Закаспийскую область был командирован генерал-адъютант Максимович для ревизии и оказания помощи местной администрации в борьбе с революцией[97].

7 сентября 1906 г. утром мастеровые и конторщики мастерских Кизил-Арвата и рабочие депо Ашхабада прекратили работы в знак протеста против суда над восставшими солдатами. В 11 часов они пытались препятствовать отправлению двух поездов с арестованными. Только после замены машинистов паровозов солдатами железнодорожных батальонов поезда удалось отправить[98].

В один из дней осени 1906 г. (автору не удалось установить точную дату) органы жандармской полиции должны были отправить со ст. Ташкент конфискованное при подавлении революционных выступлений оружие (револьверы и патроны к ним). Группа рабочих мастерских Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог осуществила дерзкий по замыслу и смелый по выполнению налет, захватила и унесла оружие, которое впоследствии было использовано для продолжения революционной борьбы.

В сентябре 1906 г. усилилось брожение среди железнодорожников Коканда. Начальник дороги 16 сентября сообщил

---

[97] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 384, л. 333.
[98] Там же, оп. 12, д. 490, л. 139.

в министерство путей сообщения, что «... в Коканде настроение неспокойное, пришлось просить генерал-губернатора поставить на станцию военную охрану»[99].

10 сентября 1906 г. истекал срок действия Положения об усиленной охране, введенного царскими властями в Ташкенте, Ташкентском, Чимкентском, Аулиэатинском уездах Сырдарьинской области, в Ферганской и Самаркандской областях. 5 сентября Совет Министров принял решение продлить усиленную охрану еще на один год, т. е. до 10 сентября 1907 г., учитывая, что революционные выступления в крае не прекратились. 12 сентября Совет Министров снова вернулся к обсуждению этого вопроса и ввел в Ферганской области чрезвычайную охрану, вместо усиленной, так как по сообщениям местных властей революционное движение в Ферганской области принимало «... угрожающий характер, выражаясь в непрерывных разбоях, убийствах, в преступных посягательствах на должностных лиц». Чтобы расширить полномочия местных властей Совет Министров решил объявить Ферганскую область на положении чрезвычайной охраны с предоставлением прав главнокомандующего местному губернатору»[100].

Хотя в 1907 г. революционное движение несколько ослабло, рабочие не прекращали борьбу за улучшение своего положения, лишь изменились ее методы. Партия ушла в подполье и оттуда осуществляла руководство движением, сочетая легальную форму борьбы с нелегальной. В Туркестане также наблюдался значительный спад революционных выступлений.

18 июня начальник жандармского управления доносил о тайном собрании машинистов Чарджуйского депо, которое было проведено 8—11 мая и приложил список его участников. 30 июня деповские рабочие послали телеграмму министру путей сообщения с протестом против увольнения машиниста Мишевского, активного участника ноябрьской забастовки. По требованию полицейского управления он был тогда уволен, 3 июля 1906 г. вновь принят, но в июне 1907 г. снова уволен.

Задолго до 1 мая 1907 г. начальник Управления дороги издал приказ, в котором угрожал рабочим за участие в первомайском празднике штрафом в размере 3-дневного заработка и увольнением в случае не выхода на работу в последующие дни[101]. Несмотря на приказ, рабочие депо Мерва праздновали день 1 мая, за что и были оштрафованы. Это вызва-

---

[99] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 490, л. 160.
[100] Там же, ф. 1276, оп. Ос. ж. 20, д. 20, лл. 34, 56.
[101] Там же, оп. 12, д. 385, лл. 24—34.

ло общее недовольство. 5 июня рабочие обратились к министру путей сообщения с просьбой снять штраф. Начальник дороги писал министру: «Снять штраф, а равно и сократить его нахожу неудобным, чтобы не было прецедента на будущее время»[102].

Продолжалась по-прежнему борьба за увеличение заработной платы. В июле рабочие Ташкентских мастерских обратились к министру путей сообщения с просьбой увеличить поденную плату «хотя бы до 1 рубля в день»[103].

В 1907 г., как и в предыдущие годы, был совершен ряд террористических актов: убиты начальник Среднеазиатской железной дороги генерал Ульянин, помощник начальника движения Возняк, начальник Ташкентских мастерских инженер Ронберг, начальник участка тяги в Мерве техник Цвейфель, помощник начальника участка тяги в Казанджике капитан Манвелидзе, командир 2-го Закаспийского железнодорожного батальона полковник Кикенидзе, начальник жандармского отделения Чарджуя Егунов, старший жандармский унтер-офицер в Кизил-Арвате Костюков[104].

Таким образом, в 1906—1907 гг. революционные выступления железнодорожников, хотя и изолированные, незначительные, по сравнению с 1905 г., по размаху, продолжались. Несмотря на репрессии, социал-демократические организации в крае стягивали силы для новых битв.

Все сказанное о выступлениях железнодорожных рабочих в период первой русской буржуазно-демократической революции 1905—1907 гг. позволяет сделать вывод, что под влиянием революции в России трудящиеся массы Туркестанского края поднялись на освободительную борьбу. Возглавили революционное движение зародившиеся социал-демократические организации. В авангарде борьбы шли железнодорожные рабочие, как наиболее многочисленный, сплоченный, организованный рабочий отряд. Выступления железнодорожников оказали большое революционизирующее влияние на остальные отряды рабочего класса и на трудящиеся массы края.

Революционные события 1905—1907 гг. оказали огромное влияние на широкие массы всех народов России, в том числе и колониального Туркестана. Трудовые слои коренного населения края, пробужденные революцией к активной политической

---

[102] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 385, лл. 34—35.
[103] Там же, лл. 50—51.
[104] Там же, оп. 12, д. 600, л. 19.

жизни, под воздействием растущего рабочего движения и агитационно-пропагандистской деятельности местных социал-демократических организаций, все чаще открыто выступали против гнета царских колонизаторов и своих эксплуататоров. Освободительная борьба коренных народов Туркестана влилась в единое русло общероссийского революционного движения, в авангарде которого шла ленинская партия.

Большое значение для роста классового самосознания местных народов имело непосредственное общение рабочих-железнодорожников коренных национальностей с русскими рабочими, местных жителей с русскими и членами социал-демократических организаций.

Важно отметить, что под влиянием революционных выступлений рабочих и солдат к движению присоединялись все новые группы местного населения, особенно работавшие на железных дорогах. Об этом с тревогой сообщали в Петербург царские сатрапы. 10 января 1908 г. начальник Среднеазиатской железной дороги писал: «В настоящее время, насколько мне известно, революционное движение во всем крае объединено и все организации во всех пунктах имеют между собой связи. Судя по революционным проявлениям, центр всего движения находится в Ташкенте, где уже участвуют не одни железнодорожные служащие, а и посторонние, не имеющие отношения к железной дороге.

Кроме Ташкента, крупные организации имеются в Самарканде, Ашхабаде, Кизил-Арвате, Мерве, Чарджуе, в которых и необходима обширная тайная агентура для наблюдения не только за железнодорожными служащими, **но и за местными жителями,** которые, как показало следствие, по разным революционным проявлениям, **тоже участвуют в тех или иных выступлениях** (подчеркнуто мною — *З. А.*). Ввиду изложенного имею честь доложить, что революционное движение в настоящее время не сосредоточено исключительно в среде железнодорожных служащих, а **имеет представителей и среди местных жителей.** Поэтому и борьба с революционным движением должна вестись главным образом местной администрацией при содействии со стороны железнодорожных властей»[105].

Революционные события в Туркестане оказали большое влияние и на народы Бухарского и Хивинского ханств. Угнетенное население стало пробуждаться и подниматься на борьбу за свое освобождение.

---

[105] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 30, лл. 18—19.

Участие солдат Закаспийских железнодорожных батальонов в революционных выступлениях железнодорожников

Участие солдат двух железнодорожных батальонов в революционных выступлениях в Туркестане до 1905—1907 гг., в период революции и в последующие годы мало изучено. Лишь в некоторых работах, посвященных этому периоду, вскользь упоминается о железнодорожных батальонах. Использовав большое число ранее не введенных в оборот архивных документов, мы лишь частично восполняем этот пробел, считая, что в будущем история железнодорожных батальонов должна стать предметом специального исследования.

Солдаты-железнодорожники с начала XX в. начали принимать участие в революционном движении. Выступления солдат были подготовлены тяжелыми условиями труда и жизни личного состава батальонов, бесправием и унижениями. Не только в период строительства, но и после того как дороги начали функционировать, солдаты-железнодорожники жили и трудились в чрезвычайно тяжелых условиях. Размещались они в вагонах, кое-как приспособленных для жилья, не дававших защиты ни от холода, ни от жары. Скученность, плохое питание, несвоевременная выплата жалованья, штрафы, доходящие до $^1/_3$ заработной платы, неполное и несвоевременное обеспечение обмундированием были обычным явлением. Все это вызывало у солдат недовольство.

Как ни старалось командование батальонов в период строительства и с самого начала эксплуатации дороги изолировать солдат от вольнонаемных рабочих и служащих, ему это не удалось. Специфика работы была такова, что солдат приходилось рассеивать по всей линии, они быстро растворялись в среде вольнонаемных служащих и рабочих и постоянно общались с ними. Многолетняя совместная служба солдат и рабочих сближали их, укрепляла силы, которые росли, чтобы открыто выступить против существующих порядков.

Если в конце XIX, даже в первые годы XX в., администрации дороги удавалось использовать солдат Закаспийских батальонов для подавления революционных выступлений и недовольства железнодорожных рабочих и трудящихся края, то в годы первой революции солдаты часто переходили на сторону бастующих, или оказывали им помощь и поддержку. Солдаты-железнодорожники участвовали в маевках, демонстрациях, открыто выражали свою солидарность с бастующими рабочими, отказывались заменять бастовавших, принимать участие в подавлении забастовок, выступали с протестами против существовавших на дороге и в стране порядков.

Как уже было сказано, в феврале 1905 г. в мастерских и депо Среднеазиатской железной дороги вспыхнули забастовки, которые вскоре были подавлены. В карательных мерах против бастующих рабочих Среднеазиатских, ташкентских, кизиларватских мастерских, депо Черняево, Казанджика, Чарджуя и других городов, участвовали против своей воли солдаты-железнодорожники. Это укрепляло их политическое сознание. Солдаты после февральских событий стали более активно поддерживать рабочие выступления. Администрация дороги убедившись, что солдаты сочувствуют рабочим, приняла меры к изоляции солдат от железнодорожников и решила рассредоточить подразделения батальонов на десятках крупных станций. Но осуществить это мероприятие по ряду причин не удалось.

Солдаты железнодорожных батальонов приняли активное участие в маевках 1905 г. Так, например, из 200 участников маевки, организованной в Кизил-Арвате, почти 70 были солдатами железнодорожного батальона. Рабочие призывали солдат выступить вместе и бороться за общее дело освобождения народа. Солдаты-железнодорожники участвовали также в маевках в Красноводске, Ташкенте и других городах[106]. Особенно активно они выступали в дни октябрьской и ноябрьской стачек. Солдаты проводили собрания, выдвигали требования, в том числе и политические. 15 октября 1905 г. к самаркандским артиллеристам, выступавшим вместе с бастующими рабочими, присоединились солдаты 2-го железнодорожного батальона. Исполняющий обязанности командующего Туркестанским военным округом писал по этому поводу: «... под влиянием железнодорожных забастовок и подговору агитаторов из гражданских лиц нижние чины этого батальона (2-й Закаспийский ж.-д. б-н) в городе Самарканде стали собираться на сходки и вырабатывали на них ряд требований как общих, касающихся переустройства России, так и частных — об улучшении быта нижних чинов батальона, которые в виде особой петиции предъявляли командиру батальона»[107].

18 ноября 1905 г. на митинге в Кагане совместно с рабочими участвовали и солдаты железнодорожного батальона. Участники митинга потребовали освобождения политических заключенных, созыва Учредительного собрания, упразднения

---

[106] *И. Ф. Симонов.* Первые маевки в Туркестане. Сборник статей и воспоминаний. Ташкент, 1955, стр. 99—100.

[107] *А. М. Савокин, К. Х. Ханазаров,* указ. соч., стр. 24.

военно-полевых судов и т. д.[108] В ноябре в Ташкенте, Самарканде, Черняево, Ходженте, Кизил-Арвате и других городах происходили волнения среди солдат-железнодорожников.

В 1906 г. продолжались выступления солдат на стороне бастующих. В марте — июне этого же года происходили волнения среди солдат 6-й роты 2-го Закаспийского батальона, расквартированного в Новом Маргелане.

16 июня мастеровые депо Ашхабад предъявили начальнику дороги ряд требований. Когда последовал отказ, рабочие заявили, что они не только объявят забастовку, но и привлекут на свою сторону солдат железнодорожного батальона. Этот факт свидетельствует о связи железнодорожных рабочих и солдат, их солидарности. Только после вооруженного вмешательства полевых войск, вызванных Управлением дороги, «порядок» был восстановлен[109].

В тот же день в Красноводске рабочие, в знак солидарности с солдатами, арестованными за участие в революционных выступлениях, организованно пришли на пристань, откуда отправлялись арестованные. К рабочим присоединились солдаты 1-й железнодорожной роты[110].

Учитывая, что в Туркестане дислоцировалось много войсковых частей, местные социал-демократические организации развертывали широкую агитационную деятельность среди солдат. 12 мая 1905 г. Кизиларватский социал-демократический союз выпустил листовку «Ко всем солдатам», разоблачающую преступную политику царизма на Дальнем Востоке и его попытки использовать войска против рабочих. В корреспонденции «Борьба пролетариата», помещенной в местной газете, так описываются революционные выступления солдат: «Ташкент. В июне месяце 1905 года была демонстрация, которая прошла удачно. Ожидается еще. Солдаты настроены революционно; они воодушевляют народ, говоря: «Не бойтесь! Мы не тронем вас. Объединяйтесь с рабочими и идите вперед!».

Социал-демократические организации выпускали обращения к солдатам, листовки. Начальник Среднеазиатской железной дороги Геске вынужден был отметить большое влияние социал-демократических организаций не только на рабочих и солдат железнодорожных батальонов, но и на все войска округа. Он писал: «Пропаганда в войсках в крае тоже велась одновременно с пропагандой среди железнодорож-

[108] *В. Е. Ершов.* Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане, Ташкент, 1955, стр. 45

[109] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 229, оп. 2, д. 1650, лл. 62—63.

[110] Там же, ф. 560, оп. 26, д. 611, лл. 5—6.

ных служащих. В 1906 году эта пропаганда велась приехавшими из Европейской России агитаторами и кроме того частью бывших служащих Среднеазиатской дороги, уволенными за забастовку от службы в начале 1906 г.». И далее: «Постоянное соприкосновение нижних чинов с вольнонаемными во время службы на дороге при невозможности неослабного надзора со стороны офицеров, а равно обособленность батальонов, не подлежащих наблюдению жандармской полиции, способствует проникновению и развитию в среде нижних чинов революционных учений»[111].

Революционные настроения охватили солдат 2-го Закаспийского железнодорожного батальона. Его командир был вынужден в дни ноябрьской всеобщей стачки рассмотреть требования солдат, разрешить им собраться на сходку, участвовать на панихиде, организованной по «изменнически убитым ташкентским братьям» (т. е. по солдатам Ташкентской крепости) и т. д. Солдатские требования были опубликованы в революционно-демократической газете «Самарканд» и сыграли важную роль в развертывании революционного движения среди военнослужащих. Командир батальона «для предупреждения еще больших беспорядков» рассмотрел солдатские требования, и часть из них удовлетворил.

Как было уже сказано, в июне 1906 г. забастовали рабочие Главных мастерских Среднеазиатской железной дороги. Поводом для забастовки явились вычеты за прогул рабочих в день 1 мая 1906 г. Мастерские были закрыты. Более 800 рабочих отказывались получать расчет, требовали открытия мастерских и уплаты за дни, в течение которых мастерские не работали. 21 июня в Ташкент привезли 300 солдат 2-го Закаспийского железнодорожного батальона для замены бастующих рабочих. Но солдаты отказались приступить к работе в мастерских. Растерявшиеся местные власти вынуждены были срочно вывезти солдат из Ташкента. Их проводы 27 июня вылились в демонстрацию солидарности рабочих и солдат[112].

Летом 1906 г. имели место волнения в саперном батальоне в Ташкенте, в 1-ом железнодорожном и в двух стрелковых батальонах в Ашхабаде[113].

Особенно большую опасность для руководства дороги представляли солдаты, призванные в железнодорожные ба-

---

[111] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 630, лл. 13—17.
[112] *Е. А. Деева.* Забастовка рабочих Ташкентских главных железнодорожных мастерских летом 1906 г., стр. 120—121
[113] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 630, лл. 13—17.

тальоны и другие рода войск, в годы предшествовавшие революции (1900—1905 гг.). Они прошли хорошую идейную закалку во время первой революции и являлись главной силой в последующих революционных выступлениях солдат. После событий 1905—1906 гг., в которых солдаты железнодорожных батальонов приняли активное участие, военные, гражданские власти и администрация дороги перестали доверять солдатам. События настолько испугали краевые власти, что они были вынуждены поставить вопрос не об укреплении батальонов, а о выводе их из края, ибо революционные настроения военных железнодорожников представляли большую опасность, так как в руках вооруженных солдат находились такие мощные средства, как телеграф и железная дорога.

Генерал Субботич в 1906 г. потребовал снятия железнодорожного батальона с дороги и переводе его в Россию, мотивируя это тем, что бригада, как дезорганизованная военная масса, представляет большую опасность для Туркестанского края. Начальник Генерального штаба не согласился с Субботичем. Он считал, что при всех обстоятельствах вывод железнодорожной бригады с дороги невозможен, ибо она нужна в случае революционных выступлений местного населения, и, кроме того, перевод бригады потребует больших денежных затрат. Он предложил изменить характер службы подразделений бригады: железнодорожные войска должны быть поставлены на дорогу при непременном условии сохранения своей военной организации[114].

В конце 1906 и в 1907 гг. принимаются меры по укреплению дисциплины среди солдат железнодорожной бригады. В частности, был обновлен офицерский состав; срок обучения военному делу увеличен с двух месяцев до одного года; организовано обучение солдат железнодорожному делу; 30% офицерского состава батальонов сосредоточено на дороге для усиления надзора за солдатами; приняты меры к улучшению отношений между Управлением дороги и штабом бригады[115].

Кроме того, была высказана мысль о необходимости изолировать солдат от железнодорожных рабочих и сосредоточить подразделения на нескольких станциях: в Красноводске, Ашхабаде, Мерве, Самарканде, Кушке, Чарджуе, Ташкенте. Начальник Среднеазиатской железной дороги докладывал начальнику Управления железных дорог: «До сего времени

---

[114] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 630, лл. 30—41.
[115] Там же.

нижние чины железнодорожных батальонов, служащие на Среднеазиатской дороге, были размещены без всякой системы по всем станциям, а служащие в службе пути даже по казармам на перегонах... Такое распределение представляло для строевого начальства большие неудобства как в отношении довольствия, так и надзора за бытом и поведением нижних чинов и поддержания воинской дисциплины, так как нижние чины группировались не только отдельными командами, вдали от своих рот, но даже по два и три человека на станции. При этом нижние чины несли железнодорожную службу совместно и вперемежку с вольнонаемными служащими, а в мастерских службы тяги вперемежку с вольнонаемными рабочими. Во время забастовки в ноябре прошлого года проявилось серьезное неудобство такого смешения и необходимость насколько возможно изолировать нижних чинов от влияния на них вольнонаемных»[116].

Был разработан план организации службы солдат на дороге. Все мастеровые из солдат должны были работать лишь в двух основных депо: Ашхабад (штаб 1-го батальона) и Самарканд (штаб 2-го батальона). При этом солдаты должны составлять более половины всего числа рабочих этих депо. Предполагалось, что в случае общей забастовки на дороге в этих двух депо можно было бы безостановочно продолжать ремонт паровозов. Все остальные солдаты батальонов должны были нести железнодорожную службу на станциях: солдаты 1-го батальона — в Красноводске, Ашхабаде, Мерве; солдаты 2-го батальона — Чарджуе, Самарканде, Ташкенте, а солдаты Кушкинской роты — на ст. Кушка. Начальниками этих семи станций должны быть только офицеры, их помощниками — унтер-офицеры, а телеграф обслуживаться военнослужащими.

Главной целью этого плана была изоляция солдат от железнодорожных рабочих и служащих, обеспечение возможности подавления пролетарского восстания, если оно вспыхнет в Ташкенте, Самарканде и на других станциях. План администрации дороги был осуществлен, но не дал желаемых результатов. Для воинских подразделений не было казарм. И хотя их начали строить в Ашхабаде и Самарканде, для этого нужно было много времени. Чтобы заменить железнодорожников солдатами, приходилось кадровых рабочих перебрасывать с одной станции на другую, что, естественно, вызывало недовольство. Начали поступать жалобы. Кроме того, сами солдаты становились все более и более ненадеж-

[116] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 278, оп. 12, д. 384, лл. 221—222.

ными. В связи с этим 23 октября 1907 г. Комитет Управления железных дорог отменил свое решение об увеличении состава железнодорожных батальонов. Председатель Комитета писал в июне 1907 г.: «... ввиду событий, имевших место на Среднеазиатской железной дороге в конце 1905 г. и участия в этих событиях Закаспийских железнодорожных батальонов, усомнился в самой необходимости для интересов железнодорожного дела усиления означенных батальонов, а поэтому признал необходимым войти по докладу эксплуатационного отдела, в пересмотр вышеуказанного постановления своего от 20 октября 1905 г.»[117].

С каждым днем все больше стали выявляться и недостатки сосредоточения солдат железнодорожных батальонов на главных узловых станциях. Несмотря на все старания командования, солдаты, исполняя должности на станциях, в депо, в паровозных и кондукторских бригадах, продолжали общаться с рабочими и служащими дороги. Поэтому, Управление дороги, министерство путей сообщения, военное министерство пришли к единому убеждению, что дальнейшее оставление железнодорожных батальонов даже на важнейших пунктах не только не желательно, но и вредно. Начали вноситься различные предложения об использовании солдат. Так, по мнению зам. начальника Управления Среднеазиатской железной дороги «события же 1905 г. на Среднеазиатской, Забайкальской и других железных дорогах яснее всех других фактов доказали всю несостоятельность возлагаемых на железнодорожные батальоны надежд и показали их полную неблагонадежность в политическом отношении. Это объясняется отчасти разбросанностью нижних чинов среди массы революционного элемента служащих по вольному найму и изъятием железнодорожных батальонов из-под надзора жандармской полиции, а отчасти, не только физической невозможностью военного начальства следить за жизнью нижних чинов при их разбросанности, но даже и умышленным сокрытием действительного положения дел. Вот почему совместная служба на железных дорогах нижних чинов с большинством вольнонаемных служащих давно уже признана как министерством путей сообщения, так и военным ведомством, не совместимой, маложелательной и не полезной»[118].

Железнодорожные батальоны подчинялись начальнику дороги. В 1906 г. генерал-губернатор края Субботич возбудил ходатайство о разделении должности начальника дороги и

---

[117] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 11, д. 70, л. 135.
[118] Там же, оп. 12, д. 63, лл. 22—25.

командира железнодорожной бригады, так как он считал, что события 1905 г., участие солдат в стачках требует усиления контроля за батальонами, а начальник дороги, отвлекаемый делами дороги, не в состоянии это осуществить. Поэтому в 1907 г. должности начальника дороги и командира железнодорожной бригады были разделены. В первые же дни возникли недоразумения между обеими начальниками. Начальник дороги выражал недовольство нововведением: «Введение нового порядка в настоящее время при общем упадке дисциплины в железнодорожных батальонах и общем волнении в крае опасно,— ведет к двоевластию, ослабляет твердость, которая теперь особо необходима при непрекращающихся террористических проявлениях и в результате ставит начальника дороги в полную невозможность нести ответственность за правильность работы дороги»[119].

По мнению командования железнодорожной бригады лучшим выходом из положения являлось сосредоточение бригады на отдельном участке Среднеазиатской железной дороги. Считалось наиболее целесообразным передать бригаде Мургабскую, или еще лучше Андижанскую ветку, которая должна обслуживаться исключительно солдатами, а начальник бригады должен одновременно являться начальником ветки. Указывалось, что подобное перемещение не потребует больших государственных расходов (всего 40 тыс. руб.), не увеличит смету дороги, а передача может быть произведена в течение 1908 г.[120]

Командующий войсками Туркестанского военного округа разделил мнение руководства бригады и вошел с ходатайством о передаче железнодорожной бригаде Андижанской ветки. Но против этого предложения выступил 21 декабря 1907 г. начальник Среднеазиатской железной дороги Гескет. Он считал, что Андижанская ветка наиболее важная по своему экономическому значению. Ее эксплуатация весьма сложна и ее никак нельзя отдавать военным железнодорожникам. По его мнению наиболее подходящей для этой цели являлась Мургабская ветка от ст. Мерв до ст. Кушка (исключая ст. Мерв) и участок от Кизил-Арвата до ст. Джебель (исключая ст. Кизил-Арват). Так как эта ветка невелика и для ее эксплуатации достаточно одного батальона, Гескет предлагал второй батальон расположить на Ташкентской дороге, выбрав там для него подходящий участок, или от-

---

[119] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 631, лл. 53—56.
[120] Там же, д. 630, лл. 33—41.

править в Европейскую Россию, или же послать на строительство Амурской железной дороги[121].

Министерство путей сообщения согласилось с предложением начальника дороги, но Совет Министров, рассмотрев 20 мая 1908 г. этот вопрос, не принял никакого решения. 26 июля к нему снова вернулся начальник штаба Туркестанского военного округа генерал-лейтенант Рихтер: «Пока дорога находилась в руках военного министерства и пока весь уклад ее был основан на военных традициях, репутация 1-го и 2-го Закаспийских железнодорожных батальонов являлась безупречной». Но так как обстановка постепенно менялась, жизнь солдат батальонов, разбросанных по всей линии, протекала вне контроля и руководства офицеров. «Таким путем постепенно подготовлялась та почва, которая так жадно вселяла в себя революционные идеи и дала плоды в виде ряда массового со стороны железнодорожных чинов нарушения верности служебному долгу, ошеломившего в первое время своей неожиданностью». Поэтому Рихтер предлагал сократить в округе железнодорожные войска на один батальон, упразднить штаб железнодорожной бригады, а оставшемуся батальону передать в самостоятельную эксплуатацию Мургабскую ветку[122].

В августе 1908 г. комитет Управления железных дорог, согласившись с предложением генерала Рихтера предложил передать батальонам Мургабскую ветку, а в случае надобности и Казанджикский участок. На первом участке могло быть сосредоточено до 600, на втором — до 800 солдат[123]. Мургабская ветка должна была полностью эксплуатироваться железнодорожным батальоном, оставаясь в составе Среднеазиатской дороги. В течение определенного времени эксплуатацию осуществляют три роты, а остальные — обучаются военному делу. Затем роты должны меняться. 2-й железнодорожный батальон предлагалось или сократить, или перевести в другой край.

Эти соображения Рихтера и Комитета были доложены начальнику Генерального штаба и министру путей сообщения, которые в принципе согласились с ними. Но новый командующий войсками Туркестанского военного округа Мищенко считал, что сокращать железнодорожные батальоны нельзя, так как опыт русско-японской войны показал всю опасность обслуживания железной дороги в Маньчжурии только железнодорожными рабочими. Командующий высказался за то,

[121] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 630, лл. 53—54.
[122] Там же, д. 631, лл. 66—70.
[123] Там же, д. 631, лл. 61—64.

чтобы Закаспийские железнодорожные батальоны оставить на Мургабской ветке для самостоятельной эксплуатации ее, поставить во главе этого участка начальника бригады, а всю ветку передать в военное ведомство и сосредоточение бригады на Мургабской ветке завершить к 1 октября 1908 г. Мищенко настаивал на быстрейшей реализации своего предложения, так как по сообщению жандармской полиции «значительная часть железнодорожных солдат тронута участием в революционных организациях, что при дальнейшем замедлении с разрешением настоящего вопроса в корне, вызывает опасение возможности невольной передачи в ряды революционеров вооруженной силы железнодорожных батальонов».

31 августа 1908 г. начальник Генерального штаба Дубасов просил министра путей сообщения изложить свое заключение «относительно возможности передачи с 1 октября Мургабской ветви в военное ведомство для эксплуатации ее солдатами Туркестанской бригады»[124].

Несмотря на все принятые властями меры в течение 1907—1908 гг. волнения среди солдат железнодорожных батальонов не прекращались. Недовольство существующими порядками возрастало. Все это заставило командующего войсками округа форсировать решение вопроса о переводе железнодорожных батальонов на Мургабскую ветку. К этому времени дислокация подразделений батальонов была следующая: 1-я рота 1-го батальона находилась в Красноводске, 3-я, 4-я, 5-я роты — в Ашхабаде, 6-я рота — в Мерве; 1-я и 2-я роты 2-го батальона — в Скобелеве, 3-я и 6-я роты — в Самарканде, 5-я рота — в Черняево[125].

По окончательному плану размещения железнодорожных батальонов на Мургабской ветке районом 2-го батальона был признан участок от ст. Кушка до ст. Сары-Язы (136 верст). Предполагалось штаб батальона разместить в Кушке. Районом 1-го батальона предполагался участок от Мерва до ст. Сары-Язы (157 верст). Штаб батальона и две роты молодых солдат предполагалось временно оставить в Ашхабаде[126].

Шел к концу 1908 г., а планы передислокации железнодорожных батальонов оставались планами, так как солдаты настолько вышли из доверия, что царское правительство вообще опасалось их пребывания в Туркестане. 7 октября 1908 г. начальник Генерального штаба сообщил министру путей сообщения, что просит не вносить в Совет Министров

---

[124] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 631, лл. 66—70.
[125] Там же, лл. 79—84.
[126] Там же.

вопрос о переводе Туркестанской железнодорожной бригады. Он писал, что «... перевод названной железнодорожной бригады на Мургабскую ветвь не разрешает вопроса о приведении бригады в полный порядок, почему я и военный министр находим наиболее правильным снять бригаду вовсе с дороги». 13 января 1909 г. Совет Министров принял решение освободить солдат Туркестанских железнодорожных бригад от службы на Среднеазиатской железной дороге. Через месяц решение Совета Министров было утверждено царем[127]. Туркестанская железнодорожная бригада переводилась в Европейскую Россию и на Кавказ.

Новый командующий войсками Туркестанского военного округа генерал Самсонов пытался приостановить исполнение решения о переводе бригады, считая его «не соответствующим нуждам края». Самсонов писал министру путей сообщения, что вывод железнодорожной бригады из Туркестанского края ухудшит состав служащих на дороге и причинит ряд тяжелых, с трудом устранимых осложнений. Поэтому он находил полезным оставить в Туркестане хотя бы один железнодорожный батальон. После получения этого письма министр наложил резолюцию такого содержания: «Возбужденный генералом Самсоновым вопрос имеет особую важность. Надо немедленно спросить как бывшего начальника дороги, так и нынешнего». 25 февраля 1910 г. были запрошены бывший начальник дороги А. Д. Геске т и новый начальник И. Н. Борисов, которые ответили, что дорога вполне может обойтись без солдат железнодорожных батальонов, тем более, что их участие в революционных событиях представляет большую опасность для местных царских властей, выступления солдат оказывают большое влияние на рост недовольства среди местного населения[128].

Донесение начальников дорог — одно из многих свидетельств того, что под влиянием революционных выступлений рабочих и солдат к движению присоединялось местное население.

Эти обстоятельства заставляли местные и центральные власти форсировать вывод железнодорожных батальонов из Туркестанского края. К началу 1911 г. 1-й и 2-й железнодорожные батальоны были выведены из края, и ходатайства о их возвращении не нашли никакой поддержки. Вывод двух железнодорожных батальонов из Туркестанского края очень показателен для обстановки того времени. Решение царского

[127] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 631, лл. 400—404.
[128] Там же.

правительства неопровержимо свидетельствует о том, что власти были напуганы широким размахом революционного движения в крае во время первой буржуазно-демократической революции, влиянием этих событий на армию, переходом части солдат-железнодорожников на сторону бастующих и огромным воздействием событий на рост самосознания местного населения.

Из сказанного необходимо сделать следующие выводы.

Выступления, подъем революционного движения в крае оказывали революционизирующее влияние на солдат железнодорожных батальонов, которые не только сочувствовали освободительному движению рабочих и крестьян, но и сами активно выступали на их стороне.

На солдат, особенно железнодорожных и саперных частей, оказывали большое влияние социал-демократические организации края. Они распространяли среди солдат листовки, прокламации, обращения с призывами принять участие в совместной борьбе с рабочими.

В годы первой революции в совместной борьбе зарождалля в Туркестанском крае союз рабочих и солдат.

Революционные выступления рабочих и солдат железнодорожных батальонов оказывали большое влияние на рост недовольства среди местного населения, пробуждая его самосознание, и наносили удар по престижу царизма в широких кругах народов Средней Азии.

Если до революции 1905—1907 гг. солдаты железнодорожных батальонов еще являлись опорой царизма и могли быть использованы для подавления рабочих волнений, то во время революции и в последующие годы они стали силой, опасной для самого царского правительства.

Особый комитет для борьбы с революционными выступлениями на Среднеазиатской железной дороге

Революция 1905—1907 гг., ее характер, размах, влияние на сознание народных масс серьезно напугали царское правительство. Особенно большую опасность для властей представляли революционные выступления железнодорожников. Царизм предпринимал ряд особых мер, которые, по его мнению, могли предотвратить подобные выступления в будущем. К этим мерам относились: создание Особых комитетов по борьбе с революцией, очищение края от «нежелательных» элементов и создание вооруженных отрядов из числа верных царизму служащих дороги.

14 декабря 1905 г., когда в Москве и других городах России шли бои между революционными рабочими и войсками, был издан царский указ, которым министру путей сообщения, а в отдельных случаях начальникам дорог предоставлялось право вводить чрезвычайное положение на железных дорогах, а при управлениях дорог создавать Особые комитеты из начальника дороги, начальника полицейского управления и заведующего передвижением войск. На Особый комитет возлагалась организация охраны дороги, обеспечение непрерывности и правильности движения железнодорожного транспорта и наблюдение за служащими и рабочими. С объявлением чрезвычайной охраны в главных мастерских, депо, на станциях и в других пунктах дороги должны размещаться войска.

Комитету предоставлялось право издавать распоряжения и постановления, направленные на подавление революционных выступлений железнодорожников, арестовывать их организаторов и налагать штрафы до 500 рублей. Указ особо подчеркивал, что за самовольное оставление службы или неявку на работу в назначенный срок без уважительных причин виновные подвергаются заключению в тюрьму сроком от 4 до 6 месяцев. Особый комитет имел право запрещать всякие собрания, закрывать на определенный срок торговые и промышленные заведения, приостанавливать продажу печатных изданий, увольнять и выселять железнодорожных служащих, обращаться за содействием к военным властям, комплектовать вооруженную охрану. При введении чрезвычайного положения дорога разделялась на участки, на которых образовывались участковые комитеты.

События, развернувшиеся осенью 1905 г. в Туркестанском крае, особенно всеобщие октябрьская и ноябрьско-декабрьская стачки, заставили местные власти принять экстренные меры. 19 декабря туркестанским генерал-губернатором был издан приказ, который предписывал: «С момента возникновения забастовки в каком бы то ни было пункте Среднеазиатской железной дороги с ее ветвями или южного участка Ташкентской железной дороги соответствующую дорогу в пределах полосы отчуждения считать состоящею на военном положении». Приказ предусматривал с объявлением военного положения призыв на действительную службу в железнодорожные батальоны солдат запаса, работающих на дороге. Приказ грозил строжайшей расправой — судом по законам военного времени всем виновным в порче пути, телеграфа, железнодорожного имущества. Военная власть на участке дороги от Красноводска до Чарджуя с

мостом через Аму-Дарью передавалась командиру 2-го Туркестанского армейского корпуса, а от Кушки до Мерва — командиру 1-го Туркестанского армейского корпуса[129].

В конце 1905 г. был создан Особый комитет Среднеазиатской железной дороги. 5 января следующего года на заседании комитета были разработаны меры борьбы с революцией, обсужден сокращенный график движения поездов, разрешен вопрос о создании местных комитетов. Сокращенный график движения поездов на случай стачки железнодорожников предусматривал движение только двух составов. Вместо существующих 107 станций должны были функционировать лишь 36[130]. Движение поездов должно было обеспечиваться солдатами 1-го и 2-го Закаспийских железнодорожных батальонов, Кушкинской железнодорожной и Туркестанской саперной рот.

7—9 января Особый комитет разделил дорогу на следующие участки: Красноводский—от Красноводска до Бами; Кушкинский — от Кушки до Мерва; Чарджуйский от Геок-Сюра до Чарджуя с мостом; Самаркандский — от Фараба до Самарканда; Кокандский — от Хилкова до Андижана и Маргелана; Черняевский — от Ростовцева до Черняево; Ташкентский — от Голодной степи до Ташкента. Участок от Арзмана до Теджена подчинялся непосредственно Особому комитету в Ашхабаде.

С объявлением Среднеазиатской железной дороги на военном положении местные комитеты немедленно должны были привлечь солдат железнодорожных батальонов для охраны станционных объектов: телеграфа, мастерских, депо, подвижного состава, водоснабжения, стрелок и других, а также имущества, находящегося на станции.

Участковые комитеты были обязаны поддерживать связь с Особым комитетом при Управлении дороги при помощи шифрованных телеграмм или секретной перепиской. В случае нарушения связи участковым комитетам предоставлялась полная самостоятельность.

Состав участковых комитетов, обслуживаемые ими территории, инструкции все время изменялись, вносились бесконечные поправки, дополнения. 5 января 1906 г. Особым комитетом была утверждена новая инструкция, которая предусматривала назначение на узловых и важных станциях комендантов. В период стачек железнодорожников на комендантов станций возлагалось руководство воинскими подраз-

---

[129] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 272, оп. 2, д. 832, л. 11.
[130] Там же, л. 12.

делениями, а в обычное время — изучение настроения железнодорожных рабочих и служащих, их политических взглядов и убеждений, поддержание порядка на станции и ближайшей линии, назначение военных караулов, постов и т. д.[131]

Особый комитет просил заведующего передвижением войск назначить комендантов на следующие станции: Красноводск, Джебел, Казанджик, Кизил-Арват, Ашхабад, Каахка, Душак, Мерв, Репетек, Чарджуй, Каган, Кизил-Тепе, Самарканд, Джизак, Черняево, Ташкент, Коканд, Маргелан, Андижан, Сары-Язы и Кушка[132].

Из первых протоколов заседаний Особого комитета Среднеазиатской железной дороги видно, что события 1905 г., особенно всеобщие октябрьская и ноябрьская стачки, заставили царское правительство, краевые власти и администрацию дороги принять предупредительные меры на случай забастовки железнодорожников. 25 апреля 1906 г. были утверждены «Обязательные постановления», которые категорически запрещали всякие собрания. Запрещалось также призывать рабочих к прекращению работы, к участию в собраниях, сходках, забастовках, самовольное передвижение подвижного состава, загромождение рельсового пути, передвижение стрелок, подача сигналов, самовольное образование каких бы то ни было комитетов, комиссий и всякого рода организаций, сбор денег и пожертвований без надлежащего разрешения; в пределах полосы отчуждения запрещалось всем служащим носить оружие; не разрешались прием и передача телеграмм от так называемых «неузаконенных организаций, комитетов, делегатов», искажение текстов телеграмм, передаваемых местными властями. Воспрещалось изготовление и распространение всякого рода прокламаций, воззваний, листовок, брошюр, самовольное оставление работы и т. д.

Характерным является пункт 19 этих «постановлений». В нем подчеркнуто, что вольнонаемным железнодорожным служащим запрещается без письменного разрешения входить в помещения, занятые войсками. Такое запрещение указывало на имеющуюся связь между железнодорожниками и солдатами. Объявлялось, что лица, нарушившие эти правила, будут подвергнуты аресту до трех месяцев или денежному штрафу до 500 рублей[133].

20 июня в третий раз была пересмотрена дислокация мест-

---

[131] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 832, лл. 23—24.
[132] Там же.
[133] Там же, лл. 41—44.

ных комитетов, так как командующий войсками округа считал, что принятое распределение не дает эффекта в борьбе с рабочим движением на железной дороге. Участковые комитеты были образованы в Красноводске, Мерве, Чарджуе, Самарканде, Ташкенте, Коканде, Кушке. Ашхабадский комитет подчинялся непосредственно Особому комитету.

Тогда же комитет обсудил сообщение штаба Туркестанского военного округа о распределении войсковых частей по линии железной дороги. Частям 2-го армейского корпуса вверялась охрана участка от Красноводска до Чарджуя с мостом через Аму-Дарью включительно; охрана Мургабской ветви, за исключением Мерва, поручалась гарнизону Кушкинской крепости; охрана остальной части Среднеазиатской железной дороги и Ташкентской железной дороги от Ташкента до станции Саксаульской — частям 1-го корпуса. Было решено организовать специальные охранные поезда на станциях Ашхабад, Кушка, Ташкент.

Каждое революционное выступление рабочих тотчас же становилось предметом обсуждения Особого комитета, который немедленно принимал меры к его подавлению.

6 июля 1906 г. Особый комитет, обсуждая обстоятельства массового сопротивления рабочих депо ст. Казанджик местным властям, решил просить командира 2-го Туркестанского армейского корпуса направить в Казанджик одну роту[134].

16 сентября Особый комитет собрался по поводу телеграммы начальника Маргеланского жандармского отделения ротмистра Кюстера о волнениях железнодорожников на ст. Коканд[135]. Кюстер телеграфировал, что положение в Коканде с каждым днем ухудшается, рабочие не признают властей, чины полиции не могут нести службу, и просил срочно прислать казаков. Особенно следует подчеркнуть сообщение Кюстера о том, что местным властям угрожают персидские рабочие, которые в большом числе прибывают на вокзал, и что действия персидских рабочих находят сочувствие у железнодорожников. Для поддержания спокойствия на станцию Коканд по просьбе Особого комитета была назначена войсковая охрана[136].

20 октября 1906 г. в связи с волнениями на ряде станций полоса отчуждения Среднеазиатской дороги с прилегающими к ней городами и населенными пунктами была объяв-

---

[134] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 232, лл. 48—56.
[135] Там же, л. 71.
[136] Там же, лл. 71, 84—85.

лена на положении чрезвычайной охраны. Несколько ранее, с 30 сентября, на Ташкентской железной дороге было установлено положение чрезвычайной охраны в пределах города Ташкента со станцией Ташкент[137].

В 1907 г. Управление Среднеазиатской железной дороги настаивало на продолжении срока действия чрезвычайных мер, даже после того, как они были отменены почти на всех железных дорогах России. В начале 1907 г. министерство путей сообщения внесло представление об отмене чрезвычайных мер, но местная администрация немедленно воспротивилась этому. Более того, она принимала все новые и новые меры, чтобы усилить борьбу с революционным движением среди железнодорожников. По линии было дано указание вывести паровозы из депо, передать обслуживание телеграфа воинским частям, была достигнута договоренность с командирами обеих армейских корпусов о наряде войск для охраны станций. Формировались летучие отряды, на ст. Черняево была послана еще одна рота пехоты, в Красноводске, Ашхабаде, Чарджуе, Самарканде, Коканде, Кушке, Ташкенте готовились специальные поезда для летучих отрядов.

6 марта 1907 г. Особый комитет принял к исполнению указания об организации в Ашхабаде и Самарканде специальных охранных поездов с сильными, боеспособными командами, создание участкового комитета в Ташкенте, на который было возложено обеспечение порядка в Главных мастерских дороги и на участке от Ташкента до станции Кауфманская[138].

Как мы видим, на протяжении 1906 и 1907 гг. четыре раза изменялось количество местных комитетов по делам чрезвычайной охраны дороги. Администрация стремилась не только увеличить число комитетов, но и расположить их по наиболее важным железнодорожным узлам, а районы действия комитетов несколько сократить с тем, чтобы они могли более оперативно принимать меры к подавлению революционных выступлений.

В апреле 1907 г. министерство путей сообщения снова предложило отменить меры чрезвычайной охраны на Среднеазиатской дороге и снова железнодорожная администрация настояла на сохранении усиленной охраны, так как продолжала опасаться, не без оснований, рабочих волнений[139].

Для охраны железной дороги распоряжением командиров

---

[137] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 832, л. 121.
[138] Там же, лл. 113—116.
[139] Там же, л. 120.

армейских корпусов и коменданта крепости Кушка были сформированы летучие отряды: № 1 — в Красноводске, № 2 и № 3 — в Ашхабаде, № 4 — в Чарджуе, №№ 5 и 6 — в Самарканде, № 7 — в Коканде, № 8 — в Кушке; были определены районы их действий. Станции Красноводск, Ашхабад, Мерв, Чарджуй, Самарканд, Коканд должны были охраняться особыми воинскими отрядами. Каждый летучий отряд состоял из двух рот пехоты, 15 кавалеристов, двух пулеметов. Кроме того, в отряде должны были находиться жандармские офицер и 6 унтер-офицеров, 30 ремонтных рабочих для исправления пути и связи, 2 телеграфиста и запасная паровозная бригада. На станции, где проходила забастовка, начальник отряда должен был принять немедленные меры для охраны телеграфа, водоснабжения, депо, паровозов, поворотного круга, стрелок, заменив бастующих рабочих солдатами, немедленно арестовать агитаторов, произвести обыск на квартирах рабочих, в депо, мастерских, предварительно окружив их войсками. Инструкция начальнику железнодорожного летучего отряда, утвержденная 1 декабря 1906 г. Главным комитетом по охране железных дорог, особенно подчеркивала, что при вооруженном сопротивлении рабочих летучим отрядом применяется сила[140].

15 сентября 1907 г. Особый комитет утвердил новые «Обязательные постановления». Если сравнить их со старыми, то надо отметить, что вновь выработанные меры отличались еще большей жестокостью. Новые «постановления» предусматривали дополнительные наказания за незначительные проступки.

Обилие заседаний Особого комитета, нервозность, смена одних постановлений другими свидетельствовали, что местная администрация не была уверена в действенности принимаемых ею мер. Наоборот, она с каждым днем все более убеждалась, что принятые меры нужного эффекта не дают и не дадут, а наоборот, раздражают рабочих, которые выступают еще решительнее.

Влияние большевиков на революционные выступления рабочих росло, и Особый комитет вынужден был в этом признаться. В протоколе заседания комитета от 15 сентября 1907 г. было записано: «. . . просить Главный комитет усилить надзор железнодорожной полиции за вредной деятельностью нелегализованных партий. . . администрация железной дороги бессильна что-либо предпринять»[141].

---

[140] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 832, лл. 131—132.
[141] Там же, лл. 134—137.

На многих заседаниях Особого комитета утверждались многочисленные списки рабочих и служащих дороги, считавшихся «неблагонадежными». Списки представлялись начальником полицейского управления Среднеазиатской железной дороги. В сентябре 1907 г. были уволены со службы в связи с арестом слесарь кизиларватского депо Андрей Спирин, машинист Степан Калязин, медник Михаил Брюханов, слесари Гавриил Солдатов и Филипп Архипов из депо Ашхабада. 3 апреля и 16 мая 1908 г. решением комитета были уволены 48 рабочих и служащих дороги[142]. 3 апреля Особый комитет решил уволить и выслать из края машиниста депо Коканд Даниила Кумасолова и слесаря Владимира Пигоева за вооруженное сопротивление при аресте. Тогда же было принято решение об увольнении арестованных полицией машиниста депо Самарканд Ивана Чернухи, помощника машиниста Харитона Зелинского, слесарей Николая Каминского, Алексея Семенова, Алексея Гольцева, Василия Котова, Василия Слюева, Алексея Матренина, Андрея Анучина, Дмитрия Першина, Василия Ликутина, Сергея Киямина, Григория Кузнецова, Александра Моргацкого, Николая Антропова, Силу Листунова, Михаила Щербинина, токаря Иосифа Миронова, подручного котельщика Семена Ситникова, рабочих Осипа Андреева и Леонтия Ситникова[143].

Несмотря на репрессивные меры, спокойствие не было достигнуто и положение на дороге оставалось тревожным. Об этом свидетельствует тот факт, что Управление дороги в мае, июне и августе 1908 г. снова настаивало на продлении срока чрезвычайной охраны, хотя министерство путей сообщения склонно было эту охрану отменить. Основаниями для продления срока являлись продолжавшиеся революционные выступления железнодорожников, повторяющиеся террористические акты против представителей власти и особенно напугавшее администрацию воззвание железнодорожного союза с призывом к забастовке в июне 1908 г.[144]

16 апреля 1908 г. на заседании Особого комитета был заслушан доклад начальника жандармского управления Среднеазиатской железной дороги о выселении из края 155 железнодорожников за участие в революционном движении. Вторично этот вопрос обсуждался 22 апреля. Было

---

[142] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 832, лл. 142—144.
[143] Там же, лл. 162—163.
[144] Там же, лл. 165—166.

решено просить Туркестанского генерал-губернатора выселить из края не 155, а 173 человека. К июлю 1908 г. количество железнодорожников, которые подлежали выселению, достигло 200 человек[145].

Генерал-губернатор, однако, с выселением такого числа рабочих медлил. Он не без оснований опасался, что это вызовет вспышку недовольства. Наконец последовало распоряжение разделить высылаемых на три группы. Одной группе запрещалось жить в тех районах Туркестанского края, которые были объявлены на положении чрезвычайной и усиленной охраны, другой — было вообще запрещено жить в крае, а судьба третьей группы должна была быть решена лишь после получения дополнительных материалов из жандармского управления Среднеазиатской железной дороги[146].

26 июля в депо Самарканд были арестованы полицией, а затем уволены медники Сергей Бороздин, Емельян Евсеенко, старший слесарь Афанасий Першин, машинисты Иван Михайлов и Федор Морозов[147]. Першин и Морозов были видными революционными деятелями Туркестанского края.

Увольнения, высылки и другие репрессивные меры, совпали с сокращением штатов дороги, вызванным революцией 1905—1907 гг., а также окончанием русско-японской войны. Недовольство рабочих вспыхнуло с новой силой. Поэтому Туркестанский генерал-губернатор потребовал от Особого комитета дороги осуществлять увольнение рабочих постепенно, не вызывая среди них недовольства. Особый комитет, исполняя указания генерал-губернатора, одновременно разрабатывал меры, которые будут им приняты для подавления забастовки, если она вспыхнет. Наиболее важными мерами явились немедленное выселение из края беспокойных элементов, создание местных комитетов, занятие станций войсками, закрытие на неопределенное время мастерских и массовое увольнение всех бастующих рабочих[148].

2 июля 1908 г. Особый комитет, учитывая изменения, которые произошли со времени утверждения «Временной инструкции местным комитетам по делам чрезвычайной охраны» (6 сентября 1906 г.), внес в нее ряд изменений: во всех местных комитетах ввести заместителей председателей; поскольку солдаты железнодорожных батальонов оказались не очень надежными, заменить их другими воинскими частями; в слу-

---

[145] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 278, оп. 2, д. 832, лл. 168, 170, 198.
[146] Там же, лл. 198—199.
[147] Там же, лл. 198—199.
[148] Там же, лл. 188—189.

чае забастовки на охрану депо, телеграфа ставить войска гарнизонов; сокращенный график движения поездов отменить, как неоправдавший себя и заменить нормальным графиком, по которому движение должно обеспечиваться солдатами и вольнонаемными рабочими. И, наконец, просить командующего войсками назначить в состав местных комитетов представителей от военного ведомства[149].

22 июня 1909 г. на заседании Особого комитета обсуждалось секретное письмо министерства внутренних дел, адресованное всем генерал-губернаторам, губернаторам, градоначальникам, предупреждающее о готовящейся в России всеобщей забастовке. Министерство сообщало, что, по имеющимся сведениям, в сентябре текущего (1909) года в России готовится всеобщая забастовка, в которой должны принять участие рабочие и служащие железных дорог, пароходств, рабочие фабрик и заводов. На организацию забастовки тайно собираются средства. Сообщая об этом, министерство подчеркивало: «... принятие всех действенных мер к предупреждению «всеобщей» забастовки возлагается на непременную Вашу обязанность и личную Вашу ответственность»[150].

В то время как на других дорогах чрезвычайное положение было отменено, на Среднеазиатской магистрали оно продолжало действовать, и только 27 января 1910 года было отменено[151], за исключением части дороги, проходящей по территории Закаспийской области, где оно было заменено положением усиленной охраны. Участковые комитеты, все принятые решения, инструкции, указания оставались в силе, готовые в любую минуту вступить в действие.

В августе 1914 г. в связи с началом войны и новым усилением революционного движения в крае на Среднеазиатской железной дороге была снова введена чрезвычайная охрана. Немного раньше, 18 июля она была введена и на Ташкентской железной дороге. 20 августа Особый комитет принял «обязательное постановление», которым категорически запрещалось не только посторонним лицам, но даже служащим дороги входить в помещения, занятые войсками, запрещалось нахождение посторонних лиц на воинских платформах и в местах посадки и высадки войск, а также на всех промежуточных станциях при прохождении там воин-

---

[149] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 832, лл. 194—197.
[150] Там же, л. 218.
[151] Там же, лл. 230, 233.

ских поездов. Виновные подвергались аресту до 3 месяцев или штрафу до 500 рублей[152].

27 августа по указанию Управления железных дорог была усилена охрана мостов. Личный состав, охраняющий водокачки на станциях Самарканд, Ростовцево, Куропаткино, частично Кизил-Тепе, Черняево был снят и охранники были поставлены: на мосту станции Артых (14 чел.), на мосту 304 версты (10 человек) и на Сиабском мосту (10 человек)[153].

20 декабря на расширенном заседании комитета с участием начальника Закаспийской области генерала Калмыкова был заслушан доклад заместителя начальника дороги инженера Щеглова о необходимости вооружения русских служащих дороги: он считал возможным на больших станциях из вооруженных служащих создать небольшие команды. Было решено просить генерал-губернатора дать разрешение на получение 1000 винтовок[154].

С первых же месяцев после начала войны резко ухудшилось экономическое и политическое положение края, усилилось недовольство и брожение широких народных масс. Рабочие различных национальностей все больше протестовали против существующих порядков. Одним из проявлений протеста был уход с работы. Почти на каждом заседании Особого комитета обсуждался вопрос о самовольном уходе с работы не только местных, но и иностранных рабочих, особенно персидских. Это вынудило 19 августа 1915 г. принять решение о применении по отношению к ним положения о железнодорожных служащих в военное время и наказывать в дисциплинарном порядке.

Дисциплинарные меры не помогали. Случаи самовольного ухода с работы не только не прекратились, но значительно увеличились. Факты самовольного оставления работы обсуждались Особым комитетом 12 ноября 1915 г., 30 января, 19 марта, 16 июня 1916 г. В числе виновников были персидские и бухарские подданные. Некоторые рабочие были подвергнуты аресту на срок от 14 суток до 2 месяцев, большинство же было привлечено к судебной ответственности[155].

15 сентября 1916 г. Особый комитет обсуждал вопрос о состоявшемся 10 сентября собрании рабочих, на котором было выдвинуто требование об увеличении заработной платы, улучшении снабжения топливом. Особый комитет вынужден

[152] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 2, д. 833, л. 13.
[153] Там же, лл. 42—43.
[154] Там же, лл. 35—36.
[155] Там же, лл. 68—71.

был удовлетворить требования рабочих. В дальнейшем, в течение сентября — декабря 1916 г. Особый комитет продолжал заниматься выработкой мер против самовольного ухода рабочих, попыток организованного выражения недовольства, которое росло вместе с ухудшением экономического положения края, ростом цен на продукты питания и предметы первой необходимости. Даже последнее заседание Особого комитета, которое состоялось 9 февраля 1917 г., было посвящено обсуждению этих же вопросов.

Какой вывод можно сделать, обобщая деятельность Особого комитета при Управлении Среднеазиатской железной дороги? Комитет являлся надежной опорой царизма. Вся его деятельность с 1906 по 1917 гг. была направлена на подавление малейшего протеста железнодорожников, на изыскание мер для ликвидации революционного движения. Однако, никакие «особые правила», никакие «летучие отряды», никакие репрессии не приостановили дальнейшего развития революционного движения в Туркестанском крае.

Попытки замены рабочих местных национальностей русскими рабочими

При сооружении железнодорожных путей в Средней Азии царская администрация не могла обойтись без привлечения к строительству и эксплуатации дорог большого числа рабочих местных национальностей. Это обстоятельство серьезно беспокоило царские власти.

Поэтому краевая администрация принимала различные меры, чтобы снизить процент местных и персидских рабочих на дороге, заменить их русскими. В результате, в 1892 г. количество местных рабочих удалось снизить с 40%[156] до 18%. Это искусственное снижение оказалось временным, обойтись без рабочих местных национальностей дорога не могла, и в апреле 1893 г. процент местных рабочих снова возрос до 25. К этому времени на дороге работало всего 5645 человек, из них русских 3868 (68%), местных и персидских рабочих 1448 (25%), в том числе — персов 700 (12,4%), узбеков 535 (9,6%), туркмен 114 (2,5%)[157].

Администрация области, Управление дороги продолжали изыскивать способы дальнейшего сокращения местных рабо-

[156] ЦГИА УзССР, ф. 33, оп. 1, д. 1, л. 13.
[157] Ленинградский филиал ЦГВИА СССР, ф 1050, оп. 1, д. 15, кор. 1, л. 17.

чих на дороге. В августе 1894 г. командующий войсками Закаспийской области генерал Куропаткин предложил начальнику дороги принять меры к замене нерусских рабочих и одновременно обратился к губернаторам центральных и приволжских губерний с просьбой оказать содействие в наборе русских рабочих. В Узун-Аде в 1894 г. было образовано особое бюро по выписке рабочих из России, которое просуществовало до 1905 г. Бюро не выполнило возложенных на него задач, так как русские рабочие, завербованные в Центральной России, не выносили тяжелых условий труда и жизни, жаркого климата и возвращались на родину.

В 1899 г., когда дорога перешла в управление министерства путей сообщения, железнодорожная администрация пришла к выводу, что «дорога без туземцев обойтись не может». На ее просьбы о разрешении найма местных рабочих, было указано, «что туземцев и персов на работу следует принимать осторожно» и процентное соотношение местных и русских рабочих должно определяться Туркестанским генерал-губернатором. В 1901 г. генерал-губернатор Иванов писал по этому поводу: «Совершенно согласен. Переполнение низших служащих по эксплуатации туземным элементом вредно и опасно в особенности во время каких-либо брожений в крае»[158].

30 декабря 1902 г. Иванов обратился к министру путей сообщения с рядом предложений. Они сводились к следующему:

1. Увеличить заработную плату для чернорабочих, чтобы вызвать приток русских, ибо «. . . получаемое ныне содержание является совершенно недостаточным для удовлетворения самых насущных жизненных потребностей»;

2. Более равномерно распределять местных рабочих по железнодорожной линии и совсем снять их с участков в пределах Бухарского ханства;

3. В путевые сторожа совсем не допускать местных жителей, а в качестве ремонтных рабочих не более 25%[159].

Министерство путей сообщения согласилось со всеми предложениями генерал-губернатора, кроме увеличения заработной платы. 20 октября 1903 г. министр ответил, что увеличение заработной платы вызовет дополнительные расходы, на которые государство пойти не может. Вопрос об увеличении заработной платы остался открытым. Был разработан

---

[158] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 1205, лл. 1—5.
[159] Там же, лл. 12—13.

план замены местных служащих русскими только в пределах Бухарского ханства.

В 1903 г. военное министерство вновь вернулось к вопросу об увольнении со службы на Среднеазиатской железной дороге местных рабочих и иностранных подданных. Царские власти, как мы уже говорили, начиная с конца XIX в. ходатайствовали перед правительством об увеличении численности Закаспийских железнодорожных батальонов, с тем, чтобы иметь возможность использовать русских солдат для работы на железной дороге, заменив ими местных рабочих. Как мы видели, состав батальонов удалось увеличить, но расчеты правительства не оправдались. События революции 1905—1907 гг. в Туркестане показали ненадежность батальонов и невозможность оставления их на дороге.

После первой буржуазно-демократической революции снова начались дебаты о необходимости полной замены нерусских служащих и рабочих на среднеазиатских железных дорогах. Но трудности такой замены по-прежнему были неразрешимы. Поэтому в 1907 и 1908 гг. при составлении правил эксплуатации Среднеазиатской железной дороги была сделана вынужденная оговорка, что на должности путевых сторожей и рабочих по службе пути могут быть допущены представители местных национальностей и иностранные подданные — персы, а также население Бухарского и Хивинского ханств.

Решением Совета Министров Закаспийские железнодорожные батальоны к началу 1911 г. были переведены в Европейскую Россию и на Кавказ[160]. В связи с этим возникли особые трудности укомплектования Среднеазиатской железной дороги надежными в техническом и политическом отношениях служащими и рабочими.

Администрация стемилась очистить дорогу от политически неблагонадежных людей и от рабочих местных национальностей, тем более, что военные власти все более настойчиво требовали форсировать такую очистку дороги. Чтобы облегчить укомплектование дороги более надежным контингентом рабочих, в 1910 г. были предоставлены некоторые льготы солдатам, демобилизованным из войсковых частей в Туркестане, Забайкалье, и Приамурье и желающим работать на железной дороге. Несмотря на льготы с ноября 1910 по 1 февраля 1911 гг. было принято на работу всего 22 бывших солдата, из которых 5 вскоре подали заявления

---

[160] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 631, лл. 400—404.

об уходе[161]. Между тем военные власти продолжали настаивать на скорейшем очищении дороги от рабочих местных национальностей.

В начале 1911 г. жандармское управление после долгих дебатов согласилось временно допустить местных и персидских рабочих на участки дороги, которые проходят по местности с преобладанием русского населения. 25 февраля начальник дороги сообщил в жандармское управление, что полностью освободить дорогу от персидских и местных рабочих не представляется возможным[162], ибо только по службе пути числилось более 1000 рабочих-персов, бухарцев, узбеков, туркмен и др.

Начальник дороги считал вообще нецелесообразным увольнение рабочих местных национальностей, так как развитие промышленности в Туркестане в эти годы отвлекало значительное количество русских рабочих и, кроме того, он сомневался в благонадежности прибывающих русских[163].

Между тем военные органы, полиция, местная администрация края все более настойчивее требовали скорейшего исполнения распоряжения о замене нерусских рабочих. Начальник жандармского управления Среднеазиатской железной дороги обратился со специальным представлением к туркестанскому генерал-губернатору по поводу сокращения «служащих на дороге из числа туземцев» и получил согласие заменить всех рабочих местных национальностей русскими и, в первую очередь, бухарских и хивинских рабочих. Тогда начальник дороги вынужден был просить оставить на службе нерусских рабочих, хотя бы временно, до замены их русскими[164].

Для обсуждения этого вопроса 13 августа 1911 г. в Петербурге было созвано особое совещание. Представитель военного министерства генерал-майор Всеволжский заявил, что увольнение рабочих местных национальностей и персов с железных дорог Средней Азии военное ведомство считает безотлагательным. Он предлагал для этого установить самые сжатые сроки. Один из участников совещания — Пятницкий предложил привлечь русских крестьян из местностей, наиболее пострадавших от недорода, например, с Поволжья. Он утверждал, что «... укомплектование Среднеазиатской дороги русскими вызывается исключительно стратегическим значением дороги, вопроса внутренней политики в данном слу-

[161] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 1205, лл. 12—13.
[162] Там же, лл. 6—8.
[163] Там же, лл. 6—7.
[164] Там же, лл. 12—13.

чае не существует, так как наличность бухарских и персидских подданных едва ли может представить опасность в смысле усиления ими состава русских подпольных организаций»[165].

Самоуверенный Пятницкий не мог предполагать, какое сильное революционизирующее влияние оказывали русские железнодорожники на рост самосознания персидских и бухарских и других рабочих.

Особое совещание приняло следующее решение:

1. Удалить со Среднеазиатской дороги всех рабочих местной национальности и рабочих иностранного подданства;

2. Установить двухлетний срок, в течение которого местные рабочие должны быть удалены;

3. Для замены многочисленных ремонтных рабочих русскими, точного срока не устанавливать, но принять все меры, чтобы сократить число рабочих из местных национальностей[166].

18 июня 1912 г. эти решения особого совещания были распространены и на Ташкентскую железную дорогу.

В течение 1911—1914 гг. удалось заместить значительное количество должностей русскими рабочими и солдатами запаса. К началу 1914 г. в русификации состава рабочих Среднеазиатской железной дороги был достигнут определенный успех[167]. Но начавшаяся война поставила дорогу в исключительно трудное положение: приток русских рабочих резко уменьшился. Кроме того, в 1914 г. был издан секретный циркуляр об увольнении со службы на железных дорогах всех лиц, состоящих в подданстве враждующих с Россией государств[168].

5 марта 1915 г. начальник Ташкентской дороги обратился к Управлению железных дорог с просьбой допустить на работу персов. Это встретило возражение военного министерства, которое боялось, что в числе персидских рабочих могут проникнуть в район железной дороги с преобладающим мусульманским населением, турецкие агенты. Между тем дорога не могла обойтись без иноземных рабочих и 17 июня начальник дороги вторично запросил разрешения использовать персов, хотя бы на линии от ст. Сортировочная до ст. Актюбинск, где преобладало русское население. Его просьба была удовлетворена[169].

---

[165] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 1205, лл. 34—37.
[166] Там же, лл. 34—37.
[167] Там же, д. 1333, лл. 2—3.
[168] Там же, д. 1333, л. 2—3.
[169] Там же, лл. 7, 12, 15.

9 апреля 1915 г. Особый комитет при Управлении Среднеазиатской железной дороги вынужден был ходатайствовать о допуске к работе туркменов. Начальник дороги за день до этого просил власти Закаспийской области оказать содействие в приеме на работу туркменов без ограничения, так как рабочих рук не хватало, а укомплектовать штаты дороги только русскими было невозможно[170]. Снова началась переписка. В середине 1915 г. начальник Закаспийской области обратился к генерал-губернатору за разрешением принять на работу в железнодорожные мастерские туркменов, принявших русское подданство. Командующий войсками округа не возражал против приема на работу туркменов, но Управление дороги считало, что это не спасет положение. Туркмены в отдаленные от родных мест районы шли неохотно, поэтому железнодорожная администрация добивалась разрешения набрать рабочих и других местных национальностей. Управление дороги, Особый комитет, начальник Закаспийской области, Туркестанский генерал-губернатор просили министра путей сообщения дать санкцию на прием на железную дорогу местных рабочих без всяких ограничений. Кроме того, они просили разрешить использовать местных жителей не только в качестве ремонтных рабочих, но и на других должностях в мастерских, депо, на складах и т. д. Этот вопрос 11 июня 1915 г. обсуждался на Особом совещании, которое еще раз подчеркнуло, что требование Петербурга заменить всех рабочих, кроме ремонтных, русскими, невыполнимо. Укомплектование недостающих рабочих туркменами не разрешало трудностей. Вследствие этого совещание ходатайствовало о разрешении принимать представителей местных национальностей на различные должности[171].

Участники совещания высказывали серьезные опасения по поводу того, что штат ремонтных рабочих нельзя будет укомплектовать даже за счет местных национальностей, особенно в летние месяцы, в разгар сельскохозяйственных работ. Например, к 11 июня 1915 г. вместо необходимых 2019 на железной дороге было 1742 рабочих[172]. Поэтому совещание признало возможным оставить определенное количество персидских рабочих. Таким образом, как власти ни старались освободить дорогу от «туземцев», им это так и не удалось.

---

[170] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 1205, л. 33.
[171] Там же, л. 29.
[172] Там же, л. 31.

Совместный труд представителей местных национальностей с русскими рабочими и солдатами на строительстве и эксплуатации железных дорог в Средней Азии, в мастерских, в депо, на складах имел огромное значение для формирования революционного сознания национальных кадров железнодорожников, для распространения социал-демократических идей среди местного населения, для развития рабочего и национально-освободительного движения в крае.

Обобщая все сказанное, мы приходим к следующим выводам:

1. С начала эксплуатации Среднеазиатской железной дороги царское правительство и местная администрация стремились не только ограничить привлечение на работу в качестве рабочих представителей местных национальностей, но вообще заменить их русскими рабочими. Это стремление объяснялось прежде всего недоверием царских властей к местным народам, крайним нежеланием их приобщить местных рабочих к железнодорожному делу, боязнью сближения местных и русских рабочих, продолжением политики дискриминации, проводимой царизмом в отношении среднеазиатских народов.

2. Все попытки властей произвести замену местных рабочих — русскими неизбежно оканчивались провалом. Отдаленность края, невыносимые условия труда, жаркий климат, низкие заработки не привлекали сюда рабочих из России. Нужно отметить, что принятые меры хотя несколько сократили число рабочих местных национальностей на железных дорогах, но произвести их полную замену русскими не удалось.

3. Работая на протяжении многих лет рядом с русскими, местные рабочие перенимали от них трудовые навыки, приобретали новые специальности, учились рабочей дисциплине и организованности и вместе с русскими рабочими принимали все больше участия в революционном движении.

Вооружение железнодорожных служащих и создание отрядов стражников

Впервые, в 1897 г., встревоженный усилением недовольства народных масс и опасаясь открытого возмущения, начальник Закаспийской области предложил усилить охрану железных дорог и для этого вооружить путевых сторожей. Управлением дороги была выработана инструкция о вооружении сторожей револьверами, правила пользования оружием. Эти документы были представлены для утверждения в Главный штаб. 7 авгу-

ста 1898 г. инструкция и правила были утверждены. Путевым сторожам выдавались револьверы, составлявшие вместе с патронами и другими принадлежностями собственность дороги. Револьверы хранились в складах Закаспийских железнодорожных батальонов и выдавались сторожам по распоряжению начальника дороги. Для обучения путевых сторожей стрельбе из револьверов предполагалось использовать унтер-офицеров из подразделений батальонов.

После андижанского восстания администрация дороги поставила вопрос о вооружении не только сторожей, но и служащих Закаспийской дороги и Мургабской ветки. В июне 1898 г. командующий войсками Закаспийской области распорядился выдать из Ашхабадского артиллерийского склада в распоряжение дороги и строителям Мургабской ветки 1989 винтовок. После перехода дороги в ведение министерства путей сообщения винтовки были оставлены в распоряжении администрации дороги, так как комиссия по приему дороги считала «...что отобрание розданного оружия от служащих Закаспийской железной дороги нежелательно...»[173].

В январе 1902 г. министр путей сообщения вошел в министерство внутренних дел с ходатайством о распространении правил употребления путевыми сторожами оружия на все дороги, пролегающие по азиатским окраинам империи. Министерство внутренних дел не возражало против введения на всех среднеазиатских железных дорогах вооружения железнодорожников и предоставило министерству путей сообщения право определить категории служащих, которых надо вооружить[174]. 20 апреля Государственный Совет удовлетворил просьбу министра путей сообщения.

В связи с усилением революционного движения в крае правила о вооружении путевых сторожей и служащих были введены на участке Самарканд-Андижан с веткой на Ташкент и на участке Мерв-Кушка[175]. В 1905 г. были вооружены все штатные служащие и рабочие Среднеазиатской железной дороги, ученики Ашхабадского технического училища.

Царское правительство, вооружая русских рабочих и служащих дороги, и не подозревало, что оно помимо своей воли способствует подготовке армии железнодорожников, которая в нужное время повернет оружие против угнетателей и защитников прогнивших порядков и использует его для установления нового строя.

---

[173] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 43, л. 153.
[174] Там же, л. 267.
[175] Там же, л. 492.

В период первой русской революции, когда администрация Среднеазиатской дороги убедилась в ненадежности железнодорожных батальонов, она стала создавать отряды стражников из вольнонаемных лиц, как более надежную силу для борьбы с революционными выступлениями рабочих. В задачу вольнонаемных стражников входили охрана имущества дороги и борьба с «бунтовщиками». По подсчетам Управления дороги необходимо было иметь на ст. Красноводск — 20 стражников, Казанджик — 3, Кизил-Арват — 24, Ашхабад — 16, Душак — 3, Теджен — 2, Мерв — 20, Чарджуй — 5, Катта-Курган — 3, Самарканд — 20, Черняево — 6, Коканд — 8, Андижан — 5, Ташкент — 10 стражников. Кроме того, для охраны важнейших мостовых сооружений на 725, 843, 1071, 1418, 1427, 1684 верстах главной линии и на 42 и 69 верстах Андижанской ветки — еще 76 человек. Таким образом, всего требовался 221 стражник[176].

Ввиду того, что с каждым годом росло число террористических актов против ненавистных начальников, Управление дороги просило вооружить дополнительно 20 стражников для охраны должностных лиц. 31 января 1908 г. Особый комитет принял решение о немедленном введении вольнонаемной охраны на дороге, в первую очередь для охраны ее руководителей. Стражникам хорошо платили и в достатке снабжали. Охранная стража имела военную организацию и делилась на отряды, создаваемые на наиболее крупных станциях, где в депо и мастерских было много рабочих и где борьба приняла наиболее острый характер. Существовали следующие отряды: Красноводский, Красноводский-1, Ашхабадский, Мервский, Мургабский, Кушкинский, Чарджуйский, Самаркандский, Черняевский, Маргеланский, Андижанский, Сырдарьинский. Наблюдение за отрядами охранной стражи возлагалось на соответствующих начальников жандармских отделений.

В октябре 1911 г. начальник Среднеазиатской дороги подал в Управление железных дорог ходатайство о назначении вооруженной охраны участка дороги, пролегающего в пределах Бухарского ханства, от нападений «разбойничьих» шаек. Он приводил факты таких нападений на перегонах Знатдин-Кермине, Кизил-Тепе-Малик, на 1280 версте. Нападения, убийства должностных лиц имели место и на других участках дороги, прилегающих к Ферганской и Самаркандской областям. Поэтому было решено созвать специальное совещание в Ташкенте, которому поручалось «разработать меры по прекращению «разбоев» в полосе отчуждения Среднеазиатской

[176] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 514, лл. 30—32, 51—53.

железной дороги». В совещании приняли участие военные губернаторы Ферганской, Самаркандской областей, управляющий канцелярией Туркестанского генерал-губернатора, российский политический агент в Бухаре, представители от Управления дороги и жандармского управления[177]. Совещание приняло следующие решения:

организовать три особых отряда стражников для курсирования в поездах железной дороги на участках в пределах Ферганской, Самаркандской областей и Бухарского ханства;

на опасных участках дороги подобрать вполне надежные бригады и вооружить их;

на должности полицейских стражников, которые должны содержаться за счет средств населения, выделить исключительно русских, преимущественно из числа запасных солдат[178].

Создание отрядов стражников, вооружение всех русских железнодорожников, по мнению администрации Среднеазиатской дороги, должно было помочь царским властям справиться с революционно настроенными рабочими. Как мы видим, и этими мерами царское правительство не добилось своей цели. Железнодорожники в революции 1917 г. использовали оружие для свержения ненавистного царского строя.

Выступления железнодорожников в годы подъема революционного движения

В 1910—1914 гг. — в годы промышленного подъема, в Туркестанском крае открывались новые заводы и фабрики, строились железные дороги. Развитие промышленности, железнодорожное строительство, естественно, сопровождались ростом числа рабочих в крае, а тяжелые условия труда, бесправное положение усиливали недовольство, вызывали все новые и новые протесты трудящихся, особенно участившиеся после Ленских событий и в предвоенные годы.

Уменьшение в марте 1909 г. работы в некоторых цехах Главных мастерских и снижение в связи с этим заработной платы, вызвали недовольство рабочих. Кузнецы собрались на цеховую сходку и приняли решение, которое передали в комитет социал-демократической организации. Текст решения был отпечатан на гектографе и распространен среди рабочих. Жандармское отделение срочно потребовало от Управления дороги

---

[177] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 514, лл. 43—44.
[178] Там же, д. 1185, лл. 30—31.

расследовать это событие и принять репрессивные меры[179], так как волнения в мастерских дороги серьезно встревожили администрацию края. Важно отметить, что Особый комитет специально обсуждавший причины рабочего выступления, вместо репрессивных мер, предложил начальнику мастерских ликвидировать перебои в работе и не давать никаких поводов к новым выступлениям рабочих.

Принявшие широкий размах рабочие выступления 1911—1916 гг. на строительстве Бухарской и Ферганской железных дорог в исторической литературе не получили освещения. Остановимся на некоторых из них. Одним из видов протеста являлся отказ от работы и уход со строительства. В мае 1914 г. 400 рабочих местных национальностей, пробыв 10 дней на участке Каракуль-Базар, отказались продолжать работу[180]. В эти же дни 80 местных рабочих, завербованные в горной части Бухарского ханства и в Скобелеве, не пожелали ехать на строительство железной дороги и разбежались[181]. В августе 1914 г. Управление дороги, считая невыгодным использование местных рабочих на поденной работе, предложило им перейти на сдельщину, но 400 рабочих местных национальностей не вышли 6 и 7 августа на работу, требуя поденной оплаты труда[182]. Серьезное брожение среди рабочих на Бухарской дороге началось с октября 1914 г. К этому времени около 2500 человек были завербованы Управлением дороги в различных районах России и должны были прибыть в Чарджуй и в Новую Бухару между 15 октября и 1 ноября. Прибытие новых рабочих совпало с небывалыми для края холодами и дождями. Добраться от Новой Бухары до места работы на расстоянии примерно в 200 верст можно было только пешком. Рабочих стали посылать небольшими партиями по 200—400 человек. Строители дороги, приехавшие раньше, испытав на себе тяжелые условия труда, рассказывали вновь прибывшим о том, что их ждет, и часть «новичков» стала отказываться от заключения договоров. Другая часть, дойдя с большими муками до места, не вышла на работу из-за холода и голода[183]. Возвратившись с линии, они потребовали отправить их домой за счет дороги.

21 октября началась забастовка. 300 рабочих, прибывшие из Пензы, требовали построить теплые бараки, бани, больницы, а также увеличить зарплату до 45 руб. в месяц и установить бесплатное питание. Администрация дороги предложила

[179] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 12, д. 385, лл. 79—82.
[180] Там же, ф. 301, оп. 1, д. 249а, т. I, лл. 19—20.
[181] Там же, лл. 57—61.
[182] Там же, т. I, л. 64.
[183] Там же, т. II, лл. 23—27.

рабочим временно разместиться в теплушках, в вагонах, но рабочие не соглашались и часть их самовольно заняла здание Управления Бухарской железной дороги. Другие разбрелись по городу. Только после долгих уговоров строители согласились поселиться в вагонах, но временно, до урегулирования возникших между ними и администрацией недоразумений относительно платы и условий работы. Они прожили в вагонах, не работая с 21 по 29 октября. Поскольку рабочие категорически отказывались отправляться на строительство, им была предложена другая работа с оплатой по 80 коп. за день, но они и от нее категорически отказались[184].

Волнения рабочих вынудили Туркестанского генерал-губернатора 24 октября 1914 г. послать министру путей сообщения следующую телеграмму:

«На строящейся Бухарской дороге происходят массовые недоразумения между рабочими и администрацией на почве малой оплаты, неудовлетворительности помещений и отсутствия медицинской помощи. Рабочие настаивают на отправлении их на родину, в Пензенскую губернию, отказываясь от работ и заявляя о неимении средств для пропитания. Наш политический агент доносит о невозможности успокоить рабочих и опасается массовых беспорядков. Направив на дорогу судебные власти, прошу предоставить мне в случае надобности отправить рабочих на родину бесплатным проездом»[185].

Генерал-губернатор послал чиновников для производства расследования. 28 октября было проведено совещание с участием представителей администрации края, которое с целью предотвратить новые осложнения, приняло решение отправить рабочих за счет дороги. В октябре 1914 г. первая партия рабочих (481 чел.) была отправлена на родину.

1 ноября 1914 г. 500 рабочих, мобилизованных в России на строительство железных дорог, проезжали через Каган в Чарджуй, откуда их должны были отправить по Аму-Дарье на южные участки Бухарской дороги. В Кагане 140 рабочих заявили, что не желают ехать дальше. После переговоров с администрацией дороги 100 человек остались в Кагане. Из всей партии в 500 человек на строительство дороги удалось отправить только 222 рабочих[186]. Чтобы удержать согласившихся приступить к работе, Управление шло на уступки: для жилья рабочим были предоставлены оборудованные вагоны, обещано дать работу на ближайшем участке, уплатить за прогульные дни,

---

[184] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249, т. II, лл. 6, 18.
[185] Там же, т. I, л. 143.
[186] Там же, лл. 18—21.

отправить домой за счет дороги и т. д. Но все усилия руководства дороги оказались тщетными. К бастующим присоединились другие рабочие, идущие из Чарджуя и других участков, и число забастовщиков достигло 800 человек.

6 ноября главный инженер дороги получил от политического агентства в Бухаре письменное предписание отправить бастующих в Россию за счет дороги. Администрация отказалась выполнить это требование, доказывая, что ею не было нарушено ни одного пункта договора с рабочими[187]. 11 ноября главный инженер телеграфировал в Петроград, что отправление части рабочих на родину, вызвало массовые требования остальных (более 600) отправить их к месту жительства за счет дороги. Большинство строителей не приступило к работе. Напуганный политический агент требовал, во избежание нежелательных последствий, немедленной отправки рабочих на родину, хотя главный инженер дал подробные письменные объяснения политическому агенту, доказывая неосновательность требований рабочих[188]. 12 ноября политическое агентство в категорической форме потребовало отправить всех 800 рабочих за счет дороги и, кроме того, предложило выдать им суточные по 40 коп. за 9 дней пребывания в пути. Характерно, что при отправке в Россию первой партии забастовавших в октябре 1914 г., администрация края не пошла на подобные уступки.

Управление вынуждено было подчиниться. В ноябре 1914 г. на родину, в Россию, выехало еще 727 рабочих[189], им оплатили стоимость проезда и суточные.

Политическое агентство в Бухаре так настойчиво требовало отправки рабочих не потому, что заботилось о них, а потому, что боялось разрастания забастовки. В этом вынужден был признаться царский чиновник Часовский. 14 ноября он сообщал из Термеза в Петербург, что недовольство рабочих вызвано не только путанными формулировками отдельных пунктов договоров, но, главное, отсутствием заботы со стороны администрации строительства. Одна из групп рабочих в 200 человек шла пешком до места работы 120 верст, а там не оказалось помещений для жилья, не было организовано питание. Кроме того, договором предусматривались работы в слабом грунте, а в действительности грунт оказался более тяжелым[190].

---

[187] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249, т. II, лл. 18—21.
[188] Там же, т. I, л. 153.
[189] Там же, т. II, лл. 16—18—22.
[190] Там же, т. I, л. 60.

Среди рабочих вели разъяснительную работу социал-демократы, призывая более энергично бороться за улучшение своего положения. Об этом свидетельствуют донесения самих чиновников дороги. Так, помощник заведующего материальной частью Б. Невяровский писал: «На следующий день, когда я приехал к рабочим, то десятник Митин и старший рабочий Латаев заявили мне, что здесь появились какие-то агитаторы, которые смущают рабочих и уговаривают их не ехать на работы, последствием чего среди рабочих начались разговоры на эту тему и отказы от заключения с ними условия...»[191]. В декабре об этом же сообщал главный инженер: «К сожалению, неблагоприятные условия погоды совпали с начавшейся в Бухаре с середины минувшего октября среди нанятых для работ на линии рабочих агитацией о невыгодности обусловленного с ними труда, способа расчета и дороговизны и плохих условий жизни»[192].

За время забастовок с 24 октября по 14 ноября 1914 г. покинули строительство 1500 человек, из которых более 1100 были отправлены на родину за счет дороги.

В течение 1915 г. рабочие выступления не прекращались. В конце января на Полизинданском тоннеле работы были приостановлены. Рабочие-бакинцы потребовали увеличить расценки вдвое, а когда Управление дороги ответило отказом, забастовали и покинули строительство. Управлению пришлось нанимать рабочих заново[193].

В середине июня ушли рабочие у подрядчика Георгиевского[194], в июле каменщики артелей Шутова, Старкова, Большакова, бросив работу, явились к политическому агенту в Бухаре и потребовали отправить их домой за счет дороги и добились удовлетворения своего требования[195]. С 9 по 12 июля артели Казакова не была предоставлена работа, не было обеспечено питание. 13 июня каменщики бросили работу, явились в Бухару и потребовали выдать им паспорта. Представители управления дороги пытались успокоить рабочих, обещая оплатить прогульные дни, но каменщики настояли на своем: получили паспорта и добились отправки на родину за счет дороги.

2 ноября 131 каменщик карьера 35 версты, узнав о том, что работы на их участке будут сданы подрядчику Кузьмину, написали протест, в котором писали, что хорошо знают Кузьмина, который славится тем, что обсчитывает, обмеривает, обма-

[191] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 249, т. II, л. 17.
[192] Там же, д. 249а, т. I, лл. 161—162.
[193] Там же, д. 249, т. II, л. 81.
[194] Там же, т. II, лл. 192—194.
[195] Там же, д. 263, лл. 5—14.

нывает рабочих и если подряды будут сданы Кузьмину, то они не станут работать. Уступая рабочим, Управление дороги отказало подрядчику[196].

В 1916 г. отмечается ряд случаев массового ухода с работы. Агенты дороги, вербуя рабочих, обещали им жилье, топливо, продукты и воду, приукрашивали условия труда. На строительстве рабочие убеждались, что их обманули, и уходили. В то время уход с работы был одним из распространенных видов выражения протеста.

В мае из 250 каменщиков и плотников, привезенных агентом дороги Крыгиным, только 27 человек остались работать, да и то после ряда дополнительных уступок, а остальные уехали на родину[197]. 21 мая из Термеза и Наушахнара ушли каменщики. Из Термеза телеграфировали главному инженеру дороги о том, что русские каменщики ушли с работы, ссылаясь на тяжелые климатические условия. Как ни старались, задержать их не смогли[198]. В июне 126 плотников предъявили управлению Бухарской железной дороги письменные требования установить умеренные цены на продукты питания, обеспечить рабочих квартирами, предоставить возможность свободно уезжать на родину, при болезни уплачивать половину заработной платы, установить 9-часовой рабочий день, регулярно 2 раза в месяц выплачивать заработную плату. Эти требования от имени всех плотников были подписаны Максимом Кацановым[199]. Претензии рабочих были удовлетворены.

Как известно, в годы первой мировой войны на территории России было размещено большое число военнопленных — солдат и офицеров австро-германской армии. Они содержались в специальных лагерях в районах Мурманска, Петрограда, Москвы, Харькова, Казани, Омска, Иркутска, Ташкента, Владивостока и других городов страны. Во второй главе настоящей работы мы уже говорили о том, что военнопленные, расквартированные на территории Туркестана, были частично использованы на строительстве Бухарской и Ферганской железных дорог[200]. Вынужденные работать в исключительно трудных условиях, они часто убегали в Афганистан и Персию. 1 апреля 1916 г. бежали 33 военнопленных, из них 14 были пойманы и возвращены, 12 задержаны в Афганистане, об остальных 7 не имелось никаких сведений. Из 1000 австро-венгерских

---

[196] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 261, л. 1.
[197] Там же, д. 248, т. III, лл. 53—55.
[198] Там же, д. 288, т. III, л. 241.
[199] Там же, д. 263, лл. 335—336.
[200] *И. С. Сологубов.* Иностранные коммунисты в Туркестане (1918—1921 гг.), Ташкент, 1961.

и немецких солдат, прибывших на участок дороги, возглавляемый подрядчиком Азарновым, 300 добились возвращения в лагерь военнопленных[201].

В приказе начальника Туркестанской бригады от 5 июля 1916 г. говорилось: «Принять строгие меры против возможности выхода военнопленных из казарм, кроме высылки их на работу под конвоем, в особенности же против возможности посещения пленными туземной части города, чайхан и общения с туземцами»[202]. Командование требовало, чтобы конвоиры следили за пленными во время ужина, обеда, чаепития, дневного отдыха, чтобы они сопровождали их всюду. В случае побегов принимались немедленные и энергичные меры для поимки бежавших. Объявлена была премия в 100 рублей тому, кто доставит бежавшего пленного[203]. Многочисленные факты свидетельствуют о том, что военнопленные, строившие Ферганскую и Бухарскую железные дороги, неоднократно выступали с требованиями улучшить условия труда и жизни на строительстве.

В начале июля 1916 г. в Средней Азии вспыхнуло национально-освободительное восстание. Краевые власти и администрация дороги, опасаясь, что к восстанию примкнут и железнодорожники, сообщили всем начальникам участков и дистанций о том, что на некоторых сооружениях железных дорог будет поставлена воинская охрана. Вскоре на Бухарской дороге была размещена пехотная рота. С конца июля на дороге была введена усиленная охрана, принимались меры к недопущению ухода рабочих и служащих, был создан особый комитет, который решал вопросы об увольнении того или иного рабочего.

В разгар восстания железнодорожное движение и телеграфное сообщение в крае были прерваны. Управление Среднеазиатской дороги срочно обратилось в министерство путей сообщения с просьбой о назначении военной охраны на станциях Милютинская-Куропаткино-Джизак и конной охраны по всей линии железной дороги[204]. По распоряжению генерал-губернатора для обеспечения порядка на дороге были введены вспомогательные поезда[205]. К 18 июля телеграфное сообщение по всей линии было восстановлено. Было восстановлено и пассажирское движение, но совершалось оно только днем и с военной охраной. Пропускались главным образом каратель-

[201] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 1, д. 269, лл. 458—460.
[202] Там же, д. 249, т. II, лл. 211—212.
[203] Там же, д. 164, лл. 36—43.
[204] Там же, оп. 2, д. 833, л. 65.
[205] Там же, лл. 48—49.

ные и вспомогательные поезда[206]. По всей линии железной дороги была запрещена продажа пассажирских билетов местному населению. Это еще более усилило недовольство народных масс. 23 июня военный губернатор Ферганской области Гиппиус телеграфировал министру путей собщения о том, что трижды просил генерал-губернатора и Главный штаб отменить распоряжение о запрещении местным жителям передвигаться по железной дороге, так как это еще больше разжигало их недовольство. Под напором трудящихся масс власти вынуждены были разрешить продажу билетов населению на все поезда по предъявлению особых удостоверений, выданных уездным начальником[207].

В период национально-освободительного движения в крае не прекращались и рабочие выступления на железных дорогах. 10 сентября 1916 г. были прерваны работы в вагонном цехе Ташкентских мастерских. Рабочие заявили, что они требуют увеличения зарплаты. Начальник Туркестанского охранного отделения на следующий день доносил: «Обязываюсь доложить, что настроение рабочих вообще неспокойное, оставление без удовлетворения неотложнейших нужд рабочих железнодорожных мастерских может вызвать забастовку в мастерских и явиться сигналом для забастовки и в других предприятиях». Управление дороги вынуждено было удовлетворить требования рабочих[208].

Подобные выступления рабочих имели место и на других станциях. Очень неспокойно было на станции Коканд. Рабочие и служащие обращались к администрации дороги, требуя увеличить заработную плату. Об этих настроениях с тревогой сообщал 7 октября начальник Кокандского жандармского управления. Он был вынужден признать, что «железнодорожные служащие конторы 17 участка и депо Коканд, получающие жалованье по 41—42 руб. в месяц, с семьей 3—4 человека детей, существовать при настоящей дороговизне не могут. Ремонтные рабочие персы и сарты уходят с работ, так как заработок на дороге 30—35 руб. в месяц является ничтожной ценой сравнительно с заработком, который можно получить на заводах»[209].

В начале 1917 г. Главные мастерские Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог, мастерские и депо различных станций продолжали оставаться центрами революционного

---

[206] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 301, оп. 2, д. 846, л. 16.
[207] Там же.
[208] Там же, д. 833, лл. 84—92.
[209] Там же, д. 833, лл. 88—89.

движения. Железнодорожники сыграли решающую роль в подготовке и проведении февральской революции в Туркестане. Когда в феврале 1917 г. в Туркестане победила буржуазно-демократическая революция, здесь, как и в России, установилось двоевластие: с одной стороны — Советы рабочих и солдатских депутатов, а с другой — Туркестанский комитет Временного правительства, который был образован в апреле, после смещения с должности Туркестанского генерал-губернатора. Ведущая роль в создании Советов на территории Туркестана принадлежала рабочим-железнодорожникам. В Ашхабаде, например, в Советы рабочих депутатов были избраны 24 железнодорожника. На многих узловых станциях происходило объединение Советов рабочих депутатов с солдатскими Советами.

Народные массы надеялись, что свержение царизма улучшит их положение, освободит их от колониального гнета. Но эти надежды не оправдались. Туркестанский комитет Временного правительства принимал все меры, чтобы сохранить в неприкосновенности старые порядки. Империалистическая война все более сказывалась на экономике края. С каждым днем росло недовольство народных масс, которое и привело к сентябрьским событиям. Нам удалось собрать архивные документы о народных волнениях в Ташкенте в сентябре 1917 г., об участии в них железнодорожных рабочих. Как известно, эти события в Ташкенте лишний раз подтвердили, что революционный кризис в Туркестане назревает.

Причиной рабочих выступлений явилось усиление политического, экономического и военного гнета, а поводом — ухудшение продовольственного снабжения в крае, повышение цен на продукты питания и предметы первой необходимости. Всюду: в железнодорожных мастерских, в армейских полках, на предприятиях — проходили собрания, митинги. Железнодорожники, рабочие, служащие, солдаты требовали принятия энергичных мер к улучшению продовольственного положения. Рабочие и солдаты требовали, чтобы Ташкентский Совет взял в свои руки власть. Непосредственным поводом к сентябрьским событиям явился слух о том, что на вокзале скопилось большое количество мануфактуры и продуктов питания, принадлежащих спекулянтам. Этот слух вызвал волнения среди железнодорожных рабочих и солдат 1-го и 2-го Сибирских полков. В железнодорожных мастерских и казармах были проведены митинги, после чего рабочие и солдаты отправились на вокзал и стали забирать товары и продовольствие.

11 сентября было созвано совещание всех демократических организаций. Большевики предлагали образовать военно-

революционный комитет и передать ему всю власть в городе. Но меньшевики, эсеры не соглашались на такие решительные действия. Большевики покинули совещание и в тот же день на заседании Ташкентского Совета рабочих и солдатских депутатов приняли решение созвать 12 сентября митинг и выбрать Временный революционный комитет. Днем 12 сентября в Александровском парке состоялся митинг, в котором приняло участие около 3—5 тыс. рабочих и солдат, служащих, учащихся. Один за одним сменялись ораторы, произносились страстные речи о продовольственной неурядице, о страданиях народа. Настроение участников митинга было боевым. Горячо обсуждались резолюции, вносимые меньшевиками, эсерами, большевиками. В резолюции большевиков содержались требования: немедленной реквизиции находящихся у капиталистов предметов и продуктов первой необходимости; осуществления рабочего контроля над производством и распределением продуктов; национализации банков и предприятий, имеющих государственное значение; правильного обмена продуктов между деревней и городом; немедленного перехода всех земель без выкупа в руки трудового крестьянства; издания закона, запрещающего закрытие фабрик и заводов без разрешения Советов рабочих депутатов, профессиональных союзов и фабрично-заводских комитетов; немедленного издания закона о страховании безработных за счет предпринимателей; передача всей полноты власти в руки Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов; немедленного образования революционного комитета в Ташкенте из представителей всех органов революционной демократии, который должен взять власть в свои руки, произвести немедленный учет всех необходимых продуктов и взять на себя их распределение. Резолюция большевиков была принята большинством голосов. Во Временный революционный комитет, избранный на митинге, вошли большевики, меньшевики и эсеры.

13 сентября вечером в «Доме свободы» состоялось заседание Совета солдатских и рабочих депутатов при участии тысячной толпы солдат и рабочих. В десять часов вечера по требованию соглашательского краевого Совета все десять членов Временного революционного комитета были арестованы. Арест вызвал всеобщее возмущение народных масс и вскоре все арестованные члены Временного революционного комитета были освобождены. Власть в городе перешла в руки революционного комитета и Ташкентского Совета рабочих и солдатских депутатов.

Нужно отметить, что члены Временного революционного комитета действовали нерешительно, не приняли мер, чтобы

ликвидировать контрреволюционные силы в городе, главное, не сделали почти ничего для удовлетворения самых насущных нужд рабочих, солдат и крестьян. Этой нерешительностью воспользовалась реакция, которая стала стягивать войска, чтобы захватить власть в городе. По просьбе Туркомитета Керенский обещал прислать карательную экспедицию и потребовал, чтобы Туркестанский комитет ни в какие сношения с Временным революционным комитетом не вступал. Это вызвало новую волну возмущений.

20 сентября была объявлена всеобщая забастовка. Трамваи встали, не работали электростанции, промышленные предприятия, газеты не выходили, типография большевиков была разгромлена, в городе объявлено военное положение, запрещены митинги, собрания и т. д. Военная охрана была установлена у зданий банка, почты, телеграфа, электростанции. Из Самарканда и из других городов в Ташкент стягивались контрреволюционные силы. 24 сентября прибыл карательный отряд во главе с генералом Коровиченко. Но большевики, рабочие-железнодорожники, солдаты стали разъяснять прибывшим казакам действительную цель карательного отряда и казаки начали переходить на сторону бастующих. Коровиченко вынужден был вступить в переговоры с центральным стачечным комитетом и обещать не преследовать участников сентябрьских событий, вывести войска из города и снять военное положение. После этого, 27 сентября забастовка была прекращена.

Сентябрьские события означали, что условия для социалистической революции в Туркестане созрели. 24 сентября 1917 г. была объявлена всеобщая забастовка рабочих и служащих железных дорог по всей России. Среднеазиатские железнодорожники в ночь с 23 на 24 сентября присоединились к забастовке. Бастующими железнодорожниками была одобрена программа Центрального стачечного комитета[210].

В октябре 1917 г. народы Туркестанского края под руководством партии большевиков, при всемерной поддержке русского народа, свергли власть капиталистов и помещиков и установили Советскую власть. В борьбе за власть Советов почетное место заняли среднеазиатские железнодорожники, которые вписали немало славных страниц в историю борьбы за победу революции в Туркестане. Автор не останавливается на событиях Великого Октября в Средней Азии, учитывая, что на эти темы уже написано и издано много работ.

---

[210] ЦГИА СССР в Ленинграде, ф. 273, оп. 1, д. 4398, л. 101.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Завоевание Средней Азии Россией немедленно поставило перед царизмом ряд проблем, от решения которых зависело прочное удержание новой колонии. Главными из них были: завершить покорение Туркмении, укрепить господство над народами Туркестанского края, Бухарского и Хивинского ханств, противодействовать английскому проникновению на Средний Восток и в Среднюю Азию, превратить вновь присоединенный край (в интересах русской буржуазии и помещиков) в источник сырья и рынок сбыта для русских промышленных товаров. Все эти задачи царское правительство не могло решить без проведения железных дорог в Средней Азии, из-за «громадности расстояний», «дурных путей» и первобытного караванного способа передвижения.

Необходимость строительства Среднеазиатской железной дороги дебатировалась в русских правительственных кругах еще в 60-х гг. XIX в., но практически сооружение железнодорожных линий оказалось возможным лишь после присоединения Средней Азии. Планы постройки первой железной дороги в крае в 60—70-х гг. XIX в. вызвали горячие споры. Обсуждались необходимость строительства и возможность проведения дороги через Кара-Кумы, ее рентабельность и, наконец, направления. Различные слои русского общества и местного населения по-разному относились к этим планам. Прогрессивная часть русской и местной общественности высказывалась за проведение железной дороги, видя в ней необходимое условие для более тесной экономической, политической и культурной связи русского народа с народами Средней Азии. Консервативная часть русского общества и некоторые представители министерств финансов, путей сообщения, Главного Штаба, считали постройку Среднеазиатской дороги несбыточной,

нерентабельной и бесполезной. Особенно резко выступали против строительства мусульманское духовенство и местные феодалы, которые боялись, что железная дорога поможет местному населению сблизиться с русским народом, помешает разжиганию национальной розни.

Обсуждение вопроса о проведении Среднеазиатской железной дороги длилось более 25 лет, в течение которых правительству было подано свыше 40 проектов, подавляющее большинство которых предусматривало направление линии от Оренбурга на Ташкент. Было немало проектов (преимущественно иностранных инженеров и компаний) провести через Среднюю Азию железную дорогу в Индию. Почти все представленные проекты были отвергнуты, как фантастические, или как составленные без предварительных серьезных изысканий. К проектам иностранных инженеров русское правительство относилось с большой осторожностью и не хотело передать строительство дороги в их руки.

Только с середины 70-х гг. начали проводиться серьезные исследования с целью выяснения возможности проведения железной дороги от Оренбурга до Ташкента. Однако обстановка заставила царское правительство переключить внимание на строительство дороги в Закаспийской области. Растущая угроза английской агрессии вынудила русское правительство принять ряд контрмер. После провала 1-й Ахалтекинской экспедиции 1879 г. царское правительство решило направить в Туркмению вторую экспедицию. Ее осуществление задерживалось из-за трудностей переброски боеприпасов и воинских частей в Ахалтекинский оазис. Дальнейшая оттяжка строительства железной дороги ставила Россию перед угрозой потерять все достигнутое не только в Закаспии, но и в Бухарском и Хивинском ханствах.

В июне и ноябре 1880 г. с целью облегчения переброски боеприпасов и войск для Ахалтекинской экспедиции царское правительство приняло решение провести паровую железную дорогу от Михайловского залива сначала до Молла-Кары, потом до Кизил-Арвата. Дорога была построена к сентябрю 1881 г. и сразу же стала ясной целесообразность ее продолжения вглубь края. Строительство и успешная эксплуатация первого участка дороги убедительно доказали, что продолжение рельсового пути через Кара-Кумы возможно, и что железная дорога имеет огромное значение для укрепления позиций России в крае. Несмотря на возражения и опасения отдельных представителей министерств и учреждений, строительные работы продолжались, но для каждого последующего участка дороги, правительство принимало отдельные решения. Так,

в ходе строительства первых железнодорожных путей, родилось решение о проведении Закаспийской военной железной дороги. Правительство считало, что с ее постройкой ближайшие политическая и военно-стратегическая цели будут достигнуты. Проведение новой линии от Самарканда до Андижана с веткой на Ташкент было отнесено к второстепенным задачам, ввиду тяжелого финансового положения страны и необходимости строительства других стратегических железнодорожных магистралей. Однако потребности экономического развития края настоятельно требовали продолжения строительства железных дорог. В 1895 г. было решено построить Самарканд-Андижанскую дорогу на средства государства. в 1898 г. эта дорога была построена. В 1899 г. Закаспийская военная и Самарканд-Андижанская железные дороги с веткой на Ташкент были переименованы в Среднеазиатскую железную дорогу.

Конец XIX, начало XX вв. в России характеризуются переходом к высшей стадии капитализма — империализму. В обстановке обострения международных империалистических кризисов, начавшегося промышленного и аграрного кризисов, поразивших страну с небывалой силой, назревания политического кризиса, царизм поспешил со строительством новых железных дорог, в том числе и в Туркестанском крае. Среднеазиатская железная дорога, оторванная от общей сети российских железных дорог, не могла в полной мере служить экономическим, политическим, военно-стратегическим целям царизма. Поэтому, в 1901—1906 гг. была построена Оренбург-Ташкентская дорога, с сооружением которой было установлено прямое беспересадочное движение от Петербурга до Кушки и Красноводска, что значительно укрепило позиции царизма в Средней Азии, Казахстане, Закавказье. Оренбург-Ташкентская дорога сыграла огромную роль в развитии экономики края, способствуя дальнейшему развитию капиталистических отношений.

В начале XX в. в России получает большое распространение строительство железных дорог частными предпринимателями. Отдельные наиболее предприимчивые дельцы делают все возможное, чтобы приобрести концессии на сооружение железных дорог, которые пересекли бы богатые районы Ферганской долины, Бухарского и Хивинского ханств. В эти годы частные акционерные компании построили Ферганскую (1911—1916 гг.), Бухарскую (1914—1916 гг.) железные дороги.

Для строительства железных дорог нужны были квалифицированные рабочие, знающие различные железнодорожные специальности, но их в Средней Азии не было. Правительство

решило сформировать два железнодорожных воинских батальона. Царизм при этом достигал двух целей — на строительство приходила сравнительно недорогая рабочая сила, способная в случае необходимости оружием подавить народные движения. Вместе с русскими солдатами дороги строили рабочие различных национальностей: русские, узбеки, таджики, туркмены, персы, татары и др. На строительстве Ферганской, Бухарской железных дорог работали также военнопленные: чехи, немцы, словаки, хорваты и др. Число строителей вместе с продвижением дороги вглубь края все время росло и, что очень важно, рост шел главным образом за счет местного населения.

Уточнить общее количество рабочих, участвовавших в строительстве Среднеазиатской, Ферганской, Бухарской железных дорог за период с 1880—1916 гг. пока не удалось, хотя найденные архивные документы дают возможность назвать примерную цифру. По нашим подсчетам всего на строительстве работало 120 тыс. человек. 70—80% землекопов — самой массовой специальности, составляли рабочие местных национальностей. Наплыв рабочих на строительство был громадным. Это объяснялось тем, что в конце XIX и начале XX вв. под влиянием развития капиталистических отношений ремесленники, дехкане разорялись и значительная часть разорившихся искала любую работу, чтобы поддержать существование. Местные крестьяне, ремесленники стали главным источником рабочей силы для промышленных предприятий и железных дорог. Значительное число рабочих в 1881—1917 гг. было использовано на эксплуатации Среднеазиатской, Ферганской, Бухарской железных дорог. В 1914 г. в штатах железных дорог Туркестанского края числилось около 30 тыс. человек. Строительство железных дорог в Средней Азии, таким образом, представляло огромное предприятие, которое стягивало большое количество рабочих и способствовало формированию первых отрядов местного пролетариата.

Железные дороги в Средней Азии строились с перерывами на протяжении почти 40 лет. Строители дорог испытывали исключительные трудности, обусловленные отсутствием соответствующего опыта проведения рельсового пути по сыпучим пескам, низким уровнем техники, необходимостью доставлять из России все строительные материалы, крайне неблагоприятным климатом. Они усугублялись безмерной эксплуатацией строителей, низкой заработной платой, постоянными задержками в ее выплате, 10—12-часовым рабочим днем, отсутствием выходных дней, всякого рода вычетами в виде залога, штрафами, обсчитыванием и т. д.

Тяжелые условия труда, дискриминация местных рабочих — все это вызывало возмущение строителей, недовольство и даже открытые выступления. Если проследить зарождение и развитие рабочего движения на строительстве железных дорог, то надо отметить, что еще в 80-х гг. имели место отказы от работы и массовый уход рабочих (в 1886 г. на участке от Мерва до Чарджуя, в 1887 г. — на Чарджуйском участке) без предъявления каких-либо требований, а в 90-х гг. происходили уже массовые волнения с предъявлением определенных требований (в 1895 г. — на Красноводском участке, а в 1899 г. — на Самарканд-Андижанской дороге с веткой на Ташкент).

В начале XX в. под влиянием нарастания первой буржуазно-демократической революции в России, революционное движение в крае усиливается. В авангарде его шли железнодорожники. Кульминационной точки революция 1905 г. достигла в октябре-ноябре, когда под руководством социал-демократических групп были организованы всеобщие политические стачки. Усиливаются волнения, забастовки, в которых принимают участие все большие группы рабочих, служащих и солдат. Революционные выступления солдат-железнодорожников представляли для царизма особенно большую опасность. Переход на сторону революции вооруженных солдат, знающих железнодорожное дело, легко мог привести к захвату восставшими важнейшей артерии края — железной дороги и контролю над всей жизнью Туркестана. Это настолько испугало правительство, что оно вынуждено было с 1905 г. ставить вопрос о выводе железнодорожных батальонов из края и добилось этого в 1910 г.

Под влиянием революции пробуждается и местное население, веками закабаленное, угнетенное. Рабочие-железнодорожники местных национальностей принимали активное участие в революционном движении. Это заставило правительство принимать меры к замене местных рабочих русскими, но осуществить это по ряду обстоятельств, царизму не удалось.

Найденные архивные материалы о выступлениях железнодорожников несколько пополняют сведения о рабочем движении в Средней Азии. Хотя после подавления революции наступил некоторый спад рабочего движения в результате тяжелейшей реакции, выступления железнодорожников, солдат, народных масс Средней Азии не прекращались. В 1910—1914 гг. наблюдался новый подъем рабочего движения в Туркестане. Следовательно, и на далекой окраине России, рабочее движение претерпело те же этапы, что и в центре. Однако оно имело свои существенные особенности.

В общей массе населения края рабочий класс представлял небольшую прослойку, что было обусловлено экономической отсталостью края стремлением царизма превратить Туркестан в аграрный придаток России; народные массы, находящиеся тысячелетиями под гнетом местных феодалов, баев, мулл были забитыми, бесправными, закабаленными; на всю жизнь общества оказывало большое влияние мусульманское духовенство, стремившееся оставить в неприкосновенности старые порядки и обычаи, держать народные массы под страхом, в полном повиновении; социал-демократические организации края были малочисленными, слабо закаленными и не имели такого богатого опыта классовой борьбы, какой имели российские организации; среди железнодорожных специалистов рабочие местных национальностей занимали только самые низкие должности. Царизм делал все возможное, чтобы русифицировать железные дороги, заменить рабочих местных национальностей русскими; как и на многих окраинах России, в Туркестане довольно сильным было влияние меньшевиков и эсеров; революционые выступления железнодорожников, солдат, местного населения, служащих различных учреждений были значительно менее организованными, боевитыми и целеустремленными, чем выступления в Европейской России.

Сооружение железных дорог, усилив хозяйственную связь России с Туркестаном, способствовало развитию капиталистических отношений в Средней Азии, разрушению натуральной замкнутости, созданию внутреннего рынка. Но развитие капитализма здесь проходило медленно, из-за господства в деревне патриархально-феодальных отношений и колониальной политики царизма.

Следовательно, несмотря на то, что построенные в Средней Азии железные дороги превратились в руках царского правительства в орудие угнетения и порабощения среднеазиатских народов, они в конечном счете сыграли объективно положительную роль в развитии капиталистических отношений, в формировании кадров местного пролетариата и в развитии рабочего движения в Средней Азии.

БИБЛИОГРАФИЯ

Классики марксизма-ленинизма

1. К. Маркс и Ф. Энгельс. Британское владычество в Индии. Соч. т. IX. М., 1933, стр. 346—352.
2. К. Маркс и Ф. Энгельс. Будущие результаты Британского господства в Индии. Соч., т. IX, М., 1933, стр. 362—363.
3. К. Маркс и Ф. Энгельс. Действительно спорный пункт в Турции. Соч., т. IX, М., 1933, стр. 382—386.
4. К. Маркс и Ф. Энгельс. Письмо К. Маркса Н. Ф. Даниельсону от 10 апреля 1879 г. Избранные письма. М., 1947, стр. 317—322.
5. В. И. Ленин. Развитие капитализма в России. Соч., т. 3, стр. 519—528.
6. В. И. Ленин. Еще к вопросу о теории реализации. Соч., т. 4, стр. 59—77.
7. В. И. Ленин. Уроки кризиса. Соч., т. 5, стр. 73—77.
8. В. И. Ленин. Внутреннее обозрение. Соч., т. 5, стр. 229—276.
9. В. И. Ленин. Пробуждение Азии. Соч., т. 19, стр. 65—66.
10. В. И. Ленин. Итоги дискуссии о самоопределении. Соч., т. 22, стр. 306—344.
11. В. И. Ленин. О сепаратном мире. Соч., т. 23, стр. 114—122.
12. В. И. Ленин. Империализм как высшая стадия капитализма. Соч., т. 22, стр. 173—290.
13. В. И. Ленин. Печальный документ. Соч., т. 24, стр. 309—311.
14. В. И. Ленин. Соломинка в чужом глазу. Соч., т. 24, стр. 524—526.

Опубликованные источники

1. Материалы XX, XXI и XXII съездов КПСС.
2. Андреевский В. В. Военно-историческая летопись 2-го Закаспийского железнодорожного батальона, ныне 8-го железнодорожного батальона, с 1885 г. по 1910 г. за 25 лет службы и постройки им 1101 версты Военного ведомства от Кизил-Арвата до Самарканда с 1885 по 1888 г., Киев, 1910.
3. Гирс Ф. Отчет о состоянии Туркестанского края, составленный сенатором Гирсом, командированным для ревизии края по высочайшему повелению (в двух частях), СПб., 1883.
4. Железные дороги в Средней Азии. Сборник статей и проектов по

проведению железных дорог в Среднюю Азию (с 23 марта 1854 г. по 27 мая 1874 г.).
5. Из истории распространения марксистско-ленинских идей в Узбекистане. Сборник материалов, Ташкент, 1962.
6. Записка о состоянии Закаспийской железной дороги и о главнейших потребностях ее улучшения, СПб., 1899.
7. Лавров А. И. Записка по вопросу о постройке Среднеазиатской железной дороги от Кизил-Арвата до Ташкента, СПб., 1894.
8. Отчет начальника работ по постройке Самарканд-Андижанской железной дороги с ветвями на Ташкент и Новый Маргелан в 1895—1899 гг., СПб., 1901.
9. Самарканд-Андижанская железная дорога с ветвями на Ташкент и Новый Маргелан. Альбом исполнительных чертежей, СПб., 1900.
10. Соловьев А. Г., Сенников А. А. Россия и Туркмения в XIX в. К вхождению Туркмении в состав России. Сборник документов, т. I, Ашхабад, 1946.
11. Соловьев А. Г. Начало революционного движения в Туркмении в 1900—1905 гг. Сборник документов, книга 2, Ашхабад — Москва, 1946.
12. Рабочее движение в России в XIX веке. Сборник документов и материалов под редакцией А. М. Панкратовой, т. II, часть II, ГИПЛ, 1950.
13. Рабочее движение в России в XIX веке. Сборник документов и материалов под редакцией А. М. Панкратовой, т. III, часть I, ГИПЛ, 1952.
14. Рабочее движение в России в XIX веке. Сборник документов и материалов под редакцией А. М. Панкратовой, т. III, часть II, ГИПЛ, 1952.

Неопубликованные источники[1]

1. Центральный Государственный военно-исторический архив СССР (Москва).
1. Фонд 400. Главный штаб. Дела комитетов по передвижению войск и военных грузов.
Опись 272/938.
Дело № 33. О постройке Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги (1887 г.). Дело № 84. О продолжении постройки Закаспийской военной железной дороги до Ашхабада. Дело № 95. О продолжении постройки Закаспийской военной железной дороги от Ашхабада до Аму-Дарьи (1885 г.). Дело № 50, часть I. О сформировании 1 роты и 1 резервного железнодорожного батальона для Закаспийского края (1880 г.). Дело № 50, часть II. О сформировании 3 и 4 рот в составе 1 резервного железнодорожного батальона (1880 г.). Дело № 257. О сформировании 2 Закаспийского железнодорожного батальона и о расходах с этим сопряженных (1885—1886 гг.). Дело № 25. О сформировании 2 Закаспийского железнодорожного батальона (1885 г.). Дело № 15. О железнодорожных батальонах (1886 г.). Дело № 244. О найме рабочих для постройки Закаспийской военной железной дороги (1885 г.). Дело № 253. Об организации санитарной части при постройке

[1] Приведены фонды и номера только тех дел, которые цитируются в тексте.

продолжения Закаспийской военной железной дороги (1885 г.). Дело № 264. Отчеты управления по постройке Закаспийской военной железной дороги (1885—1886 г.). Дело № 260. Об изысканиях линии железной дороги от Аму-Дарьи до Самарканда (1885 г.). Дело № 38. О выдаче денежных наград лицам, принимавшим участие в постройке Закаспийской военной железной дороги (1882 г.). Дело № 68. О ходе эксплуатации на Закаспийской военной железной дороге (1882—1883 г.). Дело № 92. Отчет по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги за 1884 г. Дело № 107. О залежах грузов на конечных станциях Красноводск и Самарканд Закаспийской ж. д., вследствие недостаточности подвижного состава на названной дороге и принятии мер к скорейшей перевозке этих грузов (1897 г.).

Опись 273/939, IV делопроизводство.

Дело № 35. По претензии рабочих Закаспийской военной железной дороги Тыминского, Поялова, Кулявина, Солова, Богдасарова и Газарова (1891).

2. Фонд ВУА. Военно-ученый архив.

Отд. 2, шк. 23.

Дело № 6862. Об экспедиции в Закаспийском крае 1880 г., т. 1.

3. Фонд 789. Управление Закаспийской военной железной дороги.

Опись 1.

Дело № 16. Отчет о постройке Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги. Дело № 27. Отчет о достройке основного участка Закаспийской военной железной дороги. Дело № 3. Отчет о постройке Закаспийской военной железной дороги (1885—1886 гг.).

4. Фонд 1396. Штаб Туркестанского военного округа.

Опись 2.

Дело № 315. О Закаспийских железнодорожных батальонах.

II. Центральный Государственный Исторический Архив СССР в Ленинграде

1. Фонд 314. Управление по постройке Закаспийской военной железной дороги.

Опись 1.

Дело № 5. Общая переписка (1895—1896 гг.). Дело № 4. Отчуждение земель и имуществ (1895—1896 гг.). Дело № 53. Переписка с военными губернаторами Самаркандской и Сыр-Дарьинской областей (1896—1899 гг.).

2. Фонд 268. Департамент железнодорожных дел министерства финансов.

Опись 1.

Дело № 1462. По вопросу о сооружении Закаспийской железной дороги (1880—1883 гг.). Дело № 1184. О сооружении Закаспийской железной дороги (1884 г.). Дело № 170. Об осмотре Закаспийской железной дороги (1893 г.).

Фонд 274. Управление по сооружению железных дорог.

Опись. 2.

Дело № 40. Об изыскании железнодорожной линии от города Ташкента до города Чимкента (1898—1899 гг.). Дело № 254. Подъездной путь от города Наманган к городу Коканду (1899—1911 гг.). Дело № 282. Оренбург-Ташкент и Чимкент-Помошняя (Экономическая записка о необходимости соединения Туркестанского края непрерывным рельсовым путем с Европейской Россией (1899—1900 гг.). Дело № 395. По хода-

тайству инженера Юговича о предоставлении ему постройки железнодорожной линии от Сибирской ж. д. до города Ташкента (1900—1905 гг.). Дело № 578. О рекогносцировочных изысканиях линий Бухара-Карши-Термез и Самарканд-Карши и о технических исследованиях линии Карши-Гузар-Ширабад-Термез (1904—1905 гг.). Дело № 723. О сооружении Коканд-Наманганской железной дороги (1911 г.). Дело № 724. О сооружении Коканд-Наманганской железной дороги (1911—1913 гг.). Дело № 725. О сооружении Коканд-Наманганской железной дороги (1913—1914 гг.). Дело № 1046. Программа работ по постройке Бухарской железной дороги на 1 января 1916 г. (1916 г.). Дело № 1269. Об изысканиях и постройке линии Хакилабад-Андижан-Джалалабад (1908—1909 гг.). Дело № 1282. Об изысканиях Наманган-Хакилабадской дороги (1911—1912 гг.). Дело № 1288. Об изысканиях линий в Средней Азии (Бухарской линии) (1911 г.). Дело № 1308. Об изысканиях Чарджуй-Кунград (1912-1915 гг.). Дело № 1339. Об изысканиях Чарджуй-Керки (1912—1915 гг.). Дело № 1382. Об устройстве узкоколейной железнодорожной пути от ст. Черняево-Урта-Тюбе (1913 г.). Дело № 1419. Об изысканиях железнодорожной линии Старая Бухара-Кизил-Тепе (1914—1916 гг.). Дело № 1425. О гражданских сооружениях Ферганской железной дороги (1914—1916 гг.). Дело № 1478. О сооружении подъездных путей Курган-Тюбе, Ош и Чуст-Наманган-Джида-Кепа (1916—1917 гг.). Дело № 1555. Экономическая записка о постройке железнодорожной ветви от ст. Самсоново до пристани Керки и от Термеза до ст. Батагисар (пристань). Дело № 1397. Изыскания линии Чарджуй-Гиссар.

Опись 3/2.

Дело № 110. Переписка о зачислении в депозит М. П. С. за пользование трудом военнопленных на работах Бухарской жел. дор. (1916 г.). Дело № 111. Инструкция по постройке железной дороги (1916—1917 гг.).

Опись 3/1

Дело № 445. По изысканиям линии на соединение Среднеазиатской железной дороги с Термезом. Дело № 728. Постройка Коканд-Наманганской железной дороги.

Опись 6/2.

Дело № 99. О расширении предприятия Бухарской железной дороги. Дело № 119. О сооружении подъездных путей от ст. Сыр-Дарьинская до Ходженскгоо уезда. Дело № 187. Доклад инженера А. А. Трепина начальнику управления железных дорог и пояснительная записка к проекту сооружения Бухарской железной дороги. Дело № 202. Дело по разным вопросам сооружения железных дорог.

Опись 5

Дело № 179. О сооружении железнодорожной линии Коканд-Наманганской дороги, ч. I—II.

Опись 1

Дело № 637. По рассмотрению главным комитетом при Главном Управлении генерального штаба списков военнообязанных, находящихся на постройке Бухарской железной дороги (1916—1917 гг.).

Фонд 273. Управление железных дорог (1899—1917 гг.).

Опись 1.

Дело № 946. По телеграмме уполномоченных от 30 рабочих

Среднеазиатской железной дороги Руденко и Мухина с жалобой на беспричинную высылку их из края.

Опись 2.

Дело № 832. О чрезвычайной охране Среднеазиатской железной дороги. Дело № 833. О чрезвычайной охране Среднеазиатской дороги. Дело № 845. О чрезвычайной охране на Ташкентской железной дороге. Дело № 846. О чрезвычайной охране на Ташкентской железной дороге.

Опись 11.

Дело № 23. О передаче Закаспийской железной дороги в ведение Министерства путей сообщения. Дело № 57. О приеме в ведение МПС Закаспийской железной дороги. Дело № 70. О сформировании железнодорожных батальонов в Туркестанском крае. Дело № 179. О приеме Мургабской ветви в ведение Среднеазиатской железной дороги. Дело № 194. О выработке положения Управления Среднеазиатской железной дороги. Дело № 599. О разделении должности начальника Среднеазиатской железной дороги и начальника Туркестанского железнодорожного батальона. Дело № 757. С материалами переданными Особым комитетом Среднеазиатской железной дороги.

Опись 12.

Дело № 43. По вопросу вооружения железнодорожных служащих на Среднеазиатской железной дороге. Дело № 44. По вопросу вооружения железнодорожных служащих на Среднеазиатской железной дороги. Дело № 121. О нормах работ и отдыха железнодорожных служащих на Среднеазиатской железной дороге. Дело № 384. Секретная переписка о забастовках рабочих на Среднеазиатской железной дороге. Дело № 385. Секретная переписка о забастовках на Среднеазиатской железной дороге. Дело № 398. Секретная переписка с Управлением Ташкентской железной дороги. Дело № 514. Об учреждении охраны на Среднеазиатской железной дороге. Дело № 630. О мероприятиях против революционного движения на Среднеазиатской железной дороге. Дело № 631. О передаче в эксплуатацию чинам Туркестанской железнодорожной бригады Мургабской ветви Среднеазиатской железной дороги. Дело № 1185. Секретная переписка по Среднеазиатской железной дороге. Дело № 1205. По ходатайству Среднеазиатской железной дороги о составе русских и иностранных подданных на службе дороги. Дело № 1333. О допущении персидских подданных на Среднеазиатскую железную дорогу.

Фонд 268. Департамент железнодорожных дел Министерства финансов,

Опись 4.

Дело № 1242. О сооружении Бухарской железной дороги. Дело № 1102. О сооружении Коканд-Наманганской железной дороги. Дело № 1475. О сооружении Коканд-Наманганской железной дороги.

Фонд 350. Планы и чертежи по строительству железных дорог и искусственных сооружений.

Опись 753.

Дело № 18. Пояснительная записка к проекту изысканий железнодорожной ветви. Дело № 19. Экономическая записка к проекту сооружения. Дело № 33. Пояснительная записка (дополнительная) к проекту линии. Дело № 34. Журнал комиссии о новых железных дорогах. Дело № 35. Отчет о соору-

жении линии. Дело № 81. Экономическая записка к проекту сооружения подъездных железнодорожных путей.

Фонд 240. Инженерный Совет Министерства путей сообщения.

Опись 1.

Дело №903. Технические условия Коканд-Наманганской железной дороги.

Фонд 23. Министерство торговли и промышленности.

Опись 10.

Дело № 99. Проект ветви от Андижана до селения Кишлак. Дело № 443. Журнал комиссии о новых железных дорогах — о сооружении Ферганской железной дороги. Дело № 100. Проект продолжения Коканд-Наманганской железной дороги от ст. Наманган до селения Джалалабад. Дело № 903. О сооружении Коканд-Наманганской железной дороги.

III. Филиал Центрального Государственного военно-исторического архива СССР в Ленинграде

Фонд № 1050. Управление Закаспийской военной железной дороги.

Опись 1.

Дело № 201, кор. 28. Дело о подготовке постройки железной дороги до Самарканда (имеется карта Туркестанского края) (1887 г.). Дело № 15, кор. 1. Свод замечаний командующего войсками Закаспийской области по ревизии Закаспийской военной железной дороги в 1898 г. Дело № 281, кор. 39. Отчет по постройке Мургабской ветки Среднеазиатской казенной, бывшей Закаспийской военной железной дороги (1897—1900 гг.) (1902 г.). Дело № 23 кор. 2. Свод замечаний командующего войсками Закаспийской области по ревизии Закаспийской военной железной дороги в 1894 г. (1895 г.). Дело № 225, кор. 29. Материалы ревизии Красноводского участка в связи с расследованием деятельности подрядчика Рожковского (1895 г.). Дело № 121, кор. 15. Труды комиссии по осмотру железной дороги (1887 г.). Дело № 125, кор. 16. Об осмотре полковником Левашевым линии Закаспийской военной железной дороги (1890—1892 гг.). Дело № 120, кор. 15. Труды высочайше учрежденной комиссии для осмотра Закаспийской военной железной дороги в 1887 году под председательством генерал-лейтенанта Паукера. Дело № 230, кор. 30. Дело по разбору жалобы, поданной на высочайшее имя «подрядчиком Рожковским» (1895 г.). Дело №231, кор. 30. По жалобе подрядчика Рожковского на незаконные действия управления по постройке Красноводского участка (1895 г.). Дело № 222, кор. 29. Записка Военного министра в Государственный Совет и доклад по Главному штабу об ассигновании средств на сооружение Красноводского участка. Дело № 27, кор. 2. Дело о подготовке передачи железной дороги в ведение Министерства путей сообщения (1898 г.). Дело № 106, кор. 12. Отчет по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги за 1898 г. Дело № 105, кор. 12. Отчет по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги за 1898 г. (1900 г.).

IV. Центральный Государственный исторический архив УзССР.

I. Фонд № 1. Канцелярия Туркестанского генерал-губернатора.

Опись. 4.

Дело № 380. По прошению подрядчика, бывшего поручика гвардии, Керсновского о производстве с ним расчета по постройке железной дороги для расчета с рабочими; распоряжение туркестанского генерал-губернатора Н. А. Иванова о расчете с рабочими и о мерах к предупреждению волнений рабочих;

переписка о взыскании с Керсновского в пользу рабочих и в пользу его подрядчика Ивана Нормака за увечье его 8-летней дочери на железнодорожных путях.

Опись 11.

Дело № 695. Со сведениями о положении хлопководства, шелководства, садоводства, виноделия, пчеловодства, скотоводства, коневодства, а также о деятельности опытной хлопковой плантации и гренажных станций в крае» (1891 г.). Дело № 1308. По вопросу о проведении железной дороги от Оренбурга до Ташкента и от Ташкента через Чимкент и Верный до Великой Сибирской железной дороги (1896—1899 гг.). Дело № 821. О доставлении в Департамент земледелия и сельской промышленности сведений о результатах хлопководства, виноградарства и шелководства в Туркестанском крае и в сопредельных с ним ханствах за 1891 г. Дело № 1163. По просьбе «Акционерного общества бумажных мануфактур. И. К. Познанского» о разрешении приобретать в крае недвижимости и со сведениями о числе хлопкоочистительных заводов, размере их производства и годовом урожае за 1895—1898 гг. Дело № 1282. С отчетом чиновника особых поручений по сельскохозяйственной части за 1895 г. Дело № 1780. По вопросу о допущении в Туркестанском крае хлопкобумажного производства (1898 г.). Дело № 783. По вопросу об оседании кочевников Туркестанского края. Дело № 698. Со сведениями о количестве среднеазиатского хлопка, перевезенного по Оренбургской и Закаспийской железным дорогам в Россию за последние три года. Дело № 833. По ходатайству Решетникова о разрешении образовать ему акционерное общество для постройки и эксплуатации Самарканд-Кокандской железной дороги. Дело № 862. По предложению Французской компании «Фив-Лилль» о постройке железной дороги от Самарканда на Коканд, Джизак с ветвью на Ташкент.

Опись 12.

Дело № 1936. По заключениям военного министра на всеподданнейшем отчете по Ферганской области за 1898 г., 1899 г. сведения о ввозе и вывозе в Туркестан из Кашгара, переписка о помещениях для учебных заведений (1899—1900 г.). Дело № 164. С копиями «всеподданейших отчетов военных губернаторов областей края за 1900 г. (1901—1902 гг.). Дело № 240. С копиями «всеподданейших» отчетов военных губернаторов Туркестанского края 1900 и 1901 гг. (1902—1905 гг.).

Опись 13.

Дело № 5. По сооружению железных дорог от Самарканда на Коканд и Ташкент, тут же дело Путевой канцелярии за № 81 по тому же предмету (1892—1893 гг.).

Опись 16.

Дело № 1701. Об образовании среднеазиатского хлопкопромышленного товарищества (1882—1883 гг.). Дело № 359. Учреждение гг. Северцевым, Первушиным, Хлудовым товарищества для пароходства на Сыр-Дарье, Аму-Дарье и по Аральскому морю (1871 г.). Дело № 195. По высочайшему повелению об учреждении в Москве товарищества для торговли с Ташкентом и Средней Азией (1866 г.). Дело № 208. Об отмене караванного сбора с хлопка привозимого на Оренбургско-Троицкую таможенную линию из Среднеазиатских владений (1867 г.). Дело № 876. С кратким обозрением торговых и производительных средств Туркестанского края, состав в 1875 г.

Управл. отд. Государственного банка Бахтиаровым (1875 г.). Дело № 1965. Об учреждении почтового пароходства по реке Сыр-Дарье (1886 г.). Дело № 129. Беспорядки на станциях по Ташкентско-Оренбургскому тракту за 1869, 1870 гг. (1869—1870 гг.). Дело № 20. С маршрутами по Туркестанскому краю (1867—1871 гг.). Дело № 1525. О постройке Среднеазиатской железной дороги по проектам Изенбека и Струве (1880—1881 гг.). Дело № 833. О постройке Среднеазиатской железной дороги по проекту инженера Лессепса (1875 г.). Дело № 652. О производстве изысканий для железной дороги от Оренбурга до Ташкента (1873—1882 гг.). Дело № 2228. По ходатайству надв. сов. князя Хилкова о даровании ему концессии для проведения железной дороги от гор. Самарканда до гор. Ташкента. Дело № 1526. О доставлении сведений о фабриках и заводах. Дело № 1053. О назначении камерюнкера Савенкова в комиссию для разработки вопроса о железных дорогах в Среднюю Азию (1876—1877 гг.).

Опись 29.

Дело № 846. Штат, положение об управлении железной дороги и инструкция по постройке Чарджуйско-Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги. Дело № 867. Торжество открытия Самарканд-Чарджуйской железной дороги и моста через Оксу. Дело № 838. Правила, протокол и проект соглашения с Бухарским правительством и др. переписка о развитии русского землевладения в связи с постройкой железной дороги в Бухаре, об отводе земли для сельского хозяйства, для промышленных заведений и для постройки русских поселений (1886—1902 гг.).

2. Фонд 3. Российское императорское политическое агентство в Бухаре.

Опись 1.

Дело № 3. Среднеазиатская железная дорога. Сведения и переписка о ходе работы, о материалах, о рабочих на участках от Чарджуя до Самарканда. Решения Государственного Совета о постройке этого участка (1885—1886 гг.). Дело № 11. Среднеазиатская железная дорога. Переписка по отчуждению земель для железной дороги в Чарджуйском бекстве Бухарского ханства и командирование на эту работу инженера Пославского (1886 г.). Дело № 158. Докладная записка Туркестанского генерал-губернатора о ходе работ по строительству Самаркандской железной дороги, об отношении местного населения, о приеме, оплате и управлении рабочими русскими и местными. Переписка с главным штабом и др. об оплате за проезд эмира Бухарского в Петроград и на юг. Дело № 140. Протоколы заседания, журналы совещания о хлопковой промышленности в Бухарском ханстве. Докладная записка правила торговли хлопком на хлопковых базарах и другие материалы, с перепискою по этому вопросу (1897 г.).

3. Фонд 33. Управление Среднеазиатской казенной железной дороги.

Опись 1.

Дело № 1. Объяснение начальника Закаспийской области о несвоевременной передаче Закаспийской военной железной дороги Министерству путей сообщения (1891 г.). Дело № 5. Отчет по командировке для обеспечения участка Закаспийской железной дороги от ст. Кизил-Арват до Казанджик на случай нападения аламанщиков-номудов (шайки разбойников) (1892 г.).

4. Фонд 40. Управление дороги великого князя Николая Константиновича Романова.
Опись 1.
Дело № 13. Материалы по проведению Среднеазиатской железной дороги (1878 г.).
5. Фонд 856. Управления Закаспийскими железнодорожными батальонами.
Опись 1.
Дело № 1. Постройка Закаспийской железной дороги (1881—1884 гг.).

6. Фонд 1308. Фонд П. И. Хомутова.
Опись. 1.
Дело № 122. Докладная записка П. И. Хомутова (генерал-губернатору) и выписки из дела канцелярий генерал-губернатора о мерах к улучшению транспортирования товаров, провозимых караванным способом (1882—1892 гг.). Дело № 126. Записка П. И. Хомутова о состоянии почтовой части и ведомость расходов по содержанию почтовых сообщений Туркестанского генерал-губернаторства; донесение начальника туркестанского почтового телеграфного округа в канцелярию генерал-губернатора о доходах по округу за 1893 и 1894 гг. (1878—1882 гг.). Дело № 4. Донесения начальников уездов Туркестанского генерал-губернаторства в комиссию для собирания сведений, имеющих значение для проектируемой Среднеазиатской железной дороги, и записки М. И. Юдина и неустановленного лица по вопросам постройки Среднеазиатской железной дороги (1879—1896 гг.). Дело № 127. Донесения начальников уездов Туркестанского края в комиссию для собирания сведений, имеющих значение для проектируемой Среднеазиатской железной дороги.

«Туркестанские ведомости»:

за 1873 г. № 28
1882 г. № 6
1884 г. № 27
1886 г. № 51
1887 г. № 50
1888 г. № 16, 19, 33
за 1890 г. № 7
1892 г. № 44
1894 г. № 1
1895 г. № 52, 70
1897 г. № 31, 54, 59
1898 г. № 69
1899 г. № 23

Опубликованная литература

1. Акрамов С. А. Революционная деятельность социал-демократических организаций Самаркандской области. Автореферат, Самарканд, 1955.
2. Аминов А. М. Основные линии экономической политики царской России в Средней Азии. Сборник, Научная сессия Академии наук УзССР, 9—14 июня 1947 г., Ташкент, 1947.
3. Анненков М. Н. Отношения англо-индийских владений к северо-западным соседям, СПб., 1874.
4. Анненков М. Н. Ахал-Текинский оазис и пути в Индию, СПб., 1881.
5. Анненков М. Н. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущность, СПб., 1887.

6. Бабаходжаев А. Х. Провал английской агрессивной политики в Средней Азии (1917—1920 гг.), Ташкент, 1955.
7. Борщов И. По поводу проекта Г. Барановского о железной дороге из Саратова в Индию. Киев, 1874, Туркестанский сборник, т. 72, стр. 216—237.
8. Бунаков Е. В. К истории сношений России с среднеазиатскими ханствами в XIX в. Советское востоковедение, Л., 1941.
9. Вахабов М. Г. О формировании узбекской буржуазной нации, Вопросы истории, № 7, 1954.
10. Вахабов М. Ташкент в период трех революций, Ташкент, 1957.
11. Вацлик И. Я. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущность, СПб., 1888.
12. Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.), НРС, книга II, Ташкент, 1961.
13. Гафурджанова И. Из истории развития железнодорожного транспорта в Узбекистане, НРС, книга 6, 1963.
14. Гафуров Б. Г. История таджикского народа, ГИПЛ, 1952.
15. Голле, Эд. Буланже Бунвалло. От Парижа до пределов Индии. Закаспийская железная дорога, Русские среднеазиатские владения и краткий очерк Индии, М., 1890.
16. Грабовский С. Очерк участия 2-го Закаспийского железнодорожного батальона, в постройке Закаспийской железной дороги. Военный сборник, 1895, № 4, стр. 221—245 и 1895 № 5, стр. 5—29.
17. Деева Е. А. Из истории Октябрьской политической стачки 1905 г. в Туркестане. ОНУ, 1961, № 4.
18. Деева Е. А. Из истории ноябрьской политической стачки 1905 г. в Туркестане. ОНУ, 1961, № 12.
19. Дмитриев-Мамонтов А. М. Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской военной железной дороги и очерком сооружения Оренбургско-Ташкентской железной дороги. СПб., 1903.
20. Житов К. Е., Непомнин В. Я. От колониального рабства к социализму. Ташкент, 1939.
21. Житов К. Е. Победа Великой Октябрьской социалистической революции в Узбекистане, Ташкент.
22. Жоравко-Покорский Д. Экономическое значение существующей, строящихся и проектируемых железных дорог в Средней Азии. Новая Бухара, 1898.
23. Заорская В. В. и Александер К. А. Промышленные заведения Туркестанского края, П., 1915.
24. Иноятов Х. Ш. Октябрьская революция в Узбекистане, Ташкент.
25. Иркаев М. Значение первой русской революции в усилении национально-освободительного движения в Средней Азии. Ученые записки Таджикского государственного университета, т. IX. К 150-летию первой русской революции 1905—1907 гг. Душанбе, 1955.
26. История народов Узбекистана, т. 2. Ташкент, 1947.
27. Ишанов А. И. Создание Бухарской народной советской республики. Ташкент, 1955.
28. Кунавина Г. С. К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата в колониальном Туркестане. Труды Ташкентского политехнического института, вып. 26, Труды кафедры истории КПСС, Ташкент, 1962.
29. Лященко П. И. История народного хозяйства СССР, тт. I—II, 1952.

30. Марков Е. З. Россия в Средней Азии. Очерки путешествия по Закавказью, Туркмении, Бухаре, Самаркандской, Ташкентской и Ферганской областям, Каспийскому морю и Волге (в двух томах), СПб., 1901.
31. Массальский В. И. Хлопковое дело в Средней Азии (Туркестан, Закаспийская область, Бухара, Хива) и его будущее. СПб., 1892.
32. Непесов Г. Из истории Хорезмской революции, Ташкент, 1962.
33. Непомнин В. Я. Прогрессивное значение присоединения Средней Азии к России. Известия Академии наук УзССР, № 1, Ташкент, 1954 г.
34. Олсуфьев А. А., Панаев В. П. По Закаспийской военной железной дороге. Путевые впечатления, СПб., 1899.
35. О некоторых вопросах истории народов Средней Азии (передовая), Вопросы истории, № 4, 1951, стр. 3—15.
36. Пясковский А. В. Революция 1905—1907 гг. в Туркестане, М., 1958.
37. Полтаранов Н. Заметки о Закаспийской железной дороге с 1880 по 1889 г. Самарканд, 1890, Туркестанский сборник, т. 419, стр. 321—371.
38. Попов А. П. Из истории завоевания Средней Азии. Исторические записки № 9, М. — Л., 1940.
39. Раджабов З., Брагинский И. С., Ромодин В. А. К вопросу о значении присоединения к России. Вопросы истории, 1953, № 8.
40. Раджабов З. Ш. К вопросу об исторических корнях дружбы народов Средней Азии с великим русским народом, Душанбе, 1954.
41. Раджабов С. А. Роль великого русского народа в исторических судьбах народов Средней Азии. Ташкент, 1955.
42. Решения объединенной научной сессии, посвященной истории Средней Азии и Казахстана в дооктябрьский период. Доклады и сообщения института истории АН УзССР, вып. 1, И., 1954.
43. Родзевич А. И. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. СПб., 1891.
44. Родзевич А. И. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. СПб., 1891.
45. Савокин А., Ханазаров К. Рабочее движение и деятельность социал-демократических организаций в Туркестане (1903 — март 1917 гг.). Ташкент, 1957.
46. Садыков И. Влияние первой русской революции на усиление работы большевистских организаций в Средней Азии. Ученые записки Таджикского Государственного университета, т. IX. Душанбе, 1955.
47. Симонов Н. Ф. Первые маевки в Туркестане. Сборник статей и воспоминаний. Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане. Ташкент, 1955.
48. Строганов В. В. Путеводитель по Среднеазиатской железной дороге. Ташкент, 1904.
49. Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана. Ташкент, 1962.
50. Суворов В. А. К вопросу о социально-экономических предпосылках победы Октябрьской революции в Туркестане (на материале развития железнодорожного транспорта в Средней

Азии). Труды Ташкентского политехнического института, вып. 26. Ташкент, 1962.
51. Тураев Г. Большевики Ташкента в революции 1905—1907 гг., Ташкент, 1955.
52. Ходжаев С. Развитие транспорта в Узбекистане, Ташкент, 1957.
53. Шахназаров А. Очерк сельского хозяйства Туркестанского края. СПб., 1898.
54. Штейнберг Е. Л. Очерки истории Туркмении, М.-Л., 1934.
55. Штейнберг Е. Л. История британской агрессии на Среднем Востоке. М., 1951.
56. Юлдашбаева Ф. Х. Русско-афганское разграничение и усиление английской агрессии в Афганистане и Средней Азии (1872—1880 гг.). Труды Среднеазиатского Государственного университета им. В. И. Ленина, востоковедческие науки, книга 9. Ташкент, 1955.
57. Якунин А. Ф. Народы Средней Азии и Казахстана во второй половине XIX в. Присоединение Средней Азии к России. Лекция. М., 1954.
58. Революция 1905—1906 гг. в Узбекистане. Сборник статей и воспоминаний. Ташкент, 1955.
59. Революция 1905—1907 гг. в национальных районах России. М., 1955.
60. Очерки истории Коммунистической партии. Социал-демократические организации Туркестана в дооктябрьский период (1903 — март 1917 гг.). Ташкент, 1958.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение. 5

Глава I. Общий очерк истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880—1917 гг.). 14

Предпосылки строительства Среднеазиатской железной дороги.— 14. Дебаты вокруг проведения Среднеазиатской железной дороги. Проекты строительства и их обоснование — 22. Причины, ускорившие начало строительства Закаспийской военной железной дороги. — 32. Недостатки Среднеазиатской железной дороги и необходимость ее соединения с общерусской железнодорожной сетью — 47. Строительство Ферганской железной дороги — 49. Строительство Бухарской железной дороги — 56. К вопросу о строительстве Хивинской железной дороги — 63. Строительство подъездных путей — 68. Некоторые экономические последствия строительства железных дорог в Средней Азии — 72.

Глава II. Зарождение и развитие железнодорожного пролетариата в Средней Азии. 76

Формирование двух Закаспийских железнодорожных батальонов — 76. Русские, местные и другие рабочие на строительстве железных дорог в Средней Азии — 79. Особенности комплектования рабочей силой строительства Бухарской железной дороги — 81. Формирование кадров эксплуатационных рабочих на железных дорогах Средней Азии — 87.

Глава III. Положение рабочих-строителей на железных дорогах Средней Азии. 95

Глава IV. Зарождение и развитие революционного движения среди железнодорожных рабочих. 104

Рабочие выступления в 80—90-х гг. XIX в. на сооружаемых железных дорогах в Средней Азии — 104. Рабочее движение на железных дорогах Средней Азии в первый период революции 1905—1907 гг. — 111. Октябрьская и ноябрьская

всеобщие политические стачки 1905 г. на железных дорогах Средней Азии — 120. Революционные выступления туркестанских железнодорожников в 1906—1907 гг. — 137. Участие солдат Закаспийских железнодорожных батальонов в революционных выступлениях железнодорожников — 153. Особый комитет для борьбы с революционными выступлениями на Среднеазиатской железной дороге — 164. Попытки замены рабочих местных национальностей русскими рабочими 175. Вооружение железнодорожных служащих и создание отрядов стражников — 181. Выступления железнодорожников в годы подъема революционного движения — 184.

Заключение. 195
Библиография. 201

Редактор *Н. С. Гиммельфарб*
Художник *В. С. Тий*
Художественный редактор *Э. У. Валиев*
Технический редактор *Х. У. Карабаева*
Корректор *Е. И. Шер*

Р04893. Сдано в набор 15/IV-1965 г. Подписано к печати 6/VII-1965 г. Формат 60×90¹/₁₆=6,75 бум. л.—13,5 печ. л. Уч.-изд. л. 12,75. Изд. № 24/65. Тираж 650. Цена 92 к. Переплет 20 к.

Типография Издательства „Наука" УзССР, 2-я Высоковольтная, 21. Заказ 616.
Адрес Издательства: ул. Гоголя, 70.