



Г. С. КУНАВИНА

1881

ФОРМИРОВАНИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПРОЛЕТАРИАТА
В ТУРКЕСТАНЕ

1914

131 тгг

А

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО
СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ УЗБЕКСКОЙ ССР
ТАШКЕНТСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

Г. С. КУНАВИНА

x

ФОРМИРОВАНИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПРОЛЕТАРИАТА
В ТУРКЕСТАНЕ (1881—1914 гг.)

КОНТРОЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

ИЗДАТЕЛЬСТВО «Фан» УЗБЕКСКОЙ ССР
ТАШКЕНТ · 1967

В монографии рассматривается зарождение и развитие пролетариата на двух крупнейших транспортных магистралях Туркестана—Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской железных дорогах.

Работа знакомит с процессом формирования рабочих кадров, ростом их классовой борьбы, развитием местных революционно-демократических сил.

Монография рассчитана на научных работников, преподавателей и студентов гуманитарных факультетов вузов.

Ответственный редактор
доктор исторических наук
Л. В. ГЕНТШКЕ

Г. С. Кунавина

**Формирование железнодорожного пролетариата
в Туркестане (1881—1914 гг.).**

Редактор *Э. Карелина*
Технический редактор *Т. Ларионова*
Корректор *А. Хасанова*

P07659 Сдано в набор 16/I-1967г. Подписано к печати 22/IV-1967 г.
Формат 60×90¹/₁₆ 6,0 бум. л. Печ. л. 12,0 Уч изд. л. 12,8
Изд. № 411. Тип. зак. 423. Тираж 650 Цена 92 к.

Адрес Издательства: г. Ташкент, ул. Гоголя, 70.
Типография Издательства МГУ. Москва, Ленинские горы

ВВЕДЕНИЕ

В Программе Коммунистической партии Советского Союза, принятой историческим XXII съездом, и в материалах XXIII съезда партии пролетариат рассматривается как единственный и неизменный авангард революционно-демократических сил современного общества. «Главная движущая сила революционного преобразования мира — рабочий класс, самый последовательный революционный класс... Он, естественно, выступает как гегемон всех сил, борющихся против капитализма»¹. К. Маркс и Ф. Энгельс, открывшие миру историческую роль пролетариата, назвали его в свое время классом, которому принадлежит будущее². В. И. Ленин многократно отмечал решающую роль пролетариата в процессе ликвидации общества, основанного на классовом антагонизме. Рабочий класс, указывал он, «является классовой основой государства, совершающего переход от капитализма к социализму»³. Исторически прогрессивная роль пролетариата определяет политическое и научно-теоретическое значение изучения его прошлого. В. И. Ленин указывал на необходимость глубокого постоянного изучения истории «борьбы передового класса за передовые исторические задачи человечества»⁴. Он писал: «Не может быть сознательным рабочим тот, кто относится, как Иван Непомнящий, к истории своего движения»⁵.

¹ XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. Стенографический отчет. М., 1962, т. 3, стр. 233.

² К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. 4, стр. 433.

³ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 44, стр. 346.

⁴ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 25, стр. 134.

⁵ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 25, стр. 133.

Рабочее движение в дореволюционном Туркестане заслуживает тщательного исследования в силу особой революционизирующей роли пролетариата в условиях колониальной окраины России. Борьба зарождающегося пролетариата против капиталистической эксплуатации возбуждала революционные настроения трудящихся коренного населения; рабочие Туркестана становились авангардом местных революционно-демократических сил. Изучение рабочего движения в Туркестане позволяет установить большое влияние на него русского пролетариата, истоки зарождения его солидарности с трудящимися местных национальностей, что весьма важно для понимания прогрессивного значения присоединения Средней Азии к России.

Бедущим отрядом рабочих дореволюционного Туркестана являлись железнодорожники. Будучи связаны с передовым развитым капиталистическим производством, широко разветвленным по областям края, они заметно выделялись в общей массе местного пролетариата не только численностью, но и организованностью, концентрацией, значительно более высоким уровнем политического развития. На всех этапах революционной борьбы железнодорожные рабочие неизменно играли авангардную роль. В ходе Октябрьской Социалистической революции железнодорожный пролетариат Туркестана проявил себя боевой ударной силой в борьбе за свержение буржуазной власти на местах. М. И. Калинин назвал железнодорожников Казахстана и Средней Азии «аванпостом Советской власти на Востоке»⁶.

Место и роль железнодорожного пролетариата в истории революционного движения Туркестана тесно связаны с его политическим развитием, социально-экономическим положением, кадровым, социальным и национальным составом и др. Эти вопросы приобретают тем больший интерес, что развитие рабочих кадров на железных дорогах Туркестана было связано с усиленным поступлением сюда русских рабочих и ростом их влияния среди коренного населения.

Задача настоящей работы — рассмотреть процесс формирования железнодорожного пролетариата как ведущего отряда рабочих дореволюционного Туркестана. В ходе изложения анализируются две взаимосвязанные стороны этого процесса, из которых одна определяется количественными изменениями (численным ростом рабочих, изменениями их кадрового, национального состава и др.), другая — качествен-

⁶ «Правда Востока», 5 февраля 1925 г.

ными изменениями: развитием политического сознания и его отражением в революционной борьбе. Ознакомление с основными этапами классовой борьбы транспортного пролетариата дает представление не только о силе и размахе его социального протеста, но и о большом воздействии на трудящихся Туркестана.

Монография знакомит с историей рабочего движения на двух крупнейших железных дорогах Туркестана — Среднеазиатской и Ташкентской, сооруженных в 1881—1905 гг. С построением Бухарской и Семиреченской дорог (1915—1917 гг.) указанные магистрали не утратили своего значения. Составляя накануне 1917 г. до 80% железнодорожной сети Туркестана, они играли решающую роль в развитии торгово-экономических связей между районами Средней Азии и центральными областями страны. Особое положение Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог в местных условиях определялось еще и тем, что они находились в ведении государства. Ферганская дорога была сооружена в 1912 г. как продолжение Среднеазиатской и во многих официальных отчетах числилась как ее составная часть.

Ограничивая рассмотрение процесса формирования рабочих кадров на железных дорогах Туркестана началом первой мировой войны, автор исходил из того, что к этому времени было завершено сооружение основных транспортных магистралей Туркестана и оба указанных момента, характеризующих качественные и количественные стороны процесса формирования, вырисовывались достаточно отчетливо. Импералистическая война послужила известным рубежом в процессе развития пролетариата. Изменение обстановки в стране, естественно, сказалось на численности, составе и положении рабочих. На железных дорогах Туркестана значительная часть квалифицированных рабочих мобилизуется на фронт, другие, оставаясь на службе, считаются военнообязанными. Ранее всех на фронт были отправлены «политически неблагонадежные» и все лица, бывшие на подозрении у полиции. Резко растет удельный вес неквалифицированных кадров, на транспорт приходят выходцы из мелкобуржуазной среды, смягчаются условия поступления для женщин и лиц местных национальностей. Последнее, бесспорно, способствовало усилению пролетарской прослойки среди коренного населения, но рабочие кадры железнодорожников в целом были ослаблены. Первая мировая война существенно повлияла на количественные и качественные показатели развития пролетарских кадров на железных дорогах Туркестана.

Теоретической и методологической основой работы явились труды классиков марксизма-ленинизма. В них всесторонне развито марксистское учение о роли и значении пролетариата в историческом процессе, вскрыты истоки его формирования, определены темпы и рост численности, выяснены основные стороны его социально-экономического положения, разработаны формы и методы революционной борьбы. Большое значение имели указания классиков марксизма-ленинизма о роли железных дорог в капиталистическом развитии колоний и о прогрессивном значении присоединения Средней Азии к России. Существенную помощь в разрешении теоретических вопросов оказали решения X и XII съездов партии, в которых охарактеризованы социально-экономические отношения, господствовавшие в колониях царской России в дооктябрьский период.

О железнодорожном строительстве в Туркестане написано много статей, брошюр, диссертаций. В них освещается история сооружения железнодорожной системы в Туркестане, ее влияние на социально-экономическое развитие края; но вопрос о рабочей силе, обеспечивавшей строительство и эксплуатацию железных дорог, изучен недостаточно.

Сооружение железнодорожных связей между Туркестаном и Россией привлекало внимание историков еще в дооктябрьский период. Но работы тех лет в основном характеризуют ход строительства⁷ и его значение⁸. Написанные участниками строительства и путешественниками, они в большинстве своем не претендуют на глубокое исследование и грешат, к тому же, субъективизмом. Исключение представляет труд известного экономиста С. И. Гулишамбарова⁹, в котором на значительном статистическом материале рассмотрены основ-

⁷ М. И. Хилков. Закаспийская железная дорога. Известия Кавказского отделения русского географического общества, т. 7, Тифлис, 1882; И. Я. Вацк. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущее, СПб., 1888; Э. Циммерман. По Закаспийской железной дороге (путевые заметки), М., 1889; М. И. Родзевич. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги, СПб., 1891; А. И. Лавров. Записка по вопросу о постройке Среднеазиатской железной дороги от Кизил-Арвата до Ташкента, СПб., 1894.

⁸ М. Н. Анненков. Закаспийская железная дорога как новый путь для Среднеазиатской торговли, СПб., 1887; Н. П. Верховский. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги, СПб., 1910; Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Среднеазиатской и Ташкентской, под ред. А. М. Дмитриева-Мамонтова, СПб., 1912.

⁹ С. И. Гулишамбаров. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой, Ашхабад, 1913.

ные показатели эксплуатации Среднеазиатской дороги и ее влияние на хозяйственное развитие края. Однако и в нем, как и в других работах этого периода, все факты рассматриваются под углом зрения колонизаторских целей и задач строительства. В публикациях советских историков двадцатых годов основное внимание уделено развитию революционного движения в Средней Азии¹⁰. Несмотря на отдельные ошибки, уже получившие осуждение в нашей исторической литературе¹¹, эти работы явились шагом вперед в изучении классовой борьбы железнодорожных рабочих. Несколько позже, в тридцатые годы, появляются работы по вопросам социально-экономического положения колониального Туркестана¹², в которых делаются попытки с марксистских позиций рассмотреть экономические и политические последствия железнодорожного строительства в Средней Азии. Но они не были посвящены специально железнодорожному вопросу и, естественно, мало добавляли к исследованию положения транспортных рабочих.

Только в послевоенный период появились статьи и отдельные труды, посвященные непосредственно истории железных дорог.

Серьезного внимания заслуживают опубликованные труды¹³ и неизданные рукописи диссертаций по истории железнодорожного строительства в Туркестане. К последним относятся работы А. В. Аксенова¹⁴, З. К. Ахмеджановой¹⁵, И. Гафурджановой¹⁶ и др. В них представлена история сооружения

¹⁰ С. Муравейский. Очерки по истории революционного движения в Средней Азии, Ташкент, 1926; Т. С. Козлов. Зачатки большевизма в революционном движении Туркмении (1904—1916 гг.), Ашхабад, 1928; И. Антропов. Первые социал-демократические организации Туркестана, «За партию», 1928, № 7 (11), Революция в Средней Азии, Ташкент, т. 1—2, 1929, т. 3, 1932.

¹¹ А. А. Росляков. Большевики Туркменистана в борьбе за власть Советов (1917—1918), Ашхабад, 1961; А. И. Зевелев. Историография гражданской войны в Туркестане, Ученые записки Ташкентского педагогического института, вып. 3, Ташкент, 1962.

¹² В. Л. Лаврентьев. Капитализм в Туркестане, Л., 1930; П. Г. Галузо. Туркестан — колония, Ташкент, 1935.

¹³ З. К. Ахмеджанова. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1888—1917 гг.), Ташкент, «Наука», 1965.

¹⁴ А. В. Аксенов. Оренбургско-Ташкентская железная дорога и ее роль в развитии капитализма в Средней Азии, Канд. дисс., М., 1955.

¹⁵ З. К. Ахмеджанова. К истории строительства первых железных дорог в Средней Азии, Канд. дисс., Ташкент, 1956.

¹⁶ И. Гафурджанова. Строительство Ферганской железной дороги и ее роль в социально-экономической жизни общества, Канд. дисс., Ташкент, 1963.

двух крупнейших железнодорожных магистралей в Средней Азии.

Одновременно с диссертациями появляются статьи, посвященные строительству отдельных железных дорог в дореволюционном Туркестане¹⁷. Сходные по тематике, они существенно различаются по научному уровню, объему и степени использования архивного материала. Если статьи 20—30 гг. написаны, как правило, на невысоком теоретическом уровне и не имеют достаточной источниковедческой базы, то публикации последних лет, основанные на новых архивных материалах, безусловно, носят исследовательский характер. К последним следует отнести статьи З. К. Ахмеджановой, М. Х. Асылбекова, П. А. Ковалева и М. Рахманова. В них рассматриваются отдельные стороны железнодорожного строительства в Туркестане, но единой обобщающей картины создания железнодорожной системы они не дают.

Отмеченные статьи затрагивают лишь предысторию формирования рабочих кадров на железных дорогах Туркестана. В лучшем случае они прямо или косвенно касаются вопроса о рабочей силе на строительстве, но не останавливаются (и это естественно для данной тематики) на положении железнодорожных рабочих, занятых на эксплуатации транспорта. Следует заметить в этой связи, что история строителей же-

¹⁷ Н. П. Чернов. К истории строительства железной дороги Оренбург—Ташкент. Известия Узбекского филиала географического общества СССР, т. 2 (23), Ташкент, 1956; А. В. Аксенов. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.), Ученые записки Оренбургского Государственного педагогического института, вып. 13, Серия историко-филологических наук, Оренбург, 1958; Б. В. Яковлев. К истории железнодорожного строительства в Средней Азии и Казахстане, Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта, Труды кафедры марксизма-ленинизма, вып. 2, Днепропетровск, 1958; П. А. Ковалев, М. Рахманов. Страницы строительства Бухарской железной дороги 1914—1916 гг., Труды Среднеазиатского Государственного университета. Новая серия, вып. 142, Ташкент, 1958; И. Гафурджанова. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.), Научные работы и сообщения, АН УзССР, Отделение «Общественные науки в Узбекистане», 1962, № 4; З. К. Ахмеджанова. К истории строительства Бухарской железной дороги (1914—1916 гг.), «Общественные науки в Узбекистане», 1962, № 4; З. К. Ахмеджанова. Из истории строительства Среднеазиатской, Ферганской и Бухарской железных дорог (1880—1917 гг.), Ученые записки Ташкентского Государственного педагогического института, т. 23, вып. 3, История, Ташкент, 1962; М. Х. Асылбеков. Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги, Известия АН Казахской ССР, Серия истории, археологии, этнографии, вып. 2 (19), 1962.

лезных дорог вообще изучена обстоятельнее, чем собственно железнодорожных рабочих. Влияние транспортных связей на развитие капиталистической экономики края отражено в других статьях послевоенного периода¹⁸. Их следует расценивать как начало большой работы по выяснению тех социальных, экономических и политических последствий, которые имело создание железнодорожной системы в дореволюционном Туркестане.

Значительный шаг в эти же годы был сделан и в обобщении истории революционной борьбы железнодорожных рабочих Туркестана. Поскольку они являлись наиболее активным революционным отрядом трудящихся, вопрос об их классовой борьбе в той или иной мере освещается во всех последних публикациях этого направления: в общей исторической литературе и монографиях, в работах и статьях, посвященных отдельным периодам революционного движения в Туркестане. Наиболее многочисленна литература о первой буржуазно-демократической революции, где, наряду со специальными исследованиями, посвященными проблеме в целом¹⁹, имеются диссертационные работы и статьи, затрагивающие отдельные частные стороны революции 1905—1907 гг. в Туркестане. В целом этот период рабочего движения на железных дорогах и других предприятиях края изучен намного обстоятельнее.

В последние годы появились также специальные статьи

¹⁸ Ф. И. Заварыкин. Роль Закаспийской железной дороги в проникновении капитализма в Среднюю Азию, Чарджоуский педагогический институт, Ученые записки, вып. 1, Чарджоу, 1956; Р. З. Шмидт. Эволюции ремесла в Туркестанском крае в связи с проведением Среднеазиатской железной дороги, Известия АН УзССР, Серия общественных наук, 1959, № 2; Р. З. Шмидт. Влияние Среднеазиатской железной дороги на развитие хлопководства Туркестанского края (1880—1914 гг.), Труды Узбекского Государственного университета, Новая Серия вып. 83, Самарканд, 1958; Р. З. Шмидт. Влияние Среднеазиатской железной дороги на развитие торговли Туркестанского края с Россией 1880—1914 гг., Самаркандский медицинский институт, Научные труды, т. 17, Самарканд, 1960; З. К. Ахмеджанова. Экономические, политические и военно-стратегические последствия постройки первых железных дорог в Средней Азии, (80—90-е годы XIX в.), Ученые записки Ташкентского Государственного педагогического института, Кафедра истории СССР, вып. 23, ч. 3, 1960 г.; И. Гафурджанова. О социально-экономическом значении строительства Ферганской железной дороги в Туркестане, «Общественные науки в Узбекистане», 1963, № 3; В. А. Суворов. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства), Ташкент, 1962.

¹⁹ А. В. Пясковский. Революция 1905—1907 гг. в Туркестане. М., 1958.

Е. А. Деевой²⁰, З. К. Ахмеджановой²¹ и др.²², посвященные отдельным революционным выступлениям железнодорожных рабочих Туркестана. Они затрагивают вопросы наименее разработанные. Рассматривая отдельные стороны революционной борьбы железнодорожников, они не касаются их общего политического развития.

Намного скромнее отражен в литературе процесс зарождения и развития железнодорожного пролетариата в Туркестане. Весьма скупо об этом сказано в учебниках. И даже в специальных работах по истории рабочего класса в Средней Азии о железнодорожных рабочих сообщается крайне недостаточно. В обстоятельной монографии Е. Дильмухамедова, Ф. Маликова «Очерки истории рабочего класса дореволюционного Казахстана. Вторая половина XIX—начало XX веков» (Алма-Ата, 1963 г.) железнодорожным рабочим уделено минимальное внимание. Процесс их формирования вообще не освещен, между тем как развитие других отрядов пролетариата изложено достаточно обстоятельно.

Отдельные стороны количественного роста железнодорожных рабочих Туркестана нашли отражение в публикациях о численности и составе пролетариата дореволюционной Средней Азии и Казахстана²³.

Интерес вызывает статья М. Х. Асылбекова²⁴, посвященная истории железнодорожного пролетариата Казахстана;

²⁰ Е. А. Деева. Забастовка рабочих Ташкентских главных железнодорожных мастерских летом 1906 г., в кн. «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане», Ташкент, 1955.

²¹ З. К. Ахмеджанова. Первые шаги рабочего движения в Средней Азии, Ученые записки Ташкентского Государственного педагогического института, вып. 6, Исторический, Ташкент, 1957.

²² П. Реджепов. Революционная борьба рабочих Кизил-Арватских железнодорожных мастерских в 1910—1914 гг. Известия АН Туркменской ССР, Серия общественных наук, 1962, № 5; Г. С. Кунавина. Из истории революционных выступлений железнодорожников Туркестана на рубеже XIX—XX вв., Сборник работ аспирантов ТашГУ, вып. 254, История КПСС, Ташкент, 1964.

²³ К. З. Фиттерман. Некоторые вопросы истории промышленного пролетариата в колониальном Туркестане. Труды Среднеазиатского Государственного университета, Новая серия, вып. 139, Ташкент, 1958; М. Х. Асылбеков. К истории формирования железнодорожного пролетариата в дореволюционном Казахстане, Известия АН КазССР. Серия истории, археологии, этнографии, вып. 3(17), 1961; Г. С. Кунавина. К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата в колониальном Туркестане. Труды Ташкентского политехнического института, вып. 26. Новая серия, Труды кафедры истории КПСС, Ташкент, 1962.

²⁴ М. Х. Асылбеков. Формирование кадров рабочих на железных дорогах Казахстана. Конец XIX—начало XX вв. Алма-Ата, 1963.

работа выполнена на большом фактическом материале и раскрывает главные вопросы темы.

Итак, процесс формирования железнодорожного пролетариата Туркестана при всем кажущемся многообразии литературы по железнодорожному вопросу в целом изучен слабо. Нет не только монографий, но даже специальных статей по истории его зарождения, становления и развития железнодорожных рабочих, занятых на эксплуатации транспорта. Совершенно не выяснены источники формирования, численность и состав, кадровость и концентрация железнодорожного пролетариата, а также его социально-экономическое положение и развитие пролетарского самосознания. Все это свидетельствует о необходимости написания работы по истории формирования железнодорожного пролетариата как ведущего отряда рабочего класса дореволюционного Туркестана.

В работе использованы архивные материалы, сборники опубликованных документов, официальные издания документов и материалов, сборники статистических сведений и отчеты, периодическая пресса того времени, опубликованные и неопубликованные воспоминания. Основным источником явились архивные материалы.

Наиболее солидная документация по вопросам эксплуатации железных дорог дооктябрьского Туркестана была почерпнута в Центральном Государственном Историческом архиве Ленинграда, Центральном Государственном Военно-Историческом архиве СССР, Центральном Государственном архиве Узбекской ССР, в Центральном Государственном архиве Туркменской ССР, в Оренбургском областном архиве.

Как источник архивные материалы весьма разноценны. Документов, составленных объективно и заслуживающих доверия, очень немного — это материалы социал-демократических кружков, большевистская печать. В большинстве своем они находятся в фондах жандармского управления. Намного шире представлена официальная документация, хранящаяся в Управлении железных дорог, канцелярии генерал-губернатора края и областей. Ее использование возможно с учетом не только личности писавшего, но и тех условий, в которых составлялся документ. Аналогичного подхода требуют ежегодные «верноподданические» отчеты Туркестанского генерал-губернаторства. Написанные в монархическом духе, они следовали установленной форме и изображали положение вещей явно приглаженным. В интересах составителей отдельные моменты в них особо подчеркивались или, наоборот, загушевывались. В статистических материалах заметна тенден-

ция оперировать средними цифрами, общими показателями, в результате чего затемнялись изъяны железнодорожной службы и тяжелые условия труда и быта рабочих и низших служащих. Использование этих документов требует большой аналитической работы по выявлению нужных сведений и сверки их с другими источниками. Большую группу архивных документов представляют приказы, донесения, отчеты военных ведомств, в целом достаточно достоверные. Многочисленные прошения, жалобы, судебные иски рабочих и низших служащих заслуживают доверия и при всей своей бесхитростности рисуют правдивую картину службы и быта на железных дорогах Туркестана.

В работе привлекались также опубликованные материалы и документы. Их ограниченность как источников заключается в однородности, в том, что все они посвящены истории революционного движения на территории нынешних республик Средней Азии. Недостатком старых публикаций является неполнота и известная небрежность в обработке материала. Издания последних лет составлены более тщательно²⁵.

Для подсчета численности и состава транспортных рабочих привлекался опубликованный статистический материал. Наиболее полные сведения о железных дорогах Российской империи содержатся в статистических сборниках МПС, выходявших ежегодно до 1914 г. Большой и разнообразный материал содержит сборник «Железнодорожный транспорт в 1913 г.»²⁶. Написанный на основе многочисленных сборников и сводных отчетов МПС, многие из которых стали сейчас библиографической редкостью, он представляет большую ценность как источник. Широко использовались в работе отчеты по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги²⁷, Среднеазиатской и Ташкентской²⁸, а также статистические данные о служащих на железных дорогах, участниках пенсионных касс (1900—1913 гг.). Однако в этих документах сообщалось только о штатных работниках и не было сведений о временных и поденных. «Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России», созданная в 1908 г., остави-

²⁵ См. библиографию, раздел «Опубликованные документы, стр. 183—184.

²⁶ Железнодорожный транспорт в 1913 г. Статистические материалы под ред. В. В. Рачинского и др., М., 1925.

²⁷ Отчет по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги за 1897, 1898 гг., Асхабад, 1899—1900.

²⁸ Отчет управления Ташкентской железной дороги за 1906 г. Оренбург, 1908.

ла многотомное издание материалов, четыре тома из которых посвящены Среднеазиатской и Ташкентской железным дорогам.

Многочисленные и разнообразные статистические данные требуют строго критического подхода. Как и вся буржуазная статистика, материалы по железнодорожному транспорту имеют тенденциозный характер. В них обычно злоупотребление средними показателями, затемняющими социальную неоднородность железнодорожников. Правительственная статистика, писал В. И. Ленин в 1913 г., ведется так плохо и так пристрастно, что доверять ей нельзя²⁹. Поэтому статистические сведения приходилось сверять по разным отчетам, привлекать архивный материал, а некоторые расчеты производить по средним показателям.

В качестве источников привлекалась также периодическая пресса того времени. Однако и она требовала строго дифференцированного подхода.

История революционного движения на железных дорогах Туркестана нашла свое отражение в опубликованных и неопубликованных воспоминаниях.

В монографии использованы неопубликованные воспоминания большевиков-железнодорожников, хранящиеся в рукописном фонде Туркменского филиала Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС.

Немало сведений о жизни и борьбе туркестанских железнодорожников было получено из бесед с очевидцами и участниками событий, служившими в дореволюционное время на Среднеазиатской железной дороге, — Вольмурадом Кучумовым, Владимиром Леонардовичем Обским, Евгением Кузьмичем Суховым, Павлом Дмитриевичем Ионычевым.

Большую трудность представляло изучение положения на транспорте рабочих коренных национальностей. Государственная статистика данные о них в расчет не принимала; официальные отчеты и переписка представляли факты в негативном свете. Сведения о железнодорожных рабочих из местного населения приходилось черпать из самых разнообразных источников, сверять их достоверность, анализировать разного рода косвенные показатели, обращаться к опубликованным и неопубликованным воспоминаниям, а также свидетельствам живых очевидцев событий.

Только использование всех источников в совокупности дает возможность воссоздать историю формирования пролетарских кадров на железных дорогах Туркестана.

²⁹ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 22, стр. 389.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ТУРКЕСТАНЕ В КОНЦЕ XIX—НАЧАЛЕ XX ВВ.

СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ТУРКЕСТАНЕ. КОЛОНИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА ЦАРИЗМА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Зарождение и развитие железнодорожного пролетариата Туркестана неразрывно связано со строительством на его территории железных дорог. По мере завершения отдельных участков пути возникала нужда в постоянных рабочих кадрах, способных обеспечить их эксплуатацию. Она удовлетворялась за счет центральных и местных рынков труда. Так возникали первые отряды железнодорожных рабочих. По мере завершения строительства число их росло, достигая наивысших показателей в годы пуска всех участков дороги в эксплуатацию. Естественно поэтому изложение вопроса о формировании железнодорожного пролетариата начать с ознакомления со строительством железных дорог, как исходным пунктом этого процесса.

В сооружении железных дорог принимали участие тысячи пришедших и местных рабочих. И то, откуда они пришли, сколько их было, и какова степень их социально-политической зрелости, имеет прямое отношение к истории формирования железнодорожного пролетариата в Туркестане.

Поскольку дороги здесь сооружались казной и находились в ведении государства, в подготовке и ходе строительства живейшее участие приняли местные и центральные власти. В этой связи определение роли царизма и его железнодорожной политики представляет важную сторону истории создания транспортных магистралей в Туркестане.

Сооружение новых транспортных магистралей в Туркестане осуществлялось царизмом в собственных целях и интересах русской буржуазии, что нашло отражение в железнодорожной политике.

Социально-экономическое положение Туркестана в пос-

ледней четверти прошлого столетия определялось местом и ролью колонии, которую царизм всеми узами — военными, экономическими и политическими — стремился привязать к метрополии. В крае был установлен жесткий военно-колонизальный режим, находилось огромное количество воинских частей, на содержание которых тратилась львиная доля туркестанского бюджета. Военизирован был весь административный аппарат. Царизм в целях колонизации с первых лет своего господства стал проводить в больших масштабах переселение в Туркестан русских крестьян и казаков. Коренное население, лишившееся наиболее плодородных участков, отеснялось в пустыни и горы. Царские власти были заинтересованы в сохранении старых патриархально-феодальных отношений, так как это облегчало им эксплуатацию коренного населения. Права и земельные владения духовенства остались нетронутыми. Местные трудящиеся жили в невежестве и нищете, по-прежнему особенно тяжелым было полурабское положение женщины.

Экономическая политика царизма сводилась к превращению Туркестана в источник сырья для развивающейся русской промышленности и рынок сбыта, в место выгодного приложения русского капитала. Подчиненное интересам метрополии, развитие производительных сил Средней Азии все более приобретало колониальный характер.

Тенденции колонизировать Туркестан были подчинены все стороны политики царизма в крае. Царское правительство сооружало здесь транспортные магистрали, преследуя следующие цели.

Во-первых, России необходимо было прочно закрепиться в Туркестане, привязав его экономическими и политическими узами к метрополии. Развитие современных сообщений сокращало путь в далекую окраину и давало возможность держать ее под постоянным контролем. Засылки разного рода инспекций и ревизий, экстренная переброска войск в случае необходимости, массовое переселение русских крестьян — все это могло производиться теперь быстро и без помех. Генерал-губернатор края фон Кауфман писал накануне строительства первой, Закаспийской, дороги: «Улучшение существующих сообщений России с Туркестаном составляет одну из первых насущных потребностей... на предмет усиления русского цивилизующего влияния в Средней Азии»¹. Железные дороги — важнейшее средство превращения Туркестана

¹ ЦГА УзССР, ф. И-40, оп. 1, д. 517, л. 30.

в сферу влияния России, — неоднократно подчеркивал он и позже².

Во-вторых, транспортные магистрали обеспечивали в случае необходимости оборону Туркестана и одновременно служили целям экспансии царизма на Ближнем Востоке. Начальник Закаспийской дороги писал в 1891 г.: «...Пока занятые нами позиции в Средней Азии не связаны с Европейской Россией железной дорогой, они слабы для наступления с них и обороны их»³. Очевидец и участник строительства Закаспийской железной дороги М. И. Родзевич отмечал «чисто военно-стратегическое» значение ее, подчеркивая, что сооружена она преимущественно с целью «во всякое время продвинуть нужное количество... войск»⁴. Продолжение строительства в 1885 г., когда Россия, по словам В. И. Ленина, оказалась «на волосок от войны с Англией из-за дележа добычи в Средней Азии»⁵, преследовало цели не только защитить интересы царизма, но и, как заметил царский наместник в крае, «угрожать существенным интересам Англии»⁶.

В-третьих, в создании железнодорожной системы в Туркестане большую роль играли экономические интересы развивающейся русской буржуазии. Важнейшим оружием экономического закабаления края являлась торговля. Развитие ее непосредственно зависело от состояния транспорта. Царское правительство учитывало потребности русской буржуазии и шло им навстречу. «Пресмыкающаяся печать, — писал В. И. Ленин в 1901 г., — ...восторгается успехами новой торговли с Персией, оживленно обсуждаются коммерческие виды на Среднюю Азию... Железодельательные и прочие промышленные тузы радостно потирают руки, слыша об оживлении железнодорожного строительства. Решено строить большие линии: ...Оренбург—Ташкент»⁷. Несколько ранее столь же радужные надежды возлагались на Среднеазиатскую дорогу, которая должна была, по словам царских администраторов, «иметь важное торговое значение»⁸. «Железнодорожный путь, — писал царский наместник в Туркестане, — облегчит русско-азиатские торговые отношения»⁹.

² ЦГА УзССР, ф. И-40, оп. 1, д. 12, л. 10.

³ Там же, ф. И-33, оп. 1, д. 1, л. 4.

⁴ М. И. Родзевич. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги, СПб., 1891, стр. 8.

⁵ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 30, стр. 186.

⁶ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 1, л. 6.

⁷ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 5, стр. 325—326.

⁸ ЦГА УзССР, ф. И-856, оп. 1, д. 1, л. 160.

⁹ ЦГА УзССР, ф. И-40, оп. 1, д. 16, л. 15—16.

В-четвертых, железные дороги должны были усилить налоговое бремя на коренное население. Туркестан немало интересовал царские власти и в этом отношении, на что, в частности, указывала комиссия графа Палена (1908) ¹⁰. Несмотря на экономическую отсталость и низкий уровень жизни, доходы края неуклонно росли, увеличившись с 1862 по 1896 гг. почти в 4 раза ¹¹. Только за 1889—1897 гг. они увеличились на 65% ¹². Этот рост доходов осуществлялся за счет резкого увеличения налогов, всей своей тяжестью ложившихся на плечи трудящихся из коренного населения. Только за 1889—1893 гг. поступление налогов с местного населения выросло на 40% ¹³. Несмотря на быстрый рост доходов, бюджет Туркестана оставался дефицитным. В официальных кругах возникла версия о его «убыточности», которая, однако, не выдерживает критики при ближайшем рассмотрении. Основную часть расходной части бюджета (не менее 60—70%) составляли издержки на военные нужды. По свидетельству генерал-губернатора края, содержание войск в Туркестане поглощало $\frac{2}{3}$ всей доходной сметы туркестанского бюджета ¹⁴. За 28 лет «периода дефицитов» (1869—1896 гг.) расходы на местные воинские части достигли 174 млн. руб., исключение которых из расходной части бюджета сокращает ее до 116 млн. руб. Доходы же этих лет определялись в 158 млн. руб. Следовательно, не убыток, а доход, и немалый, фактически приносил Туркестан метрополии, если вычесть военные расходы на его колонизацию. Последние значительно возрастут, если к ним приплюсовать издержки на содержание военно-феодального управления, постройку государственных железных дорог и прочее. Съедая львиную долю бюджета, они оставляли на нужды местного населения жалкие крохи. По данным генерал-губернаторства, в 1896—1897 гг. на земские расходы с населения ежегодно собирали один миллион рублей, из которого только 115 тыс. руб. расходовалось на медицинские цели и 100 тыс. руб. — на народное образование ¹⁵, в те же годы расходы на содержание войск составляли ежегодно около 6 млн. руб.

Из сказанного ясно, что данные о расходной части туркестанского бюджета не отражали фактических затрат на нужды

¹⁰ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 443, л. 2.

¹¹ А. Стеткевич. Убыточен ли Туркестан для России? СПб., 1899, стр. 7.

¹² ЦГИАЛ, ф. 1263, алф. 87, журн. 141, 447, л. 67.

¹³ Там же, л. 69.

¹⁴ Там же.

¹⁵ ЦГИАЛ, ф. 1263, алф. 87, журн. 141, 447, л. 87.

края. Не менее 90% ее составляли расходы на колонизаторскую политику русского самодержавия. В связи с этим Туркестан не только не был убыточен, но приносил немалые доходы, получению которых способствовала прямая и бесперебойная связь с центром, установившаяся с проведением железных дорог.

Во время строительства власти менее всего заботились о том, как оно отражается на жизни коренного населения. В процессе отчуждения участков под полотно, местных крестьян отесняли на другие, часто непригодные земли; вознаграждение устанавливалось произвольно, и, как правило, было ниже общепринятых цен, между тем эти операции коснулись не одной сотни крестьянских хозяйств. В ходе железнодорожного строительства в Чарджоуском бекстве, например, было оформлено 102 сделки, в результате которых под полотно отошло 36 десятин крестьянской земли¹⁶. Во время строительства Самарканд-Андижанского участка в 1898 г. были заключены 2954 аналогичные операции. В итоге местные крестьяне потеряли 942 десятины земли. Тогда же было подписано 1186 соглашений о вознаграждении за уничтожение посевов, за снос 589 строений и другие убытки, нанесенные населению при сооружении полотна¹⁷. На Ташкентской железнодорожной ветке того же участка было подписано 548 соглашений на предмет отчуждения 247 десятин земли и 284 соглашения — в связи с уничтожением посевов, сносом 236 строений и др.¹⁸ Только за время строительства Самарканд — Андижанского участка пострадало около 5 тыс. хозяйств, а ведь в газетах, откуда взяты эти сведения, отражены далеко не все операции. Фактически их было еще больше.

Обезземеленные крестьяне многие месяцы проводили в хлопотах по получению положенных им денег. В Андижанском уезде, например, 88 хозяев, потерявших в результате отчуждения землю, долгое время не могли получить деньги. Начальник уезда писал (июнь 1897 г.) что, оставшись без земли и денег, они попали в весьма бедственное положение и почти ежедневно являлись в уездное управление с просьбами о помощи¹⁹. Ввиду больших финансовых беспорядков на строительстве, злоупотреблений чиновников многим местным крестьянам приходилось терпеть подобные лишения. Там же, где по

¹⁶ ЦГА УзССР, ф. И-3, оп. 1, д. 11, л. 62.

¹⁷ «Туркестанские ведомости», 17 сентября 1898 г.

¹⁸ Там же.

¹⁹ ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1, д. 4, л. 159.

отно разрушило ирригационные каналы или воду забирали на нужды дороги, близлежащие хозяйства разорялись от недостатка орошения. Известно, например, что крестьянская беднота Ферганской области неоднократно обращалась в уездные управления с жалобами на отсутствие воды в связи с отчуждением земель.

Тяжелым бременем давила и трудовая повинность. Привлечение коренного населения на строительство было выгодно администрации ввиду безграничных возможностей его эксплуатации. При обложении трудовой и тягловой повинностью совершенно не учитывались потребности самих крестьянских хозяйств. В среднеазиатских условиях иногда требовалось такое большое количество тягловой силы, что население не могло собрать нужное число верблюдов, особенно в летний сезон, к тому же оплата за них была чрезвычайно низкая и нередко задерживалась. Командующий Туркестанским Военным округом писал после инспекторской поездки по Тедженскому уезду в марте 1893 г., что расчет за работы на железной дороге, перевозку грузов на верблюдах производился «крайне медленно и неаккуратно», следствием чего явилось «неудовольствие населения на тяготы повинности по выставлению верблюдов», усугублявшееся тем, что «деньги не полностью доходили до населения»²⁰.

Приведенные факты свидетельствуют о том, что железнодорожное строительство в Туркестане проводилось при совершенном игнорировании нужд коренного населения и нередко в ущерб ему: разорялись крестьяне, оттесненные в пустыню; погибали от недостатка воды посевы; хирели лишившиеся рабочих рук хозяйства.

Колониальная политика царского правительства наложила отпечаток на организацию самого строительства. Сооружение путей велось ускоренными темпами, несмотря на большие трудности и массовые человеческие жертвы. Военное ведомство, в чьи руки было передано строительство, установило военный режим; служащие и жители в полосе отчуждения дороги за все проступки подлежали военному суду, поступающие на постоянную службу подвергались проверке жандармского управления; даже прописка на жительство была сопряжена с многочисленными проверками. Интересно, что при строительстве железнодорожных помещений исходили из возможности использования их не только по прямому назначению, но и в военных целях. Водоемные здания строились такой формы,

²⁰ ЦГА УзССР, ф. И-854, оп. 1, д. 5, л. 150.

которая позволяла в любой момент превратить их в безопасные наблюдательные башни.

В строительстве участвовали специальные железнодорожные воинские части. Они были хорошо обучены, вооружены и подготовлены к железнодорожной и воинской службе.

С завершением строительства началось вооружение и вольнонаемных служащих. Как явствует из секретной переписки 1902—1904 гг., кроме собственно служащих, предполагалось вооружить даже русское население, живущее в полосе отчуждения дороги²¹. На 1 июля 1900 г. на Среднеазиатской дороге получили оружие 2181 чел. Большинство их было занято в службе ремонта, меньше — движения, тяги и врачебной²². Документы свидетельствуют, что оружие выдавалось исключительно лицам русской национальности. Администрация разработала систему постоянных и временных мер по массовой охране дороги, предусматривавших вооружение, в случае необходимости, даже учеников старших классов Ашхабадского железнодорожного училища.

Вооружение рабочих и служащих, предпринятое царским правительством, было направлено против местного населения и враждебно ему. По существу милитаризация туркестанских железных дорог имела целью предотвращение антиколониальных выступлений коренного населения. В 1891 г. военным министерством были разработаны меры «для парализования» национально-освободительных тенденций коренного населения²³. Тогда же был утвержден проект правил о снабжении оружием русских поселенцев Закаспийской области, а в январе 1893 г. последовало «высочайшее» указание о его реализации. В административной переписке тех лет вооружение личного состава туркестанских дорог и других групп русского населения рассматривается как «предупредительная» мера, которая дает «возможность подавлять всякое выступление» коренного населения²⁴. В документах военных властей недвусмысленно замечено, что милитаризация отдельных областей Туркестанского края производится на случай «могущих произойти там каких-либо беспорядков, подобно тому, как это иногда случается... во внутренних губерниях России»²⁵.

Вооружение русских рабочих было рассчитано на противопоставление их коренному населению, разжигание в их среде

²¹ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 95.

²² Там же, д. 135.

²³ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7656, л. 3—5.

²⁴ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 96, л. 14.

²⁵ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 1386, л. 11.

шовинистических настроений. Таким путем царские власти стремились приобщить русский пролетариат к собственному колониальному курсу и сделать его своей опорой.

Железнодорожная политика царизма сводилась к упрочению и расширению «цивилизующего» влияния русских властей в Туркестане. В этом причина усиленной руссификации населения железных дорог, проводившейся одновременно с дискредитацией лиц местных национальностей и милитаризацией транспортных связей. Этот курс, взятый еще в период строительства, свое развитие получил в годы эксплуатации железнодорожного транспорта. Он определил те условия, в которых происходило сложение здесь рабочих кадров.

Предыстория сооружения железных дорог в Туркестане относится к 60-м годам прошлого столетия. В 1869 г. на I-м съезде представителей железных дорог рассматривался вопрос о создании прямого железнодорожного сообщения с окраинами, рекомендовалось изучить их торгово-промышленный потенциал и возможность его увеличения. Среди других областей был назван Туркестан — новый край, манящий большими возможностями. В 70-е годы появляются многочисленные проекты соединения железнодорожным путем Средней Азии и России. Многие из них были фантастичными; некоторые заслуживали внимания. Именно в эти годы появились первые проекты соединения Туркестана с Россией через Оренбург и Каспийское море. В выработке их не последнюю роль сыграл царский наместник в Туркестане великий князь Николай Константинович Романов. В Центральном Государственном архиве УзССР содержатся многочисленные документы, относящиеся к подготовительному этапу железнодорожного строительства в Туркестане.

Строительство первой в Средней Азии Закаспийской дороги, ввиду ее большого стратегического значения, было передано военному ведомству. Начальником был назначен опытный строитель генерал-лейтенант М. Н. Анненков. Первый участок Красноводск — Кизыл-Арват (217 верст) строился с августа 1880 г. по сентябрь 1881 г. В 1884 г. в правительственных кругах был поднят вопрос о продолжении строительства. В течение июля 1884 — апреля 1885 гг. были приняты решения о продолжении пути до Ашхабада, Каахки и Амударьи. За трехлетний период второго этапа строительства была завершена основная часть дороги, проходившей по культурным населенным центрам Средней Азии — через древнейший Мерв, Чарджуй, Бухару, Самарканд. Этим завершилось строительство Закаспийской военной дороги.

В сентябре 1895 г. началось строительство Самарканд — Андижанской дороги с веткой на Ташкент. Она представляла собой продолжение Закаспийской военной дороги. Сооружение этого участка завершилось к концу 1898 г. Одновременно и несколько позже подстраивались подъездные пути и железнодорожные ветки. За 1897—1901 гг. были уложены рельсовые пути Черняево — Андижан, Горчаково — Скобелево, Мерв — Кушка, Каган — Бухара. В ходе строительства отдельные участки укреплялись, дополнительно оснащались техникой и к концу работ дорога была готова к эксплуатации. В 1899 г. Закаспийская и Самарканд — Андижанская дороги объединились в единую Среднеазиатскую железную дорогу. В том же году она была передана из военного ведомства в ведение Министерства путей сообщения.

Однако построенная магистраль связывала Среднюю Азию с центром России окружным путем через Каспийское море и Волгу; провозоспособность Среднеазиатской дороги в 1899 г. была еще небольшой, некоторые участки ее часто выходили из строя, что отрицательно отражалось на грузообороте. К сооружению новых транспортных связей правительство и торгово-промышленные круги России толкало и общее экономическое положение страны. К началу XX в. она оказалась накануне острого экономического кризиса.

В апреле 1900 г. был утвержден проект, а весной 1901 г. началось строительство Оренбург — Ташкентской дороги. Сооружение велось одновременно из Оренбурга и Ташкента. По мере его завершения, участки пускались в эксплуатацию. Все строительство закончилось к началу 1906 г. Северный участок — Оренбург — Кубек (945,5 верст) был передан в эксплуатацию 26 августа 1905 г., южный — Кубек — Ташкент (790 верст) — 1 января 1906 г. На территории Туркестана проходила южная часть дороги — участок Саксаульская — Ташкент (974 версты).

К 1906 г. в Туркестане имелись две крупнейшие железнодорожные магистрали, связавшие его с метрополией в двух направлениях. Вместе они составили 4452 версты железнодорожного пути, 3062 из которых проходили непосредственно по территории Туркестана. Этим завершается этап государственного строительства железных дорог в крае.

Железные дороги, построенные позже, создавались частными акционерными компаниями, и, будучи сравнительно небольшими, в железнодорожной системе Туркестана играли второстепенную роль. В 1910 г. было вынесено решение о строительстве дороги от ст. Коканд до Намангана с веткой на

Андижан (86 верст). Сравнительно небольшая ее протяженность, а также наличие готовой железнодорожной сети позволили построить ее быстро (за 1 год) и без особых трудностей. Официальное открытие дороги состоялось 1 января 1913 г. В 1914—1916 гг. к ней подстроили шесть подъездных путей общей длиной в 81,5 верст.

В итоге накануне первой мировой войны в Туркестане имелась достаточно развитая железнодорожная система, объединяющая Среднеазиатскую, южную часть Ташкентской и Ферганскую железные дороги. Вместе они составляли 3148 верст железнодорожного полотна. Основные оазисы Туркестана — Ферганский, Зарафшанский, Чирчик — Ангренский, Бухарский — оказались связанными с общерусской железнодорожной системой.

В годы первой мировой войны были сооружены Бухарская и часть Семиреченской дорог. Обе строились на частные средства. Бухарская дорога (общее протяжение в 574 версты) была передана в эксплуатацию 16 июля 1916 г. Семиреченская, рассчитанная на соединение ст. Арысь с гор. Пишпек, к 1917 г. построена не более чем на одну четверть (135 верст). В целом железнодорожная система в Туркестане накануне 1917 г. составила 4156 верст, из которых около 80% приходилось на Среднеазиатскую, Ферганскую и южную часть Ташкентской дорог.

В промышленном производстве колониального Туркестана железные дороги выделялись как крупные постоянно действующие капиталистические предприятия, сравнительно неплохо технически оснащенные. На двух главных магистралях насчитывалось 25 основных и оборотных депо и 15 мастерских. Железнодорожные мастерские — едва ли не единственные металлообрабатывающие предприятия (если не считать кустарного производства) — занимали особое место в промышленности края. Строились они в расчете на ремонт не только подвижного состава железнодорожного транспорта, но и речных пароходов, лафетов для пушек и др.²⁶ Наиболее крупные работы производили в Главных мастерских. Обеспечение их к 1913 г. было таково: в 10 цехах Ташкентских Главных мастерских имелась центральная электростанция, 4 паровых машины, 4 динамомашин и др. Годовая производительность их составляла 42 паровоза, прошедших капитальный и средний ремонт, 304 пассажирских и 907 товарных вагонов, прошедших осмотр и отремонтированных. Кызыл-арватские

²⁶ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 9, л. 38.

Главные мастерские той же дороги по своим производственным показателям не уступали ташкентским. Работу их 15 цехов обеспечивали паровая машина в 80 лошадиных сил, несколько керосиновых двигателей и другая техника. Их производительность в 1909 г. составляла 37 паровозов, 55 пассажирских и 724 товарных вагона, выпущенных из ремонта²⁷. Из участковых мастерских наиболее крупными были в Красноводске, Ашхабаде, Самарканде, Ташкенте, Туркестане, Перовске, Казалинске. Об их производительности можно судить по тому, что только мастерские Среднеазиатской дороги в 1909 г. выпустили из ремонта 230 паровозов, 6297 пассажирских и 25622 — товарных вагонов²⁸.

О размерах железных дорог как крупных предприятий свидетельствует их грузооборот. В 1911 г. только Среднеазиатская дорога перевезла платных грузов 112,7 млн. пудов; служебных — 93,3 млн. пудов; пассажиров — 3,9 млн. чел.²⁹ Ташкентская дорога в 1914 г. одних только платных грузов перевезла 138 млн. пудов³⁰.

Краткий обзор железнодорожного хозяйства Туркестана характеризует его как хорошо налаженное капиталистическое предприятие, постоянно действующее, неплохо по тем временам технически оснащенное с достаточно высокими производственными показателями. Придавая большое значение соединению транспортными путями Туркестана с Россией, царское правительство сооружало их за государственный счет. Это наложило печать на организацию строительства, где все было регламентировано центральной властью, начиная от выбора направления и кончая подбором рабочей силы.

ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧИХ-СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ИХ ПЕРВЫЕ РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ

Строительство железных дорог в Туркестане достаточно полно отражено в исторической литературе.

В данном разделе мы рассмотрим источники формирования кадров рабочих-железнодорожников. В этих целях сле-

²⁷ Высочайше учрежденная особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, вып. 93, Среднеазиатская железная дорога, СПб., 1913, приложение 8.

²⁸ Там же.

²⁹ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 12, д. 1787, л. 5; С. И. Гулишамбаров. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой, Ашхабад, 1913, стр. 91.

³⁰ Статистический ежегодник, 1917—1923 гг. Центральное статистическое управление Турк. республики, т. 1, Ташкент, 1924, стр. 9.

дует уточнить пути набора рабочей силы на строительство, состав и положение рабочих, а также их первые социальные протесты.

Источники пополнения строителей Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской железных дорог были очень разнообразны: дороги строили крестьяне из центральных областей, местная кишлачная и городская беднота, обнищавшие земледельцы из Персии и Кашгарии, железнодорожные солдаты и др. Начальник Закаспийской дороги писал в 1886 г.: «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 Приволжской области...»³¹. Такая пестрота национального состава рабочих характеризовала весь период строительства, вплоть до 1898 г.³²

В первые годы сооружения Закаспийской дороги администрация часто вербовала рабочих из центральных областей страны. В 1880 г. перед началом строительных работ большая группа вербовщиков была направлена в Баку, Дербент и другие города. Продолжение укладки колеи до Ашхабада в 1885 г. привело к посылке новой партии вербовщиков в Смоленскую губернию «для найма там землекопов, которые славятся своей работой по всей России». В результате ко второй половине мая того же года около 250 смоленских мужиков прибыли в Кызыл-Арват³³. Подобным путем набирались рабочие и в Воронежской, Киевской губерниях, на Дону, а также на Кавказе, в Хиве и Персии. Общая численность их достигала нескольких тыс. чел.³⁴ Централизованный набор поставлял на дорогу преимущественно крестьян среднерусской полосы, бедноту Закавказья, а также рабочих-персов. Последние составляли, особенно в первые годы, значительный процент строительных рабочих.

Квалифицированной рабочей силой обеспечивало строительство военное министерство. Во время подготовки к сооружению Закаспийской дороги в феврале 1880 г. оно обратилось к правительству с ходатайством направить в край воинскую

³¹ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 6, л. 81.

³² Там же, д. 30, л. 2.

³³ Там же, д. 3, л. 1.

³⁴ Там же.

часть, состоящую из солдат, специально подготовленных к разного рода работам по постройке и эксплуатации железных дорог. В апреле того же года правительство приняло решение о формировании I резервного Закаспийского батальона, переименованного в 1885 г. в I Закаспийский железнодорожный батальон. Он был создан на базе существовавших в России железнодорожных частей. В 1885 г. в связи с продолжением строительства был сформирован II Закаспийский железнодорожный батальон. К концу 1886 г. в них числилось 1883 солдата и 100 офицеров, а к началу 1900 г. — 3488 солдат³⁵. С завершением строительства Самарканд—Андижанского участка и Мургабской ветки число солдат на железнодорожной службе увеличилось до 1678 чел., они выполняли наиболее квалифицированные строительные работы, а по мере завершения отдельных участков обеспечивали их эксплуатацию.

В строительстве Среднеазиатской дороги широкое участие принимало коренное население края. В первые годы рабочих местных национальностей было сравнительно немного. Сказывалось недоверие к нововведениям царского правительства, враждебная пропаганда местных мулл и служителей культа. Железнодорожная администрация вербовала рабочих из других областей страны. Однако по мере прохождения пути по местностям, сравнительно более густо населенным, поступление коренного населения на строительство заметно возросло. Этому способствовали специальные меры строительного управления, которое с расширением работ все чаще обращалось к местному источнику рабочей силы. Во время сооружения Ашхабадского участка руководство строительства обязало местные власти обеспечить участки рабочей силой из коренного населения. В мае 1885 г. начальник строительства М. Н. Анненков писал в Петербург: «Мервский округ может легко выставить до 20 000 рабочих. Ввиду такого количества является потребность изменить весь план работы и приостановить дальнейшее требование рабочих из России»³⁶. Ханам, управляющим туркменскими родами, поручалось через старейшин выставлять на дорогу требуемое число рабочих. Местные — «хорошие рабочие для земельных работ...» — указывала комиссия по проверке строительства и эксплуатации Закаспийской дороги³⁷. На самаркандском участке рабочие коренных национальностей составляли уже основную массу строителей.

³⁵ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 204, л. 1.

³⁶ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть, 1885, д. 224, л. 23.

³⁷ Там же, ф. 789, оп. 1, д. 6, л. 89.

«Все земляные работы исполнены при посредстве отдельных рядчиков... исключительно местными рабочими, бухарскими подданными, которые имеют навык к земельным работам, устраивая свои оросительные каналы», — указывалось в отчете военного министра о постройке этого участка. Ежедневно здесь работало по 2,5 тыс. местных рабочих, а в осенние месяцы число их достигало 5 тыс. чел.³⁸ На последующих участках количество рабочих из коренного населения неуклонно увеличивалось.

Численность их не оставалась неизменной на протяжении строительства Среднеазиатской дороги. В строительстве первого участка Закаспийской дороги принимали участие тысяча железнодорожных солдат и около двух тысяч вольнонаемных рабочих. Это был период централизованного набора рабочей силы, и среди рабочих преобладали русские и персы.

Во второй период строительства численность рабочих заметно выросла. Только в течение 1885 г. она увеличилась в несколько раз (в июне — 4 тыс. чел., в августе — 8 тыс., в ноябре — 14 тыс.). В апреле 1886 г. на участке от Мерва до Амударьи землекопами работало 12 тыс. чел. Отдельные свидетельства и некоторые общие данные говорят о том, что рабочие местных национальностей составляли здесь уже значительную часть. В первой и второй укладочных партиях, например, по данным на октябрь 1886 г., из 248 рабочих 48 было русских, а остальные — персы и узбеки³⁹. В то же время только в двух пунктах — у Репетек и в 15 верстах от Чарджоу — работало 2,5 тыс. рабочих из коренного населения, набранных в Чарджоуском бекстве⁴⁰. В летние месяцы на строительных участках их насчитывалось по несколько тысяч человек.

На последнем завершающем этапе рабочие местных национальностей составляли подавляющую часть строителей. На самаркандском участке число их в летние месяцы доходило до 20 тыс. чел., в зимнее время оно сокращалось до 10 тыс.⁴¹ Их национальный состав был следующим: на первом участке к началу 1897 г. работало: узбеков — 5900, русских — 3500, персов — 2520, армян — 720, лезгин — 330, итальянцев — 50⁴². На втором (март 1896 г.) только у четырех подрядчиков — 733 узбека, 135 русских, 100 персов, 7 татар и др.⁴³ На третьем

³⁸ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 16, л. 13.

³⁹ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 33, л. 47.

⁴⁰ ЦГА УзССР, ф. И-3, оп. 1, д. 11, л. 12.

⁴¹ ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1, д. 5, л. 260.

⁴² Там же, л. 223.

⁴³ Там же, л. 113.

(февраль 1897 г.) — 577 узбеков, 92 — русских, 54 — армянина, 50 — киргизов⁴⁴, 40 — персов и 3 итальянца⁴⁵.

Многонациональный состав строителей Среднеазиатской дороги способствовал развитию интернациональных связей между трудящимися, и то, что в строительстве принимали участие тысячи рабочих местных национальностей (несмотря на то, что они в большинстве относились к категории отходников) имело, несомненно, большое значение в процессе зарождения местного национального пролетариата.

По социальному составу строители Среднеазиатской дороги представляли преимущественно крестьянскую массу. В первые годы это были выходцы из голодающих губерний России, а также персы и земледельцы из Закавказья. Начиная со второго этапа (1885 г.), среди строителей растет число крестьян из местных национальностей, гонимых на заработки безземельем и нищетой. Профессиональных рабочих на строительстве было немного; некоторые приезжали по централизованному набору, другие — в качестве железнодорожных солдат.

Национальный состав рабочих на строительстве Оренбургско-Ташкентской дороги характеризовался не меньшей пестротой. Еще во время подготовки строительства было решено привлечь «часть оренбургских и туркестанских войск, воспользоваться дешевым трудом каракалпаков, киргизов, узбеков, искусных в земляных работах... а также принудительным трудом каторжных, служивших в Илецкой тюрьме»⁴⁶. Основную рабочую силу на северном строительном участке Оренбургско-Ташкентской дороги составляли крестьяне среднерусских губерний. Поступление их облегчалось близостью строительства и наличием готового железнодорожного пути до Оренбурга. На строительстве же южного участка широко использовался труд коренного казахского населения. Газеты того времени отмечали, что число пришедших рабочих здесь сравнительно невелико, а отдельные участки сооружались почти целиком рабочими-казахами⁴⁷. Большинство их представляло местных крестьян-кочевников, для которых работа на строительстве была отхожим промыслом. Постоянные перекочевки казахов приводили к значительной текучести рабочей силы. И все-таки именно в эти годы начинают складываться кадры постоянных рабочих, занятых на строительстве и эксплуатации транспорта.

⁴⁴ Очевидно, казахов (Г. К.).

⁴⁵ ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1, д. 5, л. 229.

⁴⁶ ЦГА УзССР, ф. И-40, оп. 1, д. 16, л. 9.

⁴⁷ «Туркестанские ведомости», 4 мая 1903 г.

По вопросу о численности строителей Оренбургско-Ташкентской дороги имеющиеся публикации не представляют единого мнения. Число строителей в них колеблется от 50 тыс.⁴⁸ до 30 тыс.⁴⁹ чел. Вторая цифра представляется более достоверной, хотя следует отметить, что численность строителей в разные годы заметно колебалась. Скопление 30-тысячной армии строителей возможно было лишь на первом этапе строительства, когда оно велось одновременно на 16 строительных участках. К концу строительства численность рабочих значительно сократилась; к тому же она не оставалась стабильной даже в течение одного года. Например, на 5-м участке в марте 1909 г. было занято 3103 чел., а в июле 2431 чел.⁵⁰, на 6-м участке в январе 1905 г. — 986 чел., а в июне — 213 чел.⁵¹

Социальный состав строителей был таким же, как на любом железнодорожном строительстве — подавляющее большинство составляли крестьяне и лишь небольшую часть — рабочие. Последние поступали сюда на договорных началах. У подрядчика Калиты, например, на 4-м участке в июле 1902 г. работало 3755 землекопов, бурильщиков, каменотесов, кузнецов, плотников и т. д.⁵² Часть их к моменту приезда на стройку имела рабочие специальности.

Положение рабочих на транспортном строительстве в Туркестане было очень тяжелым. Помимо эксплуатации, получившей здесь большой размах и наиболее уродливые формы, рабочим приходилось выносить все тяготы труда в пустынной безводной местности с иссушающим летом и постоянными песчаными бурями. Все это усугублялось злоупотреблениями чиновников, казнокрадством, обманом, что тяжело отражалось на заработках рабочих. То обстоятельство, что строительство субсидировалось правительством и находилось в ведении военного ведомства, не предотвращало массовых беззаконий. В. И. Ленин в работе «По поводу государственной росписи» писал, что, воспевая «культурную роль железных дорог, царские министры умалчивают «о чисто русском и совсем некультурном обычае грабить казну при постройке желез-

⁴⁸ А. В. Аксенов. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.), Ученые записки Оренбургского Государственного педагогического института, вып. 13, Серия историко-филологических наук, Оренбург, 1958, стр. 29.

⁴⁹ М. Х. Асылбеков. Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги, Известия АН КазССР, Серия истории, археологии, этнографии, вып. 2 (19), 1962, стр. 48.

⁵⁰ ЦГИАЛ, ф. 346, оп. 1, д. 164, л. 368—371.

⁵¹ ЦГИАЛ, ф. 346, оп. 1, д. 200, л. 118—120, 170—175.

⁵² Там же, д. 359, л. 98.

ных дорог (не говоря уже о безобразной эксплуатации жел.-дор. подрядчиками рабочих и голодающих крестьян!)»⁵³. «... Каков-то был бы баланс нашего жел.-дор. хозяйства, — продолжает он далее, — если бы сосчитать не только казенные цифры выданных на постройку денег, но и действительные суммы расхищенных при постройке денег?»⁵⁴.

Отдаленность от центра создавала благоприятные условия для произвола властей и массового безнаказанного казнокрадства на строительстве железных дорог в Туркестанском крае. В разгар строительства Среднеазиатской дороги в правительственных кругах был поднят вопрос о смещении с должности начальника строительства генерала М. Н. Анненкова, уличенного в крупных хищениях. Бывший военный губернатор Закаспийской области А. Н. Куропаткин писал в воспоминаниях, что «у государственного контроля были веские доказательства его мошенничества, но в ход были пущены все связи и дело заглохло...»⁵⁵ Скандал, однако, получил огласку. В зарубежной печати появились критические статьи, в одной из которых было замечено, что М. Н. Анненков «по справедливости» должен быть «сослан в Сибирь»⁵⁶.

Превышение сметных ассигнований характеризовало весь период строительства, что подтверждается многочисленными свидетельствами отдельных лиц и целых комиссий, контролировавшими его в разные годы. Комиссия железнодорожного отдела гос. контроля, инспектировавшая строительство в 1886 г., отмечала огромные перерасходы государственных средств. Финансовая отчетность была так запутана, что ревизующие были лишены «возможности знать действительный размер произведенных затрат»⁵⁷. В 1893 г. строительство контролировала «высочайше учрежденная» комиссия, указавшая в своих выводах исключительную запущенность отчетности, которая «далеко не всегда удовлетворяла даже элементарным требованиям счетоводства». «Слишком широкое и не всегда вызывавшееся нуждами дороги пользование авансовыми суммами» привело к перерасходу на 61 206 руб. 74 коп.⁵⁸ В ходе дальнейшей работы комиссии сумма эта неуклонно возрастала, составив в итоге сотни тысяч рублей⁵⁹.

⁵³ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 6, стр. 258.

⁵⁴ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 6, стр. 260—261.

⁵⁵ ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1768, л. 91.

⁵⁶ Там же, д. 391, л. 1.

⁵⁷ Там же, ф. 789, оп. 1, д. 34, л. 332.

⁵⁸ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 22, л. 73.

⁵⁹ Там же, л. 248, 252, 261, 264, 265, 270 и др.

В записке подпоручика 1-го Закаспийского железнодорожного батальона Н. В. Зимбулатова указывалось на большие перерасходы строительных материалов, искусственное завышение цен, списывание как негодных совершенно новых инструментов и многие другие злоупотребления⁶⁰. Во время наводнения в Михайловском заливе были списаны как утонувшие 300 пудов свинца, много медных котлов и т. д., которые фактически никуда и не пропадали⁶¹. Цены на строительный материал, лопаты, инструменты, указанные в документах, в десятки раз превышали их настоящую стоимость. Строительство дороги унесло много миллионов рублей и еще должно было поглотить бездну денег на приведение ее в состояние, годное для эксплуатации.

Набор рабочей силы на железнодорожном строительстве в Туркестане, как уже отмечалось, шел по линии подряда и формирования специальных воинских частей. Правительство, сооружая казенные железные дороги, сдавало отдельные участки крупным подрядчикам-капиталистам. Последние, заключив контракт на строительство и обеспечив солидный процент прибыли, передавали дело более мелким подрядчикам, те — в третьи руки и т. д. В результате условия найма рабочих значительно ухудшались. Договора письменно не оформлялись, что приводило к произволу. Особенно изощрялись подрядчики в притеснении рабочих коренных национальностей. Хитроумная механика подряда лишала рабочих всяких прав и обрекала их на полгода каторжного труда с оплатой не выше 50 коп. в день.

Часто на строительстве не хватало инструментов, жилья, питания, рабочие простаивали без работы или использовались не по назначению, что, естественно, вызывало массовые нарекания.

В 1893 г. во время инспекторской поездки А. Н. Куропаткину была подана масса жалоб на несправедливые расчеты и их задержку со стороны железнодорожных предпринимателей. Проверка подтвердила, что расчеты производились «крайне медленно и неаккуратно», следствием чего явилось «неудовольствие» коренного населения⁶². Аналогичные результаты дал осмотр Мургабской железнодорожной ветки в ноябре 1897 г. Рабочие «крепко жаловались, что вырабатывают только на харчи... им не на что даже починить одежду»⁶³, —

⁶⁰ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 91, л. 7—18.

⁶¹ Там же, д. 33, л. 7.

⁶² ЦГА УзССР, ф. И-854, оп. 1, д. 5, л. 150.

⁶³ ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1768, л. 155 об.

записал в дневник после проверки А. Н. Куропаткин. Поскольку подряды являлись здесь единственной формой набора, отмеченное положение было характерным почти для всех участков строительства.

Основным видом исчисления зарплаты была сдельная, как наиболее выгодная, позволяющая без дополнительных расходов выжимать наивысшую производительность труда. Ей было отдано предпочтение уже на строительстве Закаспийской дороги. В дальнейшем сдельная оплата стала почти единственной формой расчета и одновременно повысились нормы выработки. Так, если в 1887 г. кубический сажень земляных работ стоил от 2 руб. 50 коп. до 3 руб., то несколько лет спустя на Мервском участке за него платили русским рабочим от 1 руб. 80 коп. до 3 руб., а лицам коренных национальностей — от 1 руб. 10 коп. до 1 руб. 60 коп. На Мургабском участке кубический сажень земляных работ стоил от 1 руб. 35 коп. до 1 руб. 60 коп. Незначительность этой оплаты особенно видна при сравнении ее с окладом управляющего строительством. Его месячное жалование (1020 руб.) в 41 раз превышало заработок русского рабочего и в 73 раза — рабочего коренной национальности⁶⁴.

Заработная плата дифференцировалась в зависимости от национальности рабочего. Лицам коренных национальностей платили в полтора — два раза меньше, чем русским. На строительных участках в 1894 г. рабочие местных национальностей трудились за 14 руб. в месяц, а русские — за 25—36 руб. На строительстве Самарканд-Андижанского участка, по данным на январь 1896 г., поденные чернорабочие-узбеки получали в день 45—75 коп., персы 60—90 коп., русские 80—1 руб. 10 коп.⁶⁵ Каменщики и каменотесы — армяне 1 р. 50 коп. — 2 руб. в день, а русские — 1 р. 60—2 р. 50 коп. (за ту же работу)⁶⁶.

При расчетах с рабочими допускались большие беззакония, являвшиеся отражением всеобщей коррупции, злостных хищений. Комиссия, ревизировавшая строительство Закаспийской дороги в 1883 г., отмечала, что выдача огромных сумм на зарплату рабочим не подтверждена документально. Объяснялось и оправдывалось это тем, что выдача денег производилась в пути, суммы записывались в рабочие книжки, которые неизвестно куда пропали; часть денег была получена ар-

⁶⁴ При расчетах берется средний месячный заработок рабочих местных национальностей — 14 руб. и русских — 25 руб.

⁶⁵ ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1, д. 5, л. 105.

⁶⁶ Там же.

тельщиками «при исключительных обстоятельствах, при которых получение расписок не представляется возможным» и т. д.⁶⁷. Большое распространение имели штрафы. Управление официально санкционировало их, установив норму — до трети заработка⁶⁸. Выдача денег постоянно задерживалась на полтора-два месяца, а иногда и на полгода.

О беззакониях и беспорядках на строительстве одной из крупнейших магистралей Туркестана писала ленинская «Искра» в 1902 г.: «Постройка Оренбург-Ташкентской железной дороги... вызвала массу «недоразумений» между подрядчиками и рабочими. Не говоря уже о том, что система штрафов, никем не сдерживаемая, практиковалась в самых широких размерах, рабочих просто обманывали при расчетах». После долгих мытарств и судилищ с подрядчиками им нередко выплачивали 60—80 коп. вместо рубля. «Озлобление сильное и против подрядчиков, и против администрации, которая держит их сторону. Стачки были мелкие у отдельных подрядчиков»⁶⁹.

Условия труда на строительстве туркестанских дорог были особенно тяжелыми, так как сооружение полотна в песчаной пустыне происходило при почти совершенном отсутствии строительной техники. Укладку пути и постройку зданий производили почти целиком вручную. Основными орудиями были попата и носилки. Даже тачки при дешевизне труда местных рабочих считались излишними. Весьма красноречиво об этом свидетельствуют отчеты о постройке отдельных участков Среднеазиатской дороги. «Изредка лишь на крупных насыпях употреблялись носилки... Способ нескольких последовательных перекидок земли вполне успешно применялся к насыпям до 250 сажень. От тачек пришлось совершенно отказаться ввиду дороговизны устройства тачек и катательных досок...», — говорится в отчете Самаркандского участка⁷⁰. В записке полковника Шабанова (первый период строительства Среднеазиатской дороги) приводятся интересные расчеты, из которых видно, что кубометр земли, вынутый машиной (паровым скрепером), стоил не менее 20 руб., в то время как высшая оплата рабочему местной национальности за тот же кубометр составляла 2 руб. 50 коп.⁷¹ Ручной труд ценился в 8 раз дешевле машинного. Безграничная возможность экс-

⁶⁷ ЦГВИЛ СССР, ф. 789, оп. 1, д. 22, л. 23.

⁶⁸ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 29, д. 846, л. 97.

⁶⁹ «Искра», 15 января 1902 г.

⁷⁰ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 16, л. 13.

⁷¹ Там же, д. 34, л. 192.

плуатации и предельно низкая оплата труда позволяла администрации экономить даже на самых примитивных строительных приспособлениях.

Совершенно отсутствовала охрана труда: частые обвалы, осыпи сопровождались человеческими жертвами. Государственная казна, за чей счет велось строительство, не обеспечивала искалеченных людей, ссылаясь на то, что увечья и производственные травмы происходят из-за неосторожности самих же рабочих. За годы строительства в управление поступила не одна сотня жалоб рабочих, потерявших трудоспособность. Они просили единовременное пособие; о постоянных пенсиях не могло быть и речи. Как правило, ничего не добившись, они подавали в суд. Так, в 1905—1907 гг. в Ташкентский судебный округ поступило 247 заявлений от рабочих и служащих, потерявших трудоспособность во время строительства. Иск составил свыше полутора миллионов рублей. Новую волну судебных дел вызвало сокращение рабочих после завершения строительства Ташкентской дороги. Оно коснулось едва ли не половины строительных рабочих и вызвало массовое недовольство.

Строителей тубили не только условия строительства и тяжелый труд, но и преступная халатность администрации подрядчиков. Ленинская «Искра» в статье «Как строятся наши железные дороги» описала дикую бессмысленную гибель строительных рабочих Оренбургско-Ташкентской дороги по вине подрядчика Калиты. «Не стоит говорить об обсчитывании рядчиками рабочих, о чрезмерной эксплуатации, о ямах, покрытых соломой, носящих название бараков, о щах из гнилых сушеных овощей — все это слишком заурядные явления»⁷². Крупнейший подрядчик Калита, обанкротившись, совсем перестал платить рабочим. Озлобленные люди двинулись за 450 верст в Оренбург. Морозы в степи достигали 30 градусов, а многие рабочие были лишь в одних ситцевых рубашках, так как Калита не доставил до холодов теплую одежду. Они отморозили руки, ноги и лица, а 40 человек за Ак-Тюбе замерзли совсем. «В смерти 40 рабочих, кроме Калиты, виновато наше самодержавно-попечительное правительство. Еще одна капля в том море крови, которое оно проливало и проливает»⁷³, — писала «Искра».

Администрация почти не занималась вопросами быта строителей. Лишь немногим рабочим удавалось найти укры-

⁷² «Искра», 1 февраля 1903 г.

⁷³ Там же.

те в шалахах и убогих сараях; большинство оставалось под открытым небом. По свидетельству начальника Закаспийской дороги (август 1885 г.), рабочие нередко располагались «на открытом воздухе, на манер цыганского табора, под случайными навесами из разного тряпья, незащищенные ни от ветра и пыли, ни тем более от дождя...»⁷⁴. В зимнее время их размещали в кибитках, которые служили, по словам М. Н. Анненкова, весьма слабым укрытием в зимнюю стужу⁷⁵. Позже стали сооружать временные помещения типа землянок. Сырые, темные и холодные, они вызывали у людей простудные и инфекционные заболевания.

Питанием рабочих ведали подрядчики, в результате чего возникали постоянные конфликты, наиболее крупные из которых получили отражение в официальных отчетах. В приказе начальника дороги от 24 августа 1885 г. отмечалось большое недовольство, вызванное «несоответствием цен поставленных продуктов сравнительно с ценами местных торговцев»⁷⁶. После многочисленных и безрезультатных жалоб рабочие отказались брать порченные продукты, тем более по повышенным ценам. В летнюю иссушающую жару постоянным бедствием был недостаток воды. В этих условиях неизбежно вспыхивали массовые заболевания, которые буквально косили людей. Эпидемии холеры, чумы, как правило, сопровождались остановкой работ на целых строительных участках. Об этом свидетельствуют донесения местной администрации в МПС за 1885 и последующие годы⁷⁷. Рабочие болели от простуды, плохой пищи, антисанитарии, тяжелого труда и т. д.

По официальным данным с 7 марта 1901 г. по 26 августа 1905 г., на северном участке Оренбургско-Ташкентской дороги стационарных больных было 7189 чел. Среди них 3196 землекопов, водовозов, чернорабочих; 1287 — каменщиков, печников, штукатуров, плотников, столяров; 477 — слесарей, кузнецов, молотобойцев, клепальщиков; 687 — членов и родственников рабочих и 433 детей рабочих⁷⁸. Сооружение железных дорог в Теркестане унесло много тысяч жизней русских и местных крестьян, солдат и рабочих.

⁷⁴ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 34, л. 408.

⁷⁵ Там же, ф. 400, Азиатская часть, 1886, д. 15, л. 5.

⁷⁶ Там же, ф. 789, оп. 1, д. 34, л. 410.

⁷⁷ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть, 1885 г., д. 264, л. 1—3, 1—15 и др.

⁷⁸ А. В. Аксенов. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.), Ученые записки Оренбургского Государственного педагогического института, вып. 13, Серия Историко-философических наук, Оренбург, 1958, стр. 36.

Наличие дешевой рабочей силы привело к особой интенсификации ручного труда, сопровождавшейся сокращением заработной платы. Все это в сочетании с тяжелыми жилищно-бытовыми условиями, трудностями строительства в пустыне приводило к огромной текучести рабочей силы во все годы строительства.

Рабочее движение на Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской железных дорогах возникло на экономической почве и носило стихийный характер. По существу это был бунт измученных людей против ужасных условий жизни и труда, произвола подрядчиков, задержки заработной платы, огромных штрафов.

Протест рабочих в первые годы строительства Закаспийской дороги обычно выражался в форме массового ухода со стройки. В 1881 г. на Кызыл-Арватском участке у подрядчика Керсновского, завербовавшего 600 чел., за несколько недель ушло более половины людей. На Чарджоуском участке в 1886 г. уже в начале лета тысяча бухарских рабочих покинула стройку⁷⁹. Массовый уход со строительства продолжался и в последующие годы.

В 90-е годы выступления рабочих приобретают более зрелый характер. В 1882 г. на Чарджоуском участке вспыхнули волнения из-за систематических задержек заработной платы.

Большие недовольства на Красноводском участке вызвали злоупотребления подрядчика Рожковского⁸⁰. При расчете с рабочими он допускал большие беззакония. А. Н. Куропаткин писал после инспекторской поездки о массовых жалобах рабочих, которые, оказавшись в безвыходном положении из-за задержки зарплаты, вынуждены распродавать свои жалкие пожитки»⁸¹.

Волнения захватили почти всех рабочих Красноводского участка и продолжались в течение всего 1895 г. В феврале 1895 г. с протестом выступили рабочие-лезгины, требовавшие расчета с каждым строителем отдельно, а не через рядчика. Недовольство особенно усилилось, когда стало ясно, что требования бастующих не будут удовлетворены.

В июне 1895 г. около четырехсот строителей на том же участке заявили протест в связи с недостаточностью заработанных

⁷⁹ З. К. Ахмеджанова. Первые шаги рабочего движения в Средней Азии. Ученые записки Ташкентского Государственного педагогического института, вып. 6, Исторический. Ташкент, 1957, стр. 6.

⁸⁰ Куропаткин характеризовал его как «невежественного, но бойкого афериста».

⁸¹ ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1768, л. 106 об.

денег. По истечении контракта Рожковский вместо причитавшихся рабочим 15 000 руб. предложил всего 162 руб., отказавшись оплатить обещанный по контракту обратный проезд. Это вызвало большие волнения. Напуганный подрядчик апеллировал к властям с жалобой на уход рабочих «целыми партиями» и «общие стачки». Во второй половине июня 1895 г. вспыхнуло недовольство рабочих-персов, нанятых Рожковским. Они потребовали, чтобы с ними произвели расчет и отпустили их домой, пообещав в противном случае разгромить контору.

Волнения рабочих обеспокоили властей, и начальник Закаспийской области А. Н. Куропаткин издал приказ о создании комиссии по проверке дела Рожковского. В результате не только полностью подтвердилась правильность жалоб, но и выяснились другие злоупотребления. «Дело Рожковского» после нескольких лет волокиты было передано в суд.

В волнениях 1895 г. участвовали рабочие разных национальностей — выходцы из Бухары, из Закаспийской области, Персии, Кавказа из средней полосы России⁸².

Алехвердов подрядчик того же участка вызвал большое недовольство 350 рабочих тем, что заплатил им за 18 рабочих дней, а не за 40, как полагалось. Свыше ста человек прекратили работу и потребовали полного расчета. Администрация решила обезглавить стачку и арестовать руководителей артели, что только накалило обстановку. 10 февраля 1895 г. Алехвердов телеграфировал начальнику Красноводского уезда: «Сильно бунтуют рабочие, угрожают убийством. Прошу приказать Лалаханову арестовать виновных»⁸³. Эта забастовка получила широкую огласку. Положение рабочих подрядчика Алехвердова обследовала специальная комиссия, которая вынуждена была признать законность требований рабочих.

Волнения на Мургабском участке в августе 1897 г. вспыхнули в связи с отказом администрации оплатить обратный проезд 1500 рабочим. Важно отметить, что половину из них составляли русские, остальную часть — татары и персы⁸⁴. Администрации удалось расколоть забастовщиков и, вступив в переговоры с наиболее колеблющейся частью, вернуть всю партию на работу.

⁸² ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1768, л. 109 об.

⁸³ «Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 годы». Документы и материалы, Ашхабад, 1962, стр. 30.

⁸⁴ ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1768, л. 155.

В 1899 г. большие волнения были на Самарканд — Андижанском участке. Подрядчик отказался уплатить рабочим заработанные за сезон деньги и, опасаясь массовой стачки, обратился к властям с просьбой о помощи. Самаркандский военный губернатор прислал полицейскую часть, справедливо, однако, заметив, что эта мера голодных не удержит⁸⁵. Длительная и безрезультатная борьба сломила людей и они послали жалобу царю. В ней было сказано, что после долгих мытарств на строительстве, «переноса жару, холод, голод и всевозможные лишения», рабочие сидят «уже три месяца без дела в ожидании расчета» и просят помочь, «не дать умереть голодной смертью»⁸⁶. Телеграмма послана от имени ста четырех служащих и нескольких сот чернорабочих. Но и после этого, как свидетельствуют документы, продолжались длительные переговоры из-за неуплаченных денег⁸⁷.

Поводом для всех отмеченных выступлений служили наиболее вопиющие злоупотребления, получившие резонанс в правительственных кругах. Те конфликты, которые разрешались на месте, не получили огласки и не оставили следов в официальных документах. Мы можем только предполагать, исходя из условий жизни и труда на строительстве, что их было немало.

На строительстве Оренбургско-Ташкентской дороги, начавшемся два года спустя после завершения Среднеазиатской, недовольство рабочих находило выход в стихийных экономических столкновениях с администрацией, поводом для которых служили злоупотребления подрядчиков. Нередко рабочие обращались с жалобами к властям и даже к царю. Апелляция к «монаршей милости» свидетельствовала об их политической незрелости и наивной вере вчерашних крестьян в «царя-батюшку»; с другой стороны она отражала растущее противодействие эксплуатации, так как телеграмме царю почти всегда предшествовала длительная и упорная борьба с местными властями и железнодорожной администрацией.

Волнения рабочих на строительстве Оренбургско-Ташкентской дороги чаще всего вспыхивали осенью, когда кончался сезон и наступала пора расчетов. Тогда-то выяснялись огромные штрафы, задержки и другие злоупотребления, вслед за которыми начинались многонедельные и многомесячные тяжбы. Иногда они кончались в пользу рабочих, но чаще ра-

⁸⁵ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 4, д. 380, л. 8—9.

⁸⁶ ЦГИАЛ, ф. 446, оп. 30, д. 11, л. 110; ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 4, д. 38, л. 68.

⁸⁷ Там же, ф. 314, оп. 1, д. 25, л. 59.

бочим не удавалось получить сполна заработанных денег. Осенью 1902 г. большие волнения на северном участке вызвали описанные выше злоупотребления подрядчика Калиты. Прибывшие в Оренбург рабочие обратились к начальнику строительства Урсати, но ничего не добились. После 37-дневной голодовки, вконец измучившись, они послали телеграмму царю. Одновременно в канцелярию поступило ходатайство 38 землекопов подрядчика Мирошниченко. Они добивались до Оренбурга сотни верст пешком, обошли железнодорожное начальство, всюду получили отказ и в конце концов телеграфировали царю⁸⁸. Усомнившись в «основательности предъявленных рабочими требований», он дал указание расследовать дело. Ревизия не только подтвердила факты беззаконий и произвола, но и установила, что они характерны для всего строительства в целом. Как следует из конфиденциального письма начальника полицейского управления Оренбургско-Ташкентской дороги министру путей сообщения (12 декабря 1902 г.), рабочие повсеместно терпели притеснения. Сильное возбуждение, «чуть было не приведшее к побоищу», наблюдалось при задержке работ на строительстве Уральского моста. Начальник дороги Урсати, как сообщается в письме, относился «крайне безучастно к бедственному положению рабочих». Это привело к тому, что многие из них, не получая долгое время трудовой платы, «впали в крайнюю нужду» и представляли «серьезную опасность для общественного порядка и безопасности»⁸⁹.

Осенью 1903 г. волновались рабочие на северном участке строительства, 1800 чел. не получили расчета за свой полугодовой труд. Эта сумма составляла десятки тысяч рублей. Несколько месяцев тянулась бюрократическая волокита и, наконец, в декабре 1903 г. последовало распоряжение об уплате рабочим причитающихся денег⁹⁰. Однако, как свидетельствуют документы, только в июле 1905 г. состоялась передача имущества подрядчиков в управление⁹¹, после чего последовал окончательный расчет.

Волнения в декабре 1903 г. были связаны с массовым увольнением рабочих. 600 кондукторов, машинистов, стрелочников оказались внезапно уволенными без предупреждения. Управление отказалось уплатить обязательное в этих случаях

⁸⁸ ЦИАЛ, ф. 446, оп. 31, д. 6, л. 168—169.

⁸⁹ Революционное движение в Казахстане в 1905—1907 гг. Сборник документов, Алма-Ата, 1955, стр. 31.

⁹⁰ ЦИАЛ, ф. 446, оп. 31, д. 221, л. 98.

⁹¹ Госархив Оренбургской области, ф. 143, оп. 1, д. 6.

пособие. Долго добивались рабочие «законным» путем своих прав, но безуспешно.

В ноябре 1904 г. снова вспыхивают волнения на северном участке. Они были вызваны недоплатой рабочим 50 тыс. руб. Дело дошло до министра путей сообщения, который распорядился (25 декабря 1904 г.), «учитывая бедственное положение рабочих», а главное, во избежание «могущих произойти... волнений», уплатить им из залоговой суммы подрядчика⁹². Злоупотребления подрядчиков на южном участке строительства явились поводом для другого выступления рабочих в это время. 113 каменоломов не получили жалование на 30 дней. Долго хлопотали они о выдаче им денег, дважды (3 и 10 декабря 1904 г.) посылали телеграмму царю⁹³, но ничего не добились.

Летом 1905 г. в связи с завершением строительства северной части Оренбургско-Ташкентской дороги были уволены несколько сот рабочих. В Управление дорог посыпались телеграммы о помощи⁹⁴. Однако жалобы строителей министр оставил «без удовлетворения». Часть рабочих тщетно пыталась разрешить конфликт «законным» путем через суд. «Вот уже более месяца в камере мирового судьи Перовского уезда почти ежедневно разбираются дела разных подрядчиков и рядчиков с рабочими, — писала газета «Русский Туркестан». — Иски рабочих, начиная от грошей доходят до нескольких тысяч, и на скамье подсудимых поочередно восседают железнодорожные дельцы разных величин»⁹⁵. Подобных фактов было немало⁹⁶. Расчет со строителями участка Оренбургско-Ташкентской дороги затянулся вплоть до середины 1906 г. «С конца постройки они обивают пороги и ничего не могут добиться», — сообщается в одной из газетных статей⁹⁷. Отчаявшись добиться справедливости «законным» путем, безработные строители вступали на путь открытой борьбы. Их выступления носили стихийный характер и завершались нередко самосудом над наиболее ненавистными подрядчиками. Из печати известно, что особенно много таких волнений произошло летом 1905 г.⁹⁸

Выступления строительных рабочих при всей их незрелости свидетельствовали о пробуждении классового самосозна-

ния. В. И. Ленин указывал, что и примитивные бунты выражали некоторое пробуждение сознательности. Рабочие теряли исконную веру в незыблемость давящих их порядков, начинали чувствовать необходимость коллективного отпора и решительно порывали с рабской покорностью перед начальством⁹⁹. А экономический характер требований способствовал объединению вокруг движения широких слоев строителей. К концу постройки Среднеазиатской дороги администрация вынуждена была принимать специальные предупредительные меры против растущего забастовочного движения. В рабочих выступлениях этих лет участвовали представители различных национальностей, что говорит не только о пробуждении их классового самосознания, но и о стремлении к объединению в борьбе за общие интересы.

Сосредоточение многотысячной армии рабочих на строительстве железных дорог Туркестана способствовало созданию постоянных рабочих кадров на транспорте и других предприятиях края. В массе своей представлявшие вчерашних крестьян, они еще не были профессиональными рабочими, но послужили важнейшим источником пополнения развивающегося пролетариата. В. И. Ленин характеризовал строительных рабочих как образующийся промышленный пролетариат, приближающийся по своему положению к фабричным рабочим¹⁰⁰. Среди строителей туркестанских дорог большой удельный вес приходился на рабочих коренных национальностей. Часть из них так и осталась на железнодорожной службе, другие пополнили рабочие ряды на растущих промышленных предприятиях края.

Борьба строителей против эксплуатации и произвола царских чиновников относится к первым рабочим выступлениям в Туркестане. Они не могли не оказать революционизирующего влияния на коренное население, тем более, что в числе их участников были рабочие местных национальностей.

⁹⁹ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 6, стр. 30.

¹⁰⁰ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 533.

⁹² ЦГИАЛ, ф. 446, оп. 31, д. 13, л. 48.

⁹³ Там же, л. 32.

⁹⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 1, д. 826, л. 3, 17, 25.

⁹⁵ «Русский Туркестан», 1 июля 1905 г.

⁹⁶ Там же, 7 июля 1905 г.

⁹⁷ «Самарканд», 18 июня 1906 г.

⁹⁸ «Русский Туркестан», 1 июля 1905 г.

ФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОЛЕТАРИАТА — ОДНОГО ИЗ ОТРЯДОВ РАБОЧЕГО КЛАССА ТУРКЕСТАНА

ИСТОЧНИКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ ПОСТОЯННЫХ КАДРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ

В трудах классиков марксизма-ленинизма раскрываются исторические закономерности формирования пролетариата как класса. Его зарождение обусловлено потребностями развивающейся буржуазии в наемной силе и наличием резервной армии труда, постоянно пополняющейся выходцами из промежуточных прослоек общества, разорвавшихся в процессе капиталистического развития. «В той же самой степени,—писали К. Маркс и Ф. Энгельс в «Коммунистическом Манифесте», — в какой развивается буржуазия, т. е. капитал, развивается и пролетариат, класс современных рабочих, которые только тогда и могут существовать, когда находят работу, а находят ее лишь до тех пор, пока их труд увеличивает капитал»¹. Рекрутируется пролетариат из низших слоев среднего сословия — мелких промышленников, мелких торговцев, ремесленников и крестьян, опускающихся в ряды пролетариата частью оттого, что их маленького капитала недостаточно для введения крупных промышленных предприятий, частью потому, что их профессиональное мастерство обесценивается в результате введения новых методов производства².

Удовлетворение растущей потребности капитала в наемной силе жизненно необходимо для него и представляет важнейшую сторону капиталистического производства. По словам В. И. Ленина, русский капитализм не мог бы никогда развиваться до современной высоты, не мог бы просуществовать и года, если бы экспроприация мелких производителей не создавала многомиллионной массы наемных рабочих, готовых по первому призыву удовлетворить максимальный спрос

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. 4, стр. 430.

² К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. 4, стр. 431.

предпринимателей во многих отраслях производства, в том числе и транспортной промышленности³. Для образования резерва потенциальных рабочих большую роль играет экспроприация мелких землевладельцев. Крестьяне, лишенные земли, — это уже потенциальные рабочие. Степень отрыва их от земли — важнейший показатель пролетаризации крестьянства. Только тех, которые живут исключительно за счет продажи своей рабочей силы, можно считать пролетариями.

Туркестанский пролетариат, следуя в процессе своего формирования общим историческим закономерностям, имел, тем не менее, свои особенности, определявшиеся условиями его зарождения в колониальной окраине России. Капиталистическое развитие края во многом зависело от интересов русской буржуазии и царизма. Они тормозили рост самостоятельной местной промышленности, допуская существование отдельных производств в таких масштабах, какие были необходимы русскому капиталу для вывоза из края полуфабрикатов и сырья. «...Окраины России (особенно Туркестан), — говорится в решениях X съезда партии, — находившиеся на положении колоний или полуколоний, насильственно удерживались в роли поставщиков всякого рода сырья, которое обрабатывалось в центре. Это было причиной их постоянной отсталости и мешало возникновению и тем более развитию промышленного пролетариата среди этих угнетенных народов»⁴.

В Туркестане промышленных рабочих было сравнительно немного, а наличие развитой железнодорожной сети привело к возникновению значительного отряда железнодорожных рабочих, составивших ядро формирующегося пролетариата края.

Завершение и пуск в эксплуатацию двух крупнейших железнодорожных магистралей Туркестана вызвали большую потребность в рабочей силе. Власти стремились централизованно комплектовать штаты за счет рабочих транспортных и других специальностей из центральных областей России. С этой целью они переводили сюда на льготных условиях железнодорожников с центральных дорог и использовали специальные воинские части. Следует заметить, что централизованное комплектование кадров приобрело здесь особые размеры, чему немало способствовало то обстоятельство, что две основные туркестанские дороги находились в ведении государства.

³ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 584.

⁴ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК, ч. I, 1954, стр. 559—560.

С другой стороны, шел естественный процесс увеличения отряда туркестанских железнодорожников за счет резервной армии труда, которая к этому времени уже существовала в России и складывалась в Туркестане.

Централизованный набор кадров и сосланные в Туркестан революционеры обеспечивали транспорт квалифицированными рабочими; пополнение из резервной армии труда представляло вчерашних крестьян и ремесленников, экономически оторванных от своей среды, но еще живущих ее интересами. Только со временем, в процессе длительной работы на транспорте, становились они пролетариями.

Источниками наиболее раннего поступления квалифицированной рабочей силы на железные дороги Туркестана были Закаспийские военные железнодорожные батальоны.

В документах железнодорожной и военной администрации говорится о целях формирования батальонов. Во-первых, они должны были служить опорой и защитой царизма в Туркестане, о чем есть прямые указания начальника Управления военных сообщений⁵, начальника Закаспийской области⁶ и других должностных лиц. Во-вторых, железнодорожные батальоны давали возможность в любой момент сосредоточить дополнительные воинские части на границе. «При военно-политических осложнениях или волнениях в среде туземного населения», по словам начальника Закаспийской области, они должны были представлять опорную силу царских властей на местных дорогах⁷. Начальник строительства Закаспийской дороги генерал М. А. Анненков требовал в дополнение к военнослужащим привлечь на дорогу запасных солдат, «которые в случае военных действий могут быть вооружены и охранять линию»⁸. Этим же целям служило и вооружение большинства служащих Закаспийской дороги. В-третьих, использование солдат удешевляло строительство, поскольку их содержание стоило намного дешевле, чем вольнонаемных рабочих. В материалах комиссии, обследовавшей дорогу в 1884 г. отмечено: «Если бы не существовало на 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

⁵ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 864, л. 10.

⁶ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 1, л. 8.

⁷ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть, 1892 г., д. 109, л. 189.

⁸ Там же, ф. 789, оп. 1, д. 6, л. 85.

делали бы эксплуатацию дороги чрезмерно дорогой»⁹. В первые годы эксплуатации дороги ежегодная экономия за ее счет составила 285 тыс. руб.¹⁰ Этим широко пользовалась администрация для регулирования цен при найме рабочих. Железнодорожные батальоны, по словам той же комиссии, «регулируют цены вольнонаемных служащих, а также качество их..»¹¹ В-четвертых, использование воинских частей обеспечивало дорогу организованной квалифицированной рабочей силой, гарантированной от всяких случайностей.

Цели формирования железнодорожных частей определили их состав: в батальоны набирались только русские, преимущественно рабочие, владевшие железнодорожной специальностью и достаточно грамотные.

Социальный состав солдат Закаспийских батальонов был сравнительно однороден — большинство из них до армии были рабочими. Первоначально в них числилось свыше 1200 железнодорожных рабочих, набранных из существовавших тогда в России железнодорожных батальонов. Ежегодные пополнения также состояли преимущественно из рабочих — машинистов, кочегаров, слесарей, токарей и др. В декабре 1899 г., например, в 1-й Закаспийский батальон прибыло пополнение в составе 164 чел., 106 из которых до армии работали железнодорожниками¹². Во 2-м батальоне из 190 чел., 107 были рабочими¹³. В списках личного состава значилось немало железнодорожных служащих — телеграфистов, писмоводителей, помощников и начальников станций. Крестьяне составили меньшинство военнослужащих. Такой социальный состав характеризовал все партии новобранцев, поступавших в батальоны в 1899—1901 гг.¹⁴ Без сомнения и в пополнениях последующих лет тоже преобладали рабочие. В 1909 г. накануне расформирования батальонов командующий Туркестанским военным округом указывал, что комплектовались они исключительно «мастеровым людом»¹⁵.

Железнодорожные солдаты занимали должности рабочих разных квалификаций. В 1895 г. они составляли почти 95% от общего числа военнослужащих на Закаспийской дороге. Среди них 44 паровозных машиниста и столько же их помощников, 20 машинистов водоснабжения, 30 дорожных мастеров,

⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 631, л. 62.

¹⁰ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 5, л. 2.

¹¹ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть, 1892, д. 109, л. 150.

¹² ЦГА УзССР, ф. И-853, оп. 1, д. 1.

¹³ Там же, ф. И-854, оп. 1, д. 2.

¹⁴ Там же, ф. 853, оп. 1, д. 2, 4, 5, 13, 14, 16; ф. 852, оп. 1, д. 5, 14, 25, 26.

¹⁵ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 864, л. 20.

36 кузнецов и слесарей, 342 ремонтных рабочих, 60 старших рабочих, 49 смазчиков, 108 сторожей при мастерских телеграфа и др.¹⁶

С завершением строительства число занятых на дороге солдат стабилизировалось, составляя ежегодно 1700—1800 чел.; наблюдались некоторые изменения в сторону увеличения высококвалифицированных рабочих¹⁷. По смете 1909 г. (последний год существования батальонов) число паровозных машинистов достигло 84 чел., их помощников — 84 чел., машинистов водоснабжения — 23 чел.¹⁸ Офицеры и унтер-офицеры занимали должности железнодорожных служащих, преимущественно начальников станций и их помощников.

Известно, что среди военнослужащих железнодорожных войск Туркестана были лица, преследовавшиеся за антиправительственную деятельность. Солдата 2-го Закаспийского батальона Василия Кононова направили в Туркестан «за принадлежность к противозаконным обществам, организовавшимся в г. Ростове на Дону». Рядовой того же батальона Николай Яковлев был выслан «по обвинению в государственном преступлении»¹⁹. Зачисленный на службу в 1-й Закаспийский батальон Гуртовой привлекался по обвинению в распространении в Севастополе революционных прокламаций²⁰. В том же батальоне служил Метревели, высланный из Закавказья за активное участие в революционном движении.

Выходцев из крестьян, не владевших рабочими специальностями, в батальоне было немного. Часть из них приобрела квалификацию в годы службы. Администрация, заинтересованная в увеличении числа военнослужащих на дороге, создавала специальные школы, готовящие железнодорожников. Прием гражданских лиц в них был строго ограничен. Вначале открылась школа телеграфистов с полугодовым курсом, затем — годичные школы по подготовке машинистов и дорожных мастеров. Ежегодный выпуск по каждой специальности составлял 20—25 чел. В течение 1897, 1899, 1900 гг. было выпущено 57 дорожных мастеров и 66 машинистов²¹.

Условия работы на транспорте требовали наряду со специальной подготовкой известной грамотности. Это тоже было

¹⁶ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 32, л. 240, 287—289.

¹⁷ Там же, ф. 1396, оп. 1, д. 204, л. 4.

¹⁸ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 681, л. 115.

¹⁹ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 5021, л. 22.

²⁰ «Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 гг.». Документы и материалы, Ашхабад, 1962, стр. 49.

²¹ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 204, л. 3.

учтено при комплектовании батальонов, большинство солдат которых были грамотные. Показателен в этом отношении состав новобранцев 1900—1901 гг., около 60% из них регистрировались грамотными, остальные как малограмотные; неграмотных насчитывались единицы²².

Национальный состав солдат железнодорожных частей отражал цели их организации. Батальоны формировались и ежегодно пополнялись только за счет населения центральных областей России; подавляющую часть военнослужащих составляли лица русской национальности. При комплектовании 6-й роты 2-го Закаспийского железнодорожного батальона из 98 прибывших солдат 88 были русскими²³. Аналогичные пропорции характерны для ежегодных пополнений батальонов, составивших в 1899 г. 350 чел., в 1900 г.—около 450 чел., в 1901 г.—700 чел. и т. д.²⁴

Солдаты, набранные из рабочих и близкие по роду своей службы к железнодорожным рабочим, находились под их влиянием и, в большинстве своем, разделяли их политические убеждения. Вчерашнего рабочего, нынешнего солдата посылали служить на железную дорогу, и он, по справедливому замечанию железнодорожной администрации, «возвращался в ту же среду фабричных, в которой жил до призыва и с которой успел сродниться».

Закаспийские железнодорожные батальоны (просуществовавшие до 1909 г.), скомплектованные из рабочих железнодорожных специальностей, достаточно квалифицированных и грамотных, разделявших пролетарские убеждения, значительно пополнили ряды транспортных рабочих Туркестана. После окончания службы и увольнения в запас солдаты нередко оставались работать на дороге. И этот отряд, ежегодно увеличивающийся, имел большой удельный вес среди железнодорожных рабочих²⁵. Старый большевик-железнодорожник Д. И. Манжара писал, что часть рабочих, особенно квалифицированных, вербовалась из солдат, окончивших военную службу²⁶. Власти были заинтересованы в поселении бывших солдат в Туркестане и оказывали им всемерное содействие, пре-

²² ЦГА УзССР, ф. И-852, оп. 1, д. 14, 15, 26, 27; ф. И-853, оп. 1, д. 16, 17, 18, 19.

²³ ЦГА УзССР, ф. И-853, оп. 1, д. 27, л. 13—14.

²⁴ Там же, д. 1, 2, 4, 5, 13, 14, 17, 27; ф. И-852, оп. 1, д. 2, 4, 14, 16, 25, 26.

²⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 630, л. 13.

²⁶ Д. И. Манжара. Революционное движение в Средней Азии в 1905—1920 гг. Воспоминания, Ташкент, 1934, стр. 11.

доставляя бесплатные квартиры, ссуды на постройку и прочие льготы. Таким путем они рассчитывали приобрести «самых надежных вольнонаемных рабочих»²⁷.

Привлечение запасных солдат на Среднеазиатскую дорогу началось еще в период строительства. В июне 1898 г. начальник Туркестанского Военного Округа запрашивал начальника строительства о должностях, которые можно предоставить солдатам, остающимся на постоянное жительство в Туркестане. На что был дан ответ, что все солдаты, имеющие специальности, могут быть использованы на работе в депо, мастерских и основных железнодорожных службах²⁸.

В 1910 г. специальным циркуляром Министерства путей сообщения всем управлениям дорог вменялось в обязанность «постепенно замещать должности агентов дорог исключительно лицами, бывшими на военной службе из числа запасных нижних чинов»²⁹. Были установлены даже нормы приема их— 50—75% от общего числа железнодорожников. По свидетельству начальника Закаспийской области, данные батальоны служили практической школой, ежегодно увольняли в запас около 450 солдат, «обученных разным отраслям железнодорожной службы»³⁰. Еще в период строительства Закаспийской дороги число уволенных в запас солдат достигло в 1-м Закаспийском батальоне 2650 чел., во 2-м—1490, в общей сложности 4140 чел.³¹

В 1893 г. на Закаспийской дороге, несмотря на то, что строительство еще продолжалось, постоянными штатными рабочими уже служили 302 чел. бывших железнодорожных солдат³². Кроме них на транспорте служили вольнонаемными еще 360 бывших солдат из разных воинских частей.

Процесс оседания на Среднеазиатской дороге запасных солдат продолжался и в последующие годы. Известно, что немало их было занято на строительных и эксплуатационных работах на Самарканд-Андижанском участке, в 1897 г. 37 чел. из них работали в маханической части, 9 — в службе телеграфа, 14 — на строительных участках и т. д.³³ Большинство в прошлом служило в Закаспийских железнодорожных батальонах. По свидетельствам начальников служб, на Средне-

²⁷ ЦГИАЛ, ф. 954, оп. 1, д. 332, л. 11.

²⁸ Там же, ф. 314, оп. 1, д. 2, л. 63, 71.

²⁹ «Туркестанские ведомости», 17 января 1914 г.

³⁰ ЦГИАЛ, ф. 954, оп. 1, д. 332, л. 16.

³¹ Там же.

³² ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 1, л. 12.

³³ ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1, д. 10, л. 223, 225, 233.

азиатской дороге в 1898 г. запасные солдаты работали в материальной службе, на телеграфе и других участках³⁴.

К моменту завершения строительства Среднеазиатской дороги в 1899 г. в ее основных службах среди постоянных штатных работников насчитывалось около двух тысяч бывших солдат Закаспийских батальонов, что составляло свыше 20% личного состава дороги за этот год. Согласно приказу начальника дороги, на 1 сентября 1899 г. в районе 1-го Закаспийского железнодорожного батальона было взято на учет 861 чел., а на участке 2-го батальона — 911 чел. бывших солдат, служащих по вольному найму³⁵.

После расформирования Закаспийские железнодорожные батальоны оставили в транспортной системе Туркестана немало запасных военнослужащих. К началу 1915 г. в основных службах Среднеазиатской дороги числилось 4512 запасных солдат (около трети всех ее штатных работников)³⁶. Основную массу их (3742 чел.) составляли рабочие ведущих железнодорожных специальностей — 328 мастеровых, 300 слесарей, 138 поездных машинистов, 168 помощников машинистов, 80 старших рабочих, 120 кондукторов и т. д.

Закаспийские железнодорожные батальоны дали Среднеазиатской дороге большой отряд постоянных квалифицированных рабочих, которые в большинстве своем были последовательными пролетариями. Из их среды вышло немало активных участников революционного движения в Туркестане, таких как К. А. Скульский, В. А. Гражданкин, И. Л. Милоградов³⁷, Г. С. Кадыгроб³⁸ и др. Антиправительственная настроенность железнодорожных частей особенно проявилась во время подготовки к революции 1905 г.

Другой формой централизованного комплектования штатов Туркестанских дорог явился организованный перевод рабочих и служащих с центральных железных дорог. Мера эта осуществлялась в целях русификации края и, с другой стороны, диктовалась отсутствием подготовленных кадров на месте. Правительству была очевидна трудность подобного мероприятия. Если железнодорожных солдат удерживала в Туркестане воинская служба с жесткими карами дезертирства

³⁴ ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1, д. 2, л. 240, 241, 268.

³⁵ ЦГА УзССР, ф. И-852, оп. 1, д. 12, л. 88.

³⁶ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 1602, л. 40—45.

³⁷ См. картотеку активных участников революционного движения в Туркмении. Туркменский филиал ИМЛ при ЦК КПСС.

³⁸ Туркестанская секция военно-научного общества при центральном музее Советской Армии см. автобиографию Г. С. Кадыгроба.

и прочих нарушений дисциплины, то рабочим нужны были особые льготы, которые бы привлекали их в суровый далекий край и компенсировали трудности и лишения нелегкой жизни. С этой целью разрабатывается ряд мер материального поощрения железнодорожников, прибывающих в Туркестан с центральных дорог. Квалифицированные служащие и рабочие зачислялись в штат, обеспечивались несколько повышенным (на 10—15%) по сравнению с центральными дорогами содержанием. Управление обеспечивало приезжих квартирами, топливом, керосином, бесплатными проездными билетами. Согласно указанию Министерства путей сообщения (1899 г.), железнодорожникам для перевода из Европейской России выдавалось путевое довольствие в размере трехмесячного жалования, а из Закавказья — в размере двухмесячного. Это все касалось только организованного набора, остальные рабочие никакими преимуществами не пользовались. Повышенное материальное обеспечение привлекало железнодорожных рабочих из центра России, которым на родине далеко не всем был обеспечен прожиточный минимум. Большинство еда сводило концы с концами³⁹.

Так, транспортные службы укомплектовывались рабочими ведущих железнодорожных специальностей. Генерал-майор Милетант, ревизировавший в 1908 г. в комиссии графа Палена местные железные дороги, писал, что набор вольнонаемной рабочей силы на Среднеазиатской дороге осуществлялся «переводом с дорог Европейской России...» Ремонтными рабочими, сторожами, стрелочниками нередко работали представители коренного населения⁴⁰. Подобные же заключения он сделал и о Ташкентской дороге, где мастеровых и рабочих «большой частью приходилось брать с других дорог»⁴¹. В одном из донесений управляющего делами по передвижению войск говорится, что основную рабочую силу, занятую на эксплуатации первых участков Закаспийской дороги, представляли железнодорожные батальоны, инженерно-технический персонал и вольнонаемные мастеровые и рабочие. Последние в своем большинстве вывезены из России⁴².

Организованное поступление рабочей силы с центральных железных дорог началось по мере завершения строительст-

³⁹ И. М. Пушкарёва. Заработная плата железнодорожников накануне революции 1906—1907 гг., «История СССР», 1957, № 3, стр. 165—168.

⁴⁰ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 221, л. 17.

⁴¹ Там же, д. 216, л. 23.

⁴² ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 34, л. 141.

ва Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской дорог и пуска в эксплуатацию отдельных участков. На эти годы и падает большая часть организованного поступления железнодорожников из России. Правительство удовлетворяло таким путем первоначальную потребность местных казенных дорог в эксплуатационной рабочей силе. Пополнение, правда более замедленное, фактически не прекращалось вплоть до 1917 г. В «Туркестанских ведомостях» в декабре 1910 г. сообщалось, что на Ташкентскую дорогу переведено с других дорог 250 «агентов». Одновременно доставлено 90 паровозов и вагонов⁴³. В той же газете (январь 1911 г.) под рубрикой «Из железнодорожной жизни» сообщалось, что по распоряжению главного управления с сибирских дорог прикомандировано более 10 помощников начальников станций на вновь открытые разъезды Оренбургско-Ташкентской дороги⁴⁴.

Есть свидетельства, что среди переведенных на железные дороги Туркестана были рабочие не только железнодорожного транспорта, но и других производств. В марте 1901 г. на Среднеазиатскую дорогу вместе с оборудованием с Путиловского завода прибыли для его установки 6 рабочих-путиловцев⁴⁵. Неизвестно, остался ли кто-нибудь из них на постоянное жительство, но, несомненно, что они некоторое время жили в Туркестане. В 1911 г. в депо ст. Перовск трудились рабочие с Сормовского завода. Интересно, что лечились они «за счет Сормовского завода»⁴⁶.

Железнодорожники, переведенные с других государственных дорог, представляли значительную, притом наиболее квалифицированную часть личного состава дорог Туркестана. Источник этот имеет тем большее значение, что он поставлял на транспорт уже «готовых» квалифицированных рабочих; опытных, достаточно грамотных.

Описанные поступления железнодорожных кадров на транспортные магистрали Туркестана относятся к официально санкционированному, централизованному набору рабочей силы. Их значение в развитии местного железнодорожного пролетариата трудно переоценить. Следует подчеркнуть, что, несмотря на поощрительное отношение властей, они так и не стали опорой царского правительства в крае.

Со временем на железные дороги стали поступать большие группы рабочих, приехавших в Туркестан самостоятель-

⁴³ «Туркестанские ведомости», 23 декабря 1910 г.

⁴⁴ Там же, 11 января 1911 г.

⁴⁵ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 204.

⁴⁶ Госархив Оренбургской области, ф. 22, оп. 5, д. 18, л. 194.

но в поисках заработков. Они переселялись целыми семьями, нередко с многочисленными родственниками и земляками. Интересны воспоминания ветеранов железнодорожного транспорта и свидетельства живых очевидцев. Старейший железнодорожник Ушаков писал, что в 1898 г. их целая семья ткачей переехала из Тамбовской области в Кызыл-Арват, где мужчины устроились в железнодорожные мастерские⁴⁷. Из тех же мест переселился в 1910 г. рабочий М. И. Тетушкин, достигший в ташкентские Главные железнодорожные мастерские⁴⁸. Семья столяра В. Л. Обского прибыла в Закаспий в 1889 г. в поисках заработка⁴⁹. Массовое поступление русских рабочих в Туркестан на рубеже XIX—XX вв. отмечали и местные власти. По свидетельству начальника Закаспийской области, наиболее прочно оседали люди, имеющие здесь родственников и семьи⁵⁰.

Приток рабочей силы из центральных областей страны продолжался и после завершения строительства Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской дорог. Перечисление примеров подтвердило бы ту мысль, что стихийный прилив рабочей силы на туркестанские дороги из центральных областей неуклонно продолжался в течение всего рассматриваемого периода.⁵¹

Кадры транспортных рабочих пополнялись и за счет «политически неблагонадежных», высланных в Туркестан в административном порядке за «непокорство» и участие в забастовках. В большинстве своем это были квалифицированные рабочие, люди зрелые, прошедшие школу классовой борьбы и твердо уяснившие ее необходимость. На железных дорогах они работали преимущественно в мастерских. Число их было довольно значительным. Туркестан широко использовался властями как место ссылки. В 80-е годы сюда высылали народников, а в 90-е — социал-демократов. К началу 900-х годов количество политических ссыльных было так велико, что местные власти, обеспокоенные их численностью и растущим революционизирующим влиянием, забили тревогу. В мае 1903 г. генерал-губернатор края Н. А. Иванов писал министру

⁴⁷ Рукописный фонд Туркестанского филиала ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 1, оп. 2, д. 568, л. 53.

⁴⁸ «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане». Сборник статей и воспоминаний, Ташкент, 1955, стр. 132.

⁴⁹ Из беседы с Владимиром Леонардовичем Обским, записанной автором 1 декабря 1962 г. в гор. Ашхабаде.

⁵⁰ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7792, л. 138.

⁵¹ Министерство социального обеспечения УзССР. Личное дело № 2163 Иванова В. В. Воспоминания И. В. Бухаренко и др.

внутренних дел фон Плеве, что высылка в Туркестан «политически неблагонадежных» нежелательна и следует ее прекратить, так как она «не может не отразиться вредно на политических интересах» царского правительства в Средней Азии, так как выступления русских рабочих, влекущие за собой вмешательство полиции, а иногда и войск, опасно влияют на настроение коренного населения⁵². Фон Плеве ответил, что «меры к недопущению на будущее время гласно-поднадзорных в Туркестанский край будут приняты»⁵³. Однако перевод ссыльных революционеров продолжался; он особенно усилился после 1905 г.

В Туркестане к этому времени насчитывались сотни ссыльных и поднадзорных, живших в разных городах и местностях края. Десятки ссыльнопереселенцев работали в начале 900-х годов на Среднеазиатской дороге. Об этом свидетельствуют, в частности, многочисленные списки «поднадзорных по государственным преступлениям». В них значится много рабочих железнодорожных мастерских — П. П. Цулай и А. Коробейников (Кизыл-Арват)⁵⁴, В. Д. Корнюшин, М. Д. Савченко⁵⁵, С. А. Киселев, Л. С. Банах⁵⁶ (Ташкент) и многие другие⁵⁷.

Ссыльных революционеров немало было и в других железнодорожных службах. Среди них Е. З. Новоковский, осужденный за участие в революционном движении, работал в конторе 5-го участка по постройке Оренбургско-Ташкентской дороги⁵⁸; С. Анфилов, высланный из Саратова за революционную деятельность (слесарь Ташкентских железнодорожных мастерских); М. Ф. Бундюков, сосланный из Харькова за принадлежность к Харьковскому комитету РСДРП, служил в управлении Среднеазиатской железной дороги⁵⁹; Л. Ф. Фокин, член Петербургской организации РСДРП, служивший в конце 1903—начале 1904 гг. на ст. Бахарден Среднеазиатской дороги⁶⁰ и другие⁶¹.

⁵² ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 212, л. 1.

⁵³ Там же, л. 7.

⁵⁴ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 8390, л. 3.

⁵⁵ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 192; ф. И-133, оп. 1, д. 198, л. 3—4.

⁵⁶ Там же, ф. И-17, оп. 1, д. 31207, л. 31.

⁵⁷ Там же, ф. И-1, оп. 31, д. 192; ф. И-133, оп. 1, д. 198.

⁵⁸ Г. Берсенев. К истории туркестанской ссылки, В сб. «Революция в Средней Азии». Ист. парт. Ср. Аз. бюро ЦК ВКП(б), Ташкент, 1929.

⁵⁹ А. В. Пясковский. Революция 1905—1907 годов в Туркестане, М., 1958, стр. 78.

⁶⁰ Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 гг. Документы и материалы, Аш-кибид, 1962, стр. 41.

⁶¹ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 8401, л. 165.

В общей массе туркестанских железнодорожников ссыльные рабочие занимали сравнительно небольшой удельный вес, но политическое влияние их было велико, именно из их среды вышли многие видные деятели революционного движения в Туркестане.

Таким образом, русские рабочие, прибывавшие в Туркестан различными путями, не исключая и политических ссылок, представляли другой важнейший источник пополнения транспортного пролетариата. Он имел первостепенное значение, поскольку обеспечивал дорогу квалифицированными кадрами, людьми зрелыми в политическом отношении. Русские рабочие стали активной революционной силой, авангардом многих выступлений туркестанского пролетариата на всех этапах его развития.

Роль коренного населения как источника пополнения рабочей силы на железных дорогах Туркестана определялась двумя моментами. С одной стороны, процесс капиталистического развития вел к расслоению мелких производителей и образованию огромной резервной армии труда, часть из которой уходила на транспорт; с другой стороны, его тормозила великодержавно-шовинистическая политика царизма, выразившаяся, в частности, в том, что на государственную службу местное население вообще не принимали. Эти две стороны, из которых одна представляла объективный процесс, а другая — выражение общего курса самодержавия, по сути взаимоисключали друг друга. И если администрация пошла, в конце концов, на использование местных рабочих на транспорте, то к этому ее вынудил острый недостаток рабочей силы.

В конце XIX—начале XX в. феоальное землевладение занимало господствующее положение во всех основных районах Туркестана. Однако в крае происходили процессы, свидетельствующие о зарождении капиталистических отношений, на что решающее влияние оказало создание железнодорожной системы. В. И. Ленин развитие железнодорожных связей в колониях расценивал как фактор, способствующий возникновению в них капитализма⁶².

То обстоятельство, что транспортное строительство в Туркестане осуществлялось царским правительством за счет казны и в интересах русской буржуазии, наложило отпечаток на уровень и общую направленность капиталистического развития края. Касаясь экономического значения первой в Туркестане железной дороги, В. И. Ленин указывал в 1901 г., что

⁶² В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 27, стр. 394—395.

«Закаспийская дорога стала «открывать» для капитала Среднюю Азию...»⁶³

Завершение двух крупнейших железнодорожных магистралей, связавших Туркестан с Россией в двух направлениях, способствовало установлению и развитию между ними новых торгово-экономических связей и вызывало большие изменения в социально-экономических отношениях края.

Новые торговые связи и экономические отношения оказали свое влияние и на сельское хозяйство. Его развитие целиком подчинялось интересам русского капитала, а возможности сбыта и потребности промышленности толкали на путь производства товарной продукции. Все это способствовало зарождению товарного производства, капиталистических форм эксплуатации и классовой дифференциации в местной деревне.

Формы эксплуатации местного крестьянства в колониальном Туркестане были многочисленны и разнообразны. Капиталистическое ростовщичество, наемный труд, феодальная издольная аренда, многочисленные государственные поборы приводили к массовому разорению крестьянских хозяйств. По отдельным данным, в Ферганской области безземельные хозяйства составляли в Маргиланском уезде—22%, в Андижанском—15%, в Наманганском—11%⁶⁴, в Закаспийской области—9,6%⁶⁵. Росло число обнищавших крестьянских хозяйств, лишенных земли, скота в Сырдарьинской и Семиреченской областях⁶⁶. «Экономическая обстановка кишлачного пролетариата год от году делается все хуже и хуже, ибо год от году все трудней и трудней не умереть с голоду человеку...» — писала большевистская газета «Русский Туркестан», — Беднейшая часть крестьянства дошла «до полного разорения, приобретавшего их к лику неудержимо растущего туземного пролетариата»⁶⁷.

Обнищавшая сельская беднота, а также разорившиеся кустари пополняли резервную армию труда, которая неуклонно возрастала, поскольку процесс деклассирования мелких

⁶³ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 5, стр. 82.

⁶⁴ А. М. Аминов: Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период), Ташкент, 1959 г., стр. 170.

⁶⁵ А. А. Росляков. Большевики Туркестана в борьбе за власть Советов (1917—1918 гг.), Ашхабад, 1961 г., стр. 74.

⁶⁶ П. Галузо. К истории колониальной эксплуатации Казахстана в конце XIX — начале XX вв. (по материалам южных районов Казахстана), В кн. «Особенности империализма в России», М., 1963.

⁶⁷ «Русский Туркестан», 11 августа 1906 г.

производителей имел тенденцию к усилению. Из нее и рекрутировался местный городской и сельский пролетариат.

Трудящиеся коренных национальностей использовались на наиболее тяжелых работах по сооружению транспортного полотна. Очевидцы отмечали, что они шли весьма охотно на железнодорожную службу, но принимались с большими ограничениями и лишь на должности чернорабочих и путевых сторожей⁶⁸. Голод и нищета вынуждали их оставлять хиреющее хозяйство и двигаться в поисках заработков. «Туркмен гнало на железную дорогу безземелье, нищета. Не было ни скота, ни средств для поддержания хозяйства,—вспоминает старейший железнодорожник, участник революционного движения в Закаспии Вельмурад Кучумов.—Отец сказал мне — или умереть с голоду, или устроиться на работу. Такое положение было у всех туркмен, поступавших на железнодорожную службу»⁶⁹. Все это приводило к тому, что коренное население поставляло рабочую силу на наиболее тяжелые неквалифицированные работы по ремонту и реконструкции путей, сооружению построек и др.

Лица местных национальностей были заняты и на эксплуатации транспорта (преимущественно на поденных, неквалифицированных работах). Из заключения ревизии Ташкентской дороги за 1908 г., в частности, известно, что поденные рабочие для службы пути комплектовались преимущественно «из местных киргиз»⁷⁰. По свидетельству начальника той же дороги (1910 г.), коренному населению сдавались подряды, а также определяли его на железнодорожную службу⁷¹.

В итоге на Среднеазиатской и Ташкентской дорогах уже в первые годы эксплуатации образовалась небольшая, но довольно устойчивая группа рабочих местных национальностей. В кизыл-арватских Главных мастерских Среднеазиатской дороги, например, работало в 1897 г. 11 туркмен⁷². Среди ремонтных рабочих в 1903 г. было 768 чел. из коренного населения и иностранноподданных (их правительство объединяло в одну группу), что составляло 42% от их общего чис-

⁶⁸ В. Н. Антипин. Закаспийская военная железная дорога, В кн. «Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге от Кизыл-Арвата до Ташкента», под ред. А. М. Дмитриева-Мамонтова, СПб., 1903, стр. 207.

⁶⁹ Из беседы с В. Кучумовым, записанной автором 1 декабря 1962 г. в Ашхабаде.

⁷⁰ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 216, л. 23.

⁷¹ Госархив Оренбургской области, ф. 142, оп. 6, д. 4, л. 27.

⁷² ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1768, л. 171; д. 1864, л. 48.

ла⁷³. Местный рынок резервной рабочей силы поставлял людей для службы тяги, в большинстве своем поденщиков. На Среднеазиатской дороге в первые годы ее эксплуатации работало поденно 113 туркмен и 74 узбека⁷⁴. А к 1905 г. только на Закаспийском участке Среднеазиатской дороги работало 140 туркмен и 59 узбеков⁷⁵. Это, бесспорно, имело важное значение в формировании кадров железнодорожных рабочих из коренного населения. Первоначально служба была для них не более, чем отходным ремеслом, но со временем они превращаются в настоящих пролетариев, для которых работа на транспорте становится основным источником жизни.

Процесс формирования железнодорожного пролетариата из коренного населения протекал бы, несомненно, намного интенсивнее, если бы его не тормозило царское правительство. Начальник Закаспийской области А. П. Куропаткин «во главе всех административных мероприятий» поставил «полное обрусение» личного состава Закаспийской дороги⁷⁶, а в дальнейшем потребовал «по причинам политическим и военным» заменить рабочих местных национальностей русскими⁷⁷. Эти меры не были результатом самоуправства местных властей, они диктовались сверху, царем, являясь закономерным выражением всей великодержавно-шовинистической антинародной политики. В 1899 г. в министерствах военном и путей сообщения разрешался вопрос об увольнении с железных дорог всех «иноверцев». 17 сентября 1899 г. военный министр подписал специальное отношение о строго ограниченном использовании лиц нерусской национальности на железных дорогах⁷⁸.

Официальная установка была положена в основу деятельности администрации по подбору кадров на туркестанских железных дорогах. В 1899 г. рабочие из коренного населения принимались на железнодорожную службу только с разрешения генерал-губернатора и в определенном процентном отношении. Представитель военного министерства на Среднеазиатской дороге писал (1899 г.), что взятый курс «имеет для обрусения чрезвычайную политическую важность, так как заполнение низших служащих туземным элементом вредно и опасно...» И далее: «достигнутые... результаты в отношении

⁷³ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 11, д. 70, л. 92.

⁷⁴ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7799, л. 136.

⁷⁵ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7818, л. 51.

⁷⁶ «Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге от Кызыл-Арвата до Ташкента». Под ред. А. М. Дмитриева-Мамонтова, СПб., 1903, стр. 20.

⁷⁷ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 7, л. 13.

⁷⁸ ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 4, д. 1, л. 49, 98.

предпочтительности русских рабочих перед туземцами» строго охранять в будущем⁷⁹.

Реакционная русификаторская политика царской администрации не могла приостановить процесс развития местных железнодорожных кадров, но она заметно его затормозила.

Из других источников пополнения транспортного пролетариата Туркестана следует отметить поступления рабочей силы с общероссийского рынка труда—крестьян-отходников, выходцев из средних городских прослоек, деклассированных развивающимся капитализмом. В. И. Ленин, как известно, среди основных направлений отходников выделял железнодорожные работы⁸⁰.

Расслоение деревни и экспроприация мелких производителей создавали огромный рынок труда. Гонимые нуждой, крестьяне покидали родные места. Огромными массами скапливались они на строительстве и оседали на железных дорогах. Бывшие строители представляли наименее квалифицированную часть транспортных рабочих. По мере пуска в эксплуатацию отдельных участков Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской дорог из их среды стали выделяться рабочие-эксплуатационники. Старый железнодорожник, видный деятель революционного движения в крае Д. И. Манжара в своих воспоминаниях писал: «Чернорабочие, которые длительное время работали на заводах и в мастерских под руководством квалифицированных рабочих, постепенно приучались владеть инструментом, приобретали квалификацию, сдавали пробу или просто переводились в помощники слесаря, в молотобойцы, кузнецы, в подручных котельщиков, в помощники машинистов на паровозах. В особенности это практиковалось на железной дороге в депо и мастерских, главным образом, по ремонту вагонов... Таких рабочих на Среднеазиатской дороге было процентов 15»⁸¹.

Большинство рабочих (в прошлом крестьян) трудилось на дороге временно и поденно. Интересны в этом отношении списки «прибыли и убыли» служащих на Закаспийской железной дороге. На 1 января 1897 г. в ее основных службах состояло 4006 чел., разделявшихся по сословиям так: дворян — 250, потомственных граждан — 100, представителей духовенства — 29, купцов — 9, мещан — 495, крестьян — 3031⁸². Из приня-

⁷⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 1, д. 194, л. 128.

⁸⁰ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 588.

⁸¹ Д. И. Манжара. Революционное движение в Средней Азии в 1905—1920 гг. Воспоминания, Ташкент, 1934, стр. 11.

⁸² ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7799, л. 134.

тых к январю 1901 г. на дорогу 6501 чел. крестьяне составляли 4611 чел.; из уволенных за этот же год 5753 чел. крестьян было 3628 ⁸³. В этих статистических данных учитывалось происхождение людей, а не их фактическое социальное положение. Но и они достаточно свидетельствуют о том, что крестьянство, без сомнения, составляло значительную часть поступлений этих лет. Старый железнодорожник П. Акимов пишет в воспоминаниях: «Жить было нечем. Отец, брат и я выехали в Закаспийскую область в Мерв на заработки». Начав с ученика слесаря, он уже в 1904 г. выполнял квалифицированные работы в депо станции Ашхабад ⁸⁴. В поисках заработка переехали в Закаспий из Нижегородской губернии целые семьи рабочих Е. К. Сухова ⁸⁵, П. Д. Ионычева и др., которые в 90-е годы трудились на эксплуатации Красноводского участка Закаспийской дороги ⁸⁶. Голод вынуждал идти работать на железные дороги и разорившихся крестьян-переселенцев.

Заселение края русскими крестьянами, осуществлявшееся как мера колонизации Туркестана, началось после присоединения его к России и усилилось в 90-е годы. Однако эту кампанию царское правительство не смогло довести до конца. До 60% переселенцев оставались неустроенными. В местных архивах хранятся многочисленные документы, свидетельствующие об их крайне бедственном положении. В одном из них говорится: «Крестьяне совсем бедные, терпят голод, хлеба нет, купить не на что... Время подходит к осени, надо пахать землю, а скота нет, они не знают, что делать ⁸⁷». Десятки прошений, жалоб, каждая из которых подавалась от целого селения, наводняли канцелярии начальников уездов ⁸⁸. Ревизия графа Палена указывала, что «число неустроенных переселенцев увеличивается безостановочно», в ряде уездов количество их приближается к общему числу крестьянских дворов в старых поселках ⁸⁹.

Заброшенные в далекий край, вконец обнищавшие, лишённые средств к существованию, переселенцы со временем

⁸³ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7810, л. 159—160.

⁸⁴ Рукописный фонд Туркменского филиала ИМЛ, при ЦК КПСС, ф. 1, оп. 2, д. 588, л. 46.

⁸⁵ Из беседы с Е. К. Суховым, записанной автором 30 ноября 1962 г. в гор. Ашхабаде.

⁸⁶ Из беседы с П. Д. Ионычевым, записанной автором 29 ноября 1962 г. в гор. Ашхабаде.

⁸⁷ ЦГА УзССР, ф. И-17, оп. 1, д. 15517, л. 178.

⁸⁸ Там же, л. 180, 190, 310; д. 14429, д. 14539, д. 14542.

⁸⁹ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 431, л. 172.

стали представлять среду весьма оппозиционную. «Настроение их, — отмечала комиссия графа Палена, — с течением времени приняло характер угрожающий общественному спокойствию и безопасности. Когда же вся эта масса подпала под развращающее действие политической пропаганды, то действия ее стали особенно вызывающими и настойчивыми»⁹⁰.

Переселенцы, имевшие средства для обратного проезда, нередко возвращались на родину. Но основная их масса оседала в Туркестане, пополняя резерв избыточной рабочей силы. В некоторые годы эта армия очень сильно разрасталась. В «Туркестанских ведомостях» сообщалось: «Ташкент не помнит такого громадного прилива в город безработных рабочих, какой наблюдается в настоящее время. Среди безработных наблюдаются так называемые «самовольные переселенцы». Их положение плачевно. Зимой работы останавливаются и спрос на рабочие руки самый ничтожный — 15—20 чел. Чтобы найти какой-то выход из положения, рекомендуется развернуть работы по благоустройству города»⁹¹.

Так, самовольные переселенцы становились потенциальными рабочими. Голод гнал их на рынок труда, где они продавали свою рабочую силу на заводах, фабриках, промыслах и железных дорогах.

Из газет известно, что многие из них «нанимались в прислуги, приспособлялись к мастерским и ремеслам и т. д.»⁹² Комиссия гр. Палена также отмечала, что переселенцы шли на заводы, промыслы и в наем к частным лицам⁹³. Часть из них жила «батрачеством на поденной работе у старожиллов, извозом, мастерством, арендой киргизских земель», а некоторые «промышляли торговлей»⁹⁴. Направлялись они и на железнодорожный транспорт. Будучи пополнением молодым, использовались в основном на неквалифицированных работах; постоянных штатных рабочих среди них почти не было. По политическому кругозору эта группа больше тяготела к мелкобуржуазной прослойке подобно отходникам и другим выходцам из мелкобуржуазной среды.

Итак, источники формирования железнодорожного пролетариата Туркестана весьма разнообразны. Наряду с квалифицированными рабочими на транспорт шли и разорившиеся крестьяне, и кустари из русского и коренного населения. И ес-

⁹⁰ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 431, л. 9.

⁹¹ «Туркестанские ведомости», 4 февраля 1910 г.

⁹² «Туркестанские ведомости», 9 октября 1910 г.

⁹³ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 1396; оп. 1, д. 310, л. 4.

⁹⁴ Там же, оп. 2, д. 471, л. 173.

ли первые были уже постоянными рабочими, то вторые представляли по существу полупролетарскую массу.

Несомненна ведущая роль русских рабочих, занимавших среди туркестанских железнодорожников значительный удельный вес и оказывавших на них огромное политическое влияние. Они попадали сюда в качестве железнодорожных солдат, рабочих централизованного набора с российских дорог, ссыльных революционеров и др. Солдаты, направленные в край царскими властями в целях обеспечения государственного транспорта благонадежной рабочей силой, представляли один из важнейших источников пополнения местного транспортного пролетариата. Вместе с железнодорожниками централизованного набора они поступали в службы движения, тяги и др.; рабочие, прибывшие самостоятельно, а также все преследуемые за политическую деятельность, работали, как правило, в главных и участковых мастерских.

Несмотря на противодействие властей, местный железнодорожный пролетариат в значительной части формировался и из коренного населения. Огромная резервная армия труда, ежегодно пополнявшаяся деклассированными ремесленниками и разорившейся деревенской беднотой, свидетельствовала о массе потенциальной рабочей силы, которая при благоприятных обстоятельствах могла бы широко использоваться на железных дорогах. Многотысячная армия строителей оставила после себя на транспорте большую группу рабочих местных национальностей. Немало их, гонимых голодом и нуждой, направлялось на железнодорожную службу и непосредственно от земли.

Рабочие из коренного населения использовались на наименее квалифицированных, преимущественно поденных, работах. Несомненно, что со временем некоторые из них стали выдвигаться на более ответственные должности. Однако этому процессу, как и общему их численному росту, препятствовала русификаторская политика царской администрации. Приведенные материалы, отражающие ее в действии, позволяют вскрыть условия, в которых происходило формирование кадров железнодорожных рабочих из коренного населения и причины их несколько замедленного поступления на железнодорожную службу.

В пестрой многонациональной армии на основных службах туркестанских железных дорог немалый процент занимали выходцы из промежуточных слоев населения центральных областей страны. Это была социально неоднородная масса, куда входили и крестьяне-отходники, и разорившиеся пере-

селенцы; и выходцы из деклассированных средних городских прослоек. Разными путями направлялись они в Туркестан, пополняя ряды демократических слоев русского населения в крае. Прилив русских трудящихся на местный транспорт, наблюдавшийся в течение всего рассматриваемого периода, сыграл свою роль в укреплении солидарности местного и русского трудового народа.

ЧИСЛЕННОСТЬ, СОСТАВ И РАЗМЕЩЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ ТУРКЕСТАНА (1899—1914 гг.)

Выше были рассмотрены истоки формирования рабочих кадров на железных дорогах Туркестана. Анализируя процесс их дальнейшего развития, необходимо вскрыть внутренние стороны становления пролетариата с его количественными и качественными изменениями. Своеобразие условий формирования железнодорожных рабочих Туркестана повлияло на их социальный и национальный состав, определило его пестроту и разнородность.

На верху социальной иерархии железнодорожников находились высшие служащие, руководящая администрация и наиболее квалифицированный инженерно-технический персонал. Эта прослойка, материально хорошо обеспеченная, пользовалась всеми повышенными льготами железнодорожной службы.

Средние служащие занимали промежуточное положение между высшей администрацией и низшими служащими. Будучи материально обеспечены слабее, они, тем не менее, примыкали к привилегированной группе. Это была мелкобуржуазная прослойка в среде железнодорожников.

Низшие служащие (телеграфисты, кассиры, конторщики, рассыльные и др.) получали грошовое жалование и имели ограниченные права. Они, бесспорно, представляли наиболее эксплуатируемую часть и по своему положению примыкали к пролетариату.

Особое место среди железнодорожников занимали рабочие — типичная наемная сила капиталистического производства, подверженная, как и везде, усиленной эксплуатации. В. И. Ленин, оценивая общую массу железнодорожных служащих как среду полупролетарскую⁹⁵, железнодорожных рабочих относил к числу рабочих на крупных капиталистических предприятиях⁹⁶. Наряду с фабрично-заводской и горной

⁹⁵ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 13, стр. 76.

⁹⁶ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 498.

промышленностью, железные дороги, по его словам, давали профессиональных наемных рабочих⁹⁷.

В Туркестане, где промышленный пролетариат вообще был слабо развит, железнодорожные рабочие являлись его наиболее оформленным отрядом. Этому немало способствовало то обстоятельство, что они были заняты в крупном государственном постоянно работающем капиталистическом предприятии, заметно выделявшемся среди зарождающихся капиталистических производств края.

В целом железнодорожные рабочие не представляли однородной массы. Наиболее политически развитую, кадровую часть их занимали рабочие мастерских и депо. Они были близки к металлистам, которых В. И. Ленин называл передовым отрядом пролетариата⁹⁸. Численно рабочие мастерских занимали до трети транспортных рабочих, а их социальный состав определяли рабочие из центральных областей, отслужившие железнодорожные солдаты, политические ссыльные.

Другую группу составляли рабочие двух основных железнодорожных служб — тяги и движения. Постоянные штаты комплектовались преимущественно имеющими специальность рабочими, уволенными в запас железнодорожными солдатами и, отчасти, пришлыми и местными крестьянами.

В службе пути были заняты в большинстве неквалифицированные рабочие — наименее активная часть железнодорожного пролетариата. Сравнительно несложный труд путевых рабочих позволял принимать вчерашних крестьян и кустарей-носителей мелкособственнической психологии, еще не вполне порвавших со своей прошлой социальной средой и тяготевших к ней.

Социальный состав железнодорожных рабочих и служащих Туркестана на протяжении рассматриваемого периода в общем не изменился, но их численный состав подвергся существенным изменениям.

До 1899 г. количество штатных железнодорожников Среднеазиатской дороги было сравнительно невелико, однако оно заметно увеличивалось с завершением отдельных участков и пуском их в эксплуатацию. Временный штат Закаспийской дороги в 1889 г. состоял всего из 782 чел.⁹⁹ За годы строительства численность штатных железнодорожников возросла, со-

⁹⁷ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 582.

⁹⁸ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 30, стр. 313.

⁹⁹ ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 1, д. 1462, л. 25—28.

ставив последовательно в 1892 г.— 4533 чел.¹⁰⁰, в 1893 г.— 4368 чел., в 1895 г.— 4728 чел.¹⁰¹

Наибольшие колебания в численности, как видно из табл.1, падают на годы завершения строительства дорог. Текущее рабочей силы в последующие годы наблюдалась преимущественно среди временных и поденных рабочих. Число уволен-

Таблица 1

Рост численности рабочих и служащих на железных дорогах Туркестана (1898—1913 гг.), чел.*

Железные дороги	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.
Среднеазиатская . . .	9075	9256	13241	15003	16767	17172	17672	18696
Ташкентская** . . .	—	—	—	—	—	—	—	3474
Ферганская	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	9075	9256	13241	15003	16767	17172	17672	22170

* Таблица составлена по данным статистических сборников Министерства путей сообщения, вып. 61, 65, 69, 73, 77, 81, 85, 89, 93, 102, 106, 113, 122, 129, 141, таблица XII.

** Данные по Ташкентской дороге сокращены вполтину, так как на территории Туркестана проходила половина дороги—участок Саксаульская—Ташкент.

Продолжение табл. 1

Железные дороги	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
Среднеазиатская . . .	17620	17488	16420	15901	17455	17949	17519	16511
Ташкентская** . . .	7348	7316	8304	9216	10652	12316	9810	9233
Ферганская	—	—	—	—	—	—	—	318
Итого	24968	24804	24724	25117	28107	30265	27329	26062

¹⁰⁰ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 826, л. 113.

¹⁰¹ Там же, д. 32, л. 287—289, 240.

ных на Среднеазиатской железной дороге¹⁰² в 1901 г. составляло 45,7%, в 1905 г. — 18%; в 1910 г. — 27%; в 1912 г. — 26,1%. На Ташкентской дороге потеряли работу в 1910 г. 32,5% от общего числа железнодорожников, и в 1912 г. — 21,1%.

Причины текучести рабочей силы кроются в тяжелых условиях труда и быта на железных дорогах Туркестана.

К 1910—1914 гг. в Туркестане сложился относительно устойчивый отряд железнодорожников, насчитывавший свыше 25 тыс. чел. Среди личного состава железных дорог Азиатской России туркестанские железнодорожники составляли не менее 25%¹⁰³, что в условиях недостаточного развития фабрично-заводской промышленности края, бесспорно, имело важное социально-экономическое значение.

Приведенные в табл. 1 сведения дают представление о численности всего личного состава железных дорог Туркестана. Выделение и подсчет собственно железнодорожных рабочих связаны с большими трудностями. Во всех официальных и неофициальных отчетах железнодорожники — от высших служащих до рабочих — представлены как социально однородная масса. Все материалы, характеризующие их состав и положение, приводятся в средних показателях.

Для получения сводных данных о численности рабочих приходилось производить непосредственные подсчеты по разным железнодорожным службам и профессиям полученные результаты, учитывая ограниченность и тенденциозность материала; сверять с разными источниками, многочисленными официальными и неофициальными отчетами. Наиболее трудно было подсчитать количество рабочих железнодорожных мастерских, поскольку большинство их не входило в штат и не учитывалось официальной статистикой. В табл. 2 приведены данные об общей численности железнодорожных рабочих Туркестана и распределении их по основным группам профессий.

В табл. 2 приведены данные о численности рабочих, занятых на трех основных службах железных дорог Туркестана к 1914 г. При расчетах не учтены сведения о проводниках вагонов, носильщиках багажа, поездных и багажных весовщиках

¹⁰² Сведения составлены по данным статистики служащих на железных дорогах, участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс на 1.1—1911 г., СПб., 1913 г., стр. 18, табл. 4; на 1.1—1913 г., Петроград, 1915 г., стр. 18, табл. 4.

¹⁰³ Подсчитано по данным, приведенным в книге А. Г. Рашина «Формирование рабочего класса России» М., 1958, стр. 123 и табл. 1 настоящей работы.

Таблица 2

Распределение рабочих железных дорог Туркестана по основным группам профессий к 1914 г., чел.*

Наименование служб и профессий	Средне-азиат-ская	Таш-кент-ская**	Фер-ганская	Итого
Служба тяги				
Рабочие по тяге поездов				
машинисты паровозов, их помощники, кочегары;	700	370	10	1080
машинисты водокачек, машинисты нефтекачек, водоливы, машинисты водопреснителей	800	370	15	1185
Рабочие по ремонту подвижного состава и оборудования				
участковых мастерских и депо	3000	800	85	3885
главных мастерских	1650	—	—	1650
Итого	6150	1540	110	7800

* Таблица составлена на основании следующих материалов: сведений о рабочих трех основных железнодорожных служб (без главных и участковых мастерских) Среднеазиатской и южной части Ташкентской дороги, полученных выборочным путем из статистического сборника МПС, вып. 141, ч. 1, табл. 12 стр. 18; данных Высочайше учрежденной Особой высшей комиссии, вып. 93, Среднеазиатская железная дорога, стр. 230, приложение, стр. 12: Ведомости штатного содержания, квартирного довольствия служащих казенных железных дорог на 1911 г., стр. 106, 111, 165, 182—195, 198; Отчета по эксплуатации Ташкентской железной дороги за 1914 г., стр. 87; Статистических материалов «Железнодорожный транспорт в 1913 г.» под ред. В. В. Рачинского и др., стр. 156—159.

Аналогичные данные по Ферганской дороге получены из Статистической ведомости служащих и рабочих Ферганской железной дороги на 1913 г. (ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 4, д. 244, л. 164—175) и из некоторых сведений о рабочей силе на Ферганской железной дороге на 1916 г. (ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 16, д. 381, л. 41—42).

Наиболее полные данные о численности рабочих мастерских были найдены в «Сведениях о наличном составе мастерских и рабочих железнодорожных мастерских и депо Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог» (ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 527, л. 8—9). Поскольку эти данные датированы 1907 г., их приходилось сверять с некоторыми показателями за 1913—1914 гг. (Отчет по эксплуатации Ташкентской железной дороги, Оренбург, 1915 г., стр. 87; С. И. Гулишамбаров. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой, Ашхабад, 1913 г.).

** Учтены данные о рабочих, обслуживающих южную часть дороги, проходившую по территории Туркестана,—участок Саксаульская—Ташкент.

Продолжение табл. 2

Наименование служб и профессий	Средне-азиатская	Ташкентская**	Ферганская	Итого
Служба движения и связи				
Формирование, обслуживание и пропуск поездов (составители, сцепщики, осмотрщики вагонов, стрелочники и др.)	2100	1100	45	3245
Телеграфные мастерские (монтеры, электрики и др.)	10	5	7	22
Итого	2110	1105	52	3267
Служба пути и сооружений				
Ремонт и охрана путей и сооружений (путевые рабочие, путевые, мостовые и тоннельные обходчики, дежурные по переездам, переездные сторожа, дорожные и мостовые мастера и др.)	3800	1550	85	5435
Надзор за зданиями и содержание их (уборщики вокзальных помещений, дворники, плотники, печники и др.)	200	60	10	270
Итого	4000	1610	95	5705
Всего по железным дорогам	12260	4255	257	16772

и подсобных рабочих, обслуживающих производственный процесс, а также принятых по договору с подрядчиками и случайно-поденных, привлекавшихся на транспорт для исправления полотна при стихийных бедствиях.

Рабочие от подрядчиков относились к разряду «поденных» и почти целиком сосредоточивались в службе пути (содержание земляного полотна, искусственных сооружений, товарных дворов и т. д.). В 1913 г. на Среднеазиатской дороге в службе пути и сооружений было занято 1382 поденных рабочих¹⁰⁴. Сведения об их числе на Ташкентской дороге не обнаружены. Однако по аналогии со Среднеазиатской (общее число занятых на ней рабочих было в два раза больше, чем на южном участке Ташкентской) можно предположить, что количество рабочих от подрядчиков на ней вполнину меньше, чем на Среднеазиатской, т. е. приблизительно 700 чел. Общая чис-

¹⁰⁴ Статистический сборник МПС, вып. 141, ч. 1, Петроград, 1916, табл. XII, стр. 2—9.

ленность поденных рабочих на двух названных дорогах составляла к 1913 г. 2100 чел. Сложив эту цифру с итоговой в табл. 2 (16772 чел.), получим число — 18854 чел. А с учетом указанных выше категорий рабочих, не вошедших в расчет, но занятых на транспорте, цифра эта возрастет до 20 тыс. чел.

Эти данные отражают численность железнодорожного пролетариата Туркестана накануне первой мировой войны.

Поскольку известно, что численность рабочих и служащих трех указанных дорог к 1914 г. составила 26,5 тыс. чел. (см. табл. 1), а собственно рабочих насчитывалось 20 тыс. чел., можно подсчитать удельный вес рабочих в общей массе туркестанских железнодорожников. К 1914 г. он составил 75,4 %.

Характеризуют ли эти пропорции все годы рассматриваемого периода? Наличие сведений о штатах в процессе сооружения Среднеазиатской дороги позволяет установить, что такое соотношение между численностью рабочих и общей массой железнодорожников оставалось стабильным. В 1892 г., например, среди штатных железнодорожников 75 % составляли рабочие¹⁰⁵. Аналогичное положение характерно и для 1895 г.¹⁰⁶

Следовательно, удельный вес рабочих среди личного состава железных дорог Туркестана за рассматриваемые годы в общем оставался неизменным, составляя не менее $\frac{3}{4}$ ¹⁰⁷. Это дает возможность, исходя из общей численности личного состава местных железных дорог, отраженной в табл. 1, дать более или менее точный подсчет железнодорожных рабочих Туркестана за любой год с конца прошлого столетия до 1914 г.

В ходе развития железнодорожный пролетариат изменялся качественно и возрастал количественно. В 1901—1902 гг. на Среднеазиатской дороге трудилось не менее 10—11 тыс. рабочих, не считая поденных. Среди них на постоянной, штатной работе было около 900 рабочих службы движения — со-

¹⁰⁵ Подсчитано по материалам ЦГВИА СССР, оп. 1, д. 826, л. 113.

¹⁰⁶ Там же, д. 32, л. 287—289, 240.

¹⁰⁷ Следует заметить, что в статье М. Х. Асылбекова «К истории формирования железнодорожного пролетариата в дореволюционном Казахстане», опубликованной в 3-м выпуске Известий АН Казахской ССР за 1961 г. (Серия истории, археологии, этнографии) приводятся несколько иные пропорции соотношения железнодорожных рабочих и служащих на территории нынешнего Казахстана. В статье удельный вес рабочих определяется в 85 %. Не вступая в полемику с автором, поскольку он не раскрывает в работе методiku определения данных пропорций, мы тем не менее отстаиваем собственные расчеты. Следует заметить, что указанные пропорции отражают соотношения рабочих и служащих и на современной Ташкентской дороге.

ставителей поездов, сцепщиков, проводников, стрелочников, сигнальщиков; около 500 — службы тяги — кочегаров депо, машинистов нефтекачек, машинистов водоснабжения и помощников, смазчиков¹⁰⁸; 3695 — службы пути — дорожных мастеров, ремонтных рабочих, слесарей, плотников, сторожей и др.¹⁰⁹ В мастерских постоянных штатных рабочих насчитывалось 120 чел. Все остальные работали временно и сдельно.

На Ташкентской дороге в 1906 г. общая численность рабочих на всех участках достигала 8—9 тыс. чел.¹¹⁰ Среди штатных рабочих службы тяги (739 чел.) 516 машинистов и их помощников, 49 кочегаров депо, 113 машинистов водокачек и их помощников, 105 кочегаров и водоливов. В мастерских и депо трудилось 100 штатных рабочих¹¹¹. В службе движения насчитывалось около 1300 постоянных рабочих, из них: кондукторов — 614 чел., стрелочников свыше 500 и др.¹¹² В службе пути было занято 3105 чел. (1019 ремонтных рабочих, остальные — слесари, кузнецы, молотобойцы и др.).

Отсутствие достаточных сведений лишает возможности проанализировать изменения, происходившие из года в год в численном составе всех ведущих железнодорожных специальностей. Однако табл. 3 дает представление об изменениях в численном составе рабочих отдельных профессий.

Количество рабочих указанных специальностей на протяжении рассмотренного пятнадцатилетия неуклонно увеличивалось; наибольший рост наблюдается в годы строительства, когда шло комплектование основных железнодорожных кадров; лишь по некоторым рабочим специальностям была видна тенденция к сокращению. Например, с 1906 по 1908 г. число рабочих в мастерских Ташкентской дороги сократилось с 286 до 176 чел.¹¹³, что связано с стремлением администрации сохранить и даже сократить расходы на содержание рабочих в условиях роста пропускной способности транспорта.

В заключение анализа количественных изменений профессионального состава железнодорожных рабочих рассмотрим распределение их по службам. Общая численность транспорт-

¹⁰⁸ Ведомость штатного содержания и квартирного довольствия служащих казенных железных дорог за 1904 г., СПб., 1904 г., стр. 178—194.

¹⁰⁹ Там же, стр. 252—253.

¹¹⁰ Подсчитано по аналогии со Среднеазиатской железной дорогой, учтены северный и южный участки.

¹¹¹ Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1906 г., часть XXV. Отчет управления Ташкентской железной дороги за 1906 г., Оренбург, 1908, Ведомость № 6, стр. 15.

¹¹² Там же, стр. 12—13.

¹¹³ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 216, л. 42.

**Изменения в численном составе рабочих отдельных специальностей на железных дорогах Туркестана
за 1898—1913 гг., чел.***

Год	Среднеазиатская железная дорога						Ташкентская железная дорога					
	машинис- ты и их помощники	кочага- ры	оберкон- дукторы и кондукто- ры	стре- лочни- ки	составите- ли поездов и сцепщи- ки	путевые сторожа	машинисты и их по- мощники	кочага- ры	оберкон- дукторы и кондукто- ры	стрелочни- ки	составите- ли поездов и сцепщи- ки	путевые сторожа
1898	289	—	392	354	65	580	—	—	—	—	—	—
1899	318	12	279	234	63	523	—	—	—	—	—	—
1900	424	51	584	451	96	774	—	—	—	—	—	—
1901	461	67	698	629	86	862	—	—	—	—	—	—
1902	714	76	675	688	119	896	—	—	—	—	—	—
1903	587	70	594	853	131	862	—	—	—	—	—	—
1904	712	79	739	712	132	891	—	—	—	—	—	—
1905	691	—	754	714	133	937	—	—	—	—	—	—
1906	649	70	692	705	86	929	271	—	179	450	69	568
1907	730	—	662	760	92	932	474	—	833	535	78	575
1908	689	—	768	780	102	906	544	—	949	639	101	1023
1909	709	—	844	780	107	924	615	—	1077	674	112	942
1910	803	—	829	776	134	943	739	—	1141	746	136	1007
1911	942	—	1010	836	162	930	855	—	1655	895	174	1002
1912	816	—	1043	880	156	920	1381	—	1834	1182	186	998
1913	708	—	1040	1036	—	895	862	—	1291	971	120	899
							795	—	1053	1249	—	899

* Таблица составлена автором по статистическим сборникам МПС, вып. 61, 65, 69, 73, 77, 81, 85, 89, 93, 102, 106, 113, 122, 129, 131, 141, табл. XII.

ного пролетариата Туркестана достигала к 1914 г. 20 тыс.: в службе тяги — 7800 чел., в службе движения и связи — 3267, в службе пути и сооружений — 5707; свыше двух тысяч поденных рабочих и несколько сот рабочих управления.

Первое место по численности занимала служба тяги, объединявшая около половины всех железнодорожников. Почти $\frac{3}{4}$ ее составляли рабочие главных и участковых мастерских (5,5 тыс. чел.). Работа на крупном предприятии способствовала объединению и сплочению рабочих, развитию у них пролетарского самосознания. В мастерских, где была постоянная нужда в квалифицированных кадрах, работали люди, приехавшие из центральных районов России и ссыльные революционеры. Подавляющая часть их не была оформлена в штат и получала зарплату по сдельному и поденному расчету, резко заниженному по сравнению со штатным. Положение «вне штата» лишало обычных льгот железнодорожной службы.

Рабочие мастерских не представляли абсолютно однородной массы. Наиболее квалифицированными (мастерскими) считались машинисты, мастера и др.; менее квалифицированными — слесари, токари, ученики.

В 1908 г. на Среднеазиатской дороге насчитывалось 3594 мастерских и 976 рабочих, всего 4570 чел.¹¹⁴, из которых зачисленных в постоянный штат было лишь 175 чел.; на южном участке Ташкентской дороги — 634 мастерских, 129 рабочих; всего 763 чел.¹¹⁵

Среди рабочих были люди коренных национальностей. Положение «вне штата» облегчало их поступление в мастерские, но, как и всюду, они допускались только к наименее ответственному неквалифицированному труду. Железнодорожная статистика не занималась учетом рабочих местных национальностей, тем более, что среди них наблюдалась большая текучесть. При определении численности и квалификации рабочих коренных национальностей в мастерских и других железнодорожных службах приходилось пользоваться разнообразными источниками. Значительный интерес представили списки на оплату рабочих, найденные в местных архивах. Они содержат наиболее полные сведения и, к тому же, достаточно достоверны. К сожалению, удалось найти лишь отдельные ведомости за разные годы. Так, списки рабочих Главных мастерских Кызыл-Арвата, составленные для получения зарплаты, свидетельствуют, что уже в 1889 г. здесь трудилось немало рабочих местных национальностей — 14 в токарном цехе,

¹¹⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 527, л. 8.

¹¹⁵ Там же, л. 9.

12 — в кузнечном, 2 — вагонном¹¹⁶. Не отражая общей численности (не найдены списки по другим цехам), они дают представление о труде рабочих из коренного населения в этой важнейшей железнодорожной службе в первые годы эксплуатации Закаспийской военной дороги. Все указанные рабочие трудились чернорабочими, сторожами и отчасти молотобойцами¹¹⁷. По данным начальника Закаспийской области А. Н. Куропаткина, в тех же кизыл-арватских мастерских в 1897 г. работало 11 туркменов.

Со временем некоторые узбеки и туркмены стали использоваться на более квалифицированных работах. В. Кучумов рассказывал, что лично знал двух туркменов, работавших в 1908 г. учениками слесаря в сборном цехе кизыл-арватских мастерских. В 1915 г. в ташкентских Главных мастерских работало несколько рабочих узбеков, среди них Ходжаев Хусан, выросший за годы службы на железной дороге из строителя в рабочего-мостовщика¹¹⁸.

Другой крупный отряд в службе тяги составили рабочие, обеспечивающие тягу поездов и содержание вагонов. В эту группу входили рабочие разной квалификации.

Своего рода рабочую аристократию представляли паровозные машинисты. Специально подготовленные и грамотные, они относились к числу постоянных кадровых транспортных рабочих, однако, повышенные оклады и прочие льготы ставили их в исключительное положение относительно остальной массы железнодорожников. На Среднеазиатской дороге в 1914 г. вместе с паровозными механиками, машинистами, помощниками и кочегарами насчитывалось 759 чел.¹¹⁹ Помощники машинистов и кочегары, которых официальная статистика объединяла с машинистами, бесспорно, были материально хуже обеспечены и вообще занимали иное положение на производстве.

Машинисты водокачек и нефтекачек — кадры средней квалификации с невысоким материальным уровнем — были разбросаны по полустанкам и разъездам и не представляли сплоченной группы. Содержание вагонов обеспечивали станционные осмотрщики, чистильщики, смазчики и др. На Среднеазиатской дороге в 1914 г. их насчитывалось 55 чел.¹²⁰

¹¹⁶ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 132, л. 112, л. 140, л. 132.

¹¹⁷ Там же, л. 112.

¹¹⁸ Министерство социального обеспечения УзССР. Отдел по обеспечению персональных пенсионеров. Личное дело № 4390 Ходжаева Хусана.

¹¹⁹ ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 4, д. 244, л. 139.

¹²⁰ Там же, л. 140.

В службе тяги Среднеазиатской дороги трудилась значительная группа рабочих из коренного населения. Так, к началу августа 1916 г. здесь насчитывалось 55 туркмен, 18 киргизов, 26 узбеков и 60 персов¹²¹. Наличие почти сотни постоянных рабочих местных национальностей в одной из основных железнодорожных служб — бесспорный показатель формирования транспортного пролетариата из коренного населения.

В службе движения и связи было сосредоточено около $\frac{1}{5}$ всех рабочих. Часть их — составители поездов, сцепщики, тормозильщики, стрелочники — обслуживали станции. Вместе с заведующими маневрами в 1914 г. на Среднеазиатской дороге они составляли 1041 чел.¹²² Рабочих, связанных с обслуживанием поездов (проводников вагонов, тормозильщиков, кондукторов), на Среднеазиатской дороге в 1914 г. вместе с начальниками поездов насчитывалось 923 чел.¹²³ Важно заметить, что в службе движения и связи Среднеазиатской дороги на постоянной работе было занято 447 рабочих-узбеков¹²⁴.

Все это свидетельствует о происходящем процессе сложения железнодорожных кадров из коренного населения и его удельном весе на железных дорогах Туркестана.

Другая большая группа рабочих была занята в службе пути и сооружения. Часть их обеспечивала эксплуатацию путей и сооружений, другая — надзор за содержанием зданий. Пути и сооружения обслуживали дорожные мастера, старшие рабочие (артельные старосты), мостовые мастера, ремонтные рабочие и др. Эта группа на Среднеазиатской дороге к 1914 г. насчитывала до 3800 чел., а на всех туркестанских железных дорогах — 5 500 чел. Если не считать дорожных и мостовых мастеров, это были кадры сравнительно невысокой квалификации, сюда набирались молодые рабочие, как правило, не имеющие специальной подготовки. Едва ли не самым худшим на транспорте было положение сторожей, которых к 1914 г. на Среднеазиатской дороге насчитывалось 918 чел.¹²⁵

В службе пути, особенно на ремонтных работах, трудились рабочие местных национальностей. К лету 1916 г. здесь числилось 200 туркмен, 50 киргизов, 353 узбека (всего 603 чел.)¹²⁶. Как показывают списки на зарплату, подавляю-

¹²¹ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 1, д. 1208, л. 7.

¹²² ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 4, д. 244, л. 138.

¹²³ Там же, л. 140.

¹²⁴ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 1, д. 1208, л. 7.

¹²⁵ ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 4, д. 244, л. 140.

¹²⁶ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 1, д. 1208, л. 7.

щее большинство их составляли постоянные ремонтные рабочие¹²⁷.

Многотысячный отряд рабочих службы пути не отличался концентрированностью, так как в силу специфических условий работы был разбросан вдоль железнодорожных линий.

Приведенные показатели позволяют установить численный состав железнодорожников Туркестана как по службам, так и по основным специальностям. Они характеризуют местный транспортный пролетариат как довольно многочисленный отряд, объединявший рабочих разных профессий и квалификаций. Основную часть их представляли железнодорожники службы тяги и движения, среди которых наибольшей численностью и последовательным пролетарским составом выделялись рабочие главных и участковых мастерских. Показательно, что на протяжении рассматриваемого периода их состав (а также других основных железнодорожных служб) заметно пополнился рабочими местных национальностей.

Весь личный состав Среднеазиатской и Ташкентской дорог соответственно своему фактическому положению на транспорте делился на постоянных, временных и поденных рабочих. Постоянными назывались железнодорожники, занятые длительное время на транспорте, зачисленные в твердый штат и пользовавшиеся льготами железнодорожной службы. Категория штатных работников охватывала главным образом руководство служб, инженерно-технический состав, высших и средних служащих, а также значительную часть рабочих.

Временные работники привлекались на транспорт на определенный срок (месяц, полгода и т. д.) и были лишены обычных прав штатной железнодорожной службы; их заработная плата — намного ниже, чем у штатных работников. Временно зачисляли на транспорт исключительно рабочих и низших служащих, в 1913 г. на Среднеазиатской дороге их насчитывалось 28 чел., на Ташкентской — 83 чел., на Ферганской — 2 чел.¹²⁸

Для рабочих-поденщиков срок работ не устанавливался; заработная плата выдавалась только за проработанные дни, исключая выходные и отпуск. Эта наиболее бесправная часть железнодорожников на Среднеазиатской дороге составляла до 30% ее личного состава, на Ташкентской — свыше 38% и на Ферганской — 20%¹²⁹. Но, несмотря на неравноправное

¹²⁷ ЦГА ТССР, ф. 1. оп. 2, д. 6347.

¹²⁸ Железнодорожный транспорт в 1918 г. Статистические материалы под ред. Речинского и др., М., 1925, стр. 146.

¹²⁹ Железнодорожный транспорт в 1913 г. Статистические материалы под ред. Рачинского и др., М., 1925, стр. 146.

положение, они не являлись второстепенной группой среди рабочих. Занимая большой удельный вес, они объединяли в своих рядах наиболее организованную часть транспортного пролетариата—рабочих железнодорожных мастерских и депо.

Национальный состав поденных рабочих на Среднеазиатской дороге в первые годы ее эксплуатации был весьма разнообразен: русских — 1017 чел., персов — 384, туркмен — 113, узбеков — 74, лезгин — 45, татар — 29, армян — 28, поляков — 22, немцев — 8, прочих — 89¹³⁰.

Таблица 4

Изменения в численности постоянных, временных и поденных железнодорожников Туркестана за 1899—1913 гг.*

Год	Среднеазиатская железная дорога				Ташкентская железная дорога			
	всего, чел.	постоянных	временных	поденных	всего, чел.	постоянных	временных	поденных
1899	9253	5758	135	3363	—	—	—	—
1900	13241	8238	304	4699	—	—	—	—
1901	15003	9651	145	5207	—	—	—	—
1902	16767	10027	244	6495	—	—	—	—
1903	17172	9918	230	7034	—	—	—	—
1904	17672	9884	234	7604	—	—	—	—
1905	18696	11041	268	7387	6949	3764	734	2451
1906	17620	9412	361	7947	14696	6956	544	7196
1907	17488	10479	181	6828	14633	7527	567	6539
1908	16420	10066	198	6156	16608	10696	515	5497
1909	15901	10474	217	5210	18433	10998	568	6867
1910	17455	10856	296	6303	21305	12638	1200	7467
1911	17949	11466	120	6363	24632	13674	1098	9860
1912	—	—	—	—	—	—	—	—
1913	16511	11295	285	4931	18466	11231	83	7152

* Таблица составлена по статистическим сборникам МПС соответствующих лет (вып. 65, 69, 73, 77, 81, 85, 89, 93, 102, 106, 113, 122, 129, 131, 141, табл. XII, СПб., 1900—1916 гг.) путем выборки сведений о рабочих и служащих разных категорий двух государственных железных дорог Туркестана.

Необходимо остановиться подробнее на этой категории рабочих. Следует уточнить, во-первых, являлась ли стабильной их численность и удельный вес среди личного состава местных дорог за весь рассматриваемый период и, во-вторых, поскольку нас интересуют преимущественно рабочие мастерских, депо и линейные, важно рассмотреть рост поденных в службах тяги и пути (см. табл. 4).

¹³⁰ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7799, л. 136.

Приведенные в табл. 4 данные показывают, что численность поденных рабочих неуклонно увеличивалась из года в год. В целом этот рост происходил пропорционально увеличению общего числа железнодорожников и, следовательно, их удельный вес оставался неизменным; соотношения постоянных, временных и поденных рабочих на туркестанских дорогах являлись, таким образом, стабильными для всего рассматриваемого периода. Отсюда следует вывод, что поденные — фактически постоянная устойчивая часть транспортных рабочих — отличались от штатных только оплатой труда и лишением льгот железнодорожной службы. Очевидно и другое — разделение рабочих на постоянных и поденных проводилось в интересах эксплуатации. Среди поденных, как и среди штатных, было немало опытных рабочих, особенно в мастерских и депо. Поденные были сосредоточены преимущественно в службе тяги и пути, и численность их также изменялась пропорционально росту штатных железнодорожников, что подтверждает сделанный выше вывод об устойчивости кадров поденных рабочих (см. табл. 5).

В. И. Ленин писал в связи с критикой экономистов народнического направления, что временные и поденные рабочие на железных дорогах заняты большую часть года и опускать их было бы неправильно¹³¹.

О концентрации железнодорожных рабочих можно судить по размещению их вдоль транспортных магистралей. Местами наибольшего скопления являлись крупные станции с большим и разнообразным железнодорожным хозяйством — Ташкент, Кизыл-Арват, Ашхабад, Самарканд, Перовск, Красноводск, Туркестан, Мерв, Чарджуй. Первое место занимал Ташкент, где находились Главные мастерские Среднеазиатской дороги, крупнейшее депо, участковые мастерские Ташкентской железной дороги. Только в Главных мастерских трудилось в 1907 г. свыше тысячи рабочих¹³², а всего к 1910—1912 гг. в Ташкенте работало не менее 4—4,5 тыс. железнодорожников, включая временных и поденных.

Второе место принадлежало Кизыл-Арвату — крупному железнодорожному пункту, на территории которого также размещались Главные мастерские Среднеазиатской дороги, по мощности даже несколько превосходившие Главные мастерские Ташкента. В них трудилось к 1907 г. 950 чел.¹³³ С учетом паровозных и поездных бригад, а также рабочих, обслужива-

¹³¹ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 498.

¹³² ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 430, л. 43.

¹³³ Там же.

Таблица 5

Изменения в численности постоянных, временных и поденных железнодорожников, занятых в службах пути и тяги Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог за 1899—1913 гг., чел.*

Год	Среднеазиатская железная дорога						Ташкентская железная дорога					
	Служба пути			Служба тяги			Служба пути			Служба тяги		
	поденные	времен- ные	постоянные	поденные	времен- ные	постоянные	поденные	времен- ные	постоянные	поденные	времен- ные	постоянные
1899	1357	31	2384	1992	—	1255	—	—	—	—	—	—
1900	2105	22	3424	2516	117	1467	—	—	—	—	—	—
1901	1905	27	4295	3151	16	1374	—	—	—	—	—	—
1902	2766	78	4124	3602	20	1667	—	—	—	—	—	—
1903	3356	47	3910	3545	24	2016	—	—	—	—	—	—
1904	2483	54	3863	4881	14	1783	—	—	—	—	—	—
1905	2678	59	4271	4443	36	1827	1368	401	1206	972	68	788
1906	2791	114	4118	4828	91	1698	4605	69	2101	2314	52	1393
1907	2029	37	4177	4606	—	1997	2889	44	2358	3498	241	1409
1908	2119	—	3943	3917	—	1633	2918	42	4401	9561	—	1783
1909	1620	—	4144	3367	—	1889	3954	48	4498	2623	51	2175
1910	2701	—	4139	3433	—	2069	3861	48	4403	3355	83	3588
1911	2332	—	4181	3719	—	1961	5088	34	4414	4620	114	3807
1913	1382	—	3948	3521	44	1981	3127	—	2458	3259	—	2462

* Таблица составлена аналогично предыдущей по тем же статистическим сборникам МПС.

ющих движение поездов, здесь насчитывалось не менее 1,5 — 2 тыс. чел.

Среди других городов следует выделить Ашхабад, где размещалось управление Среднеазиатской дороги. В службе тяги, движения и пути здесь было занято не менее 1,5—2 тыс. рабочих.

В Самарканде, Красноводске, Мерве, Чарджоу находились депо и мастерские и на каждом из этих предприятий — до 300 — 350 рабочих¹³⁴.

На менее крупных станциях — Казанджик, Черняево, Коканд, Казалинск, Перовск, Туркестан — в мастерских и депо насчитывалось до 200 и выше чел.¹³⁵

Местами более или менее значительного скопления транспортных рабочих являлись станции — Джебел, Душак, Кызыл-Тепе, Джизак, Андижан, Кушка и др. Некоторые из них — по сути рабочие поселки, возникли в ходе строительства железных дорог. В небольших мастерских при депо работало к 1907 г. в среднем по 60 чел.¹³⁶, а общая численность железнодорожных рабочих на каждой станции не превышала 200 — 300 чел.¹³⁷

Рабочие, жившие в крупных городах и на узловых станциях, были более концентрированы, объединены совместным трудом на производстве. В ином положении находились линейные рабочие, постоянным местожительством которых являлись полустанки и разъезды. Их численность, по-видимому, не превышала трети железнодорожных рабочих.

Местный транспортный пролетариат, таким образом, сосредоточенный в крупных городах и на станциях, включал вместе с тем значительную группу линейных рабочих, разобщенных и слабо организованных. Общий уровень концентрации рабочей силы на железных дорогах Туркестана определял городской пролетариат, поскольку он составлял подавляющее большинство и объединял наиболее зрелую часть рабочих.

Важным показателем степени формирования пролетарских кадров является их состав по стажу. В. И. Ленин, анализируя процесс образования постоянных промышленных кадров, обращал особое внимание на формирование так называемого «потомственного пролетариата», класса постоянных фабричных рабочих, не имеющих орудий и средств производства, окончательно порвавших свои связи с землей.

¹³⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 430, л. 43.

¹³⁵ Там же, д. 527, л. 9.

¹³⁶ Там же, д. 420, л. 43.

¹³⁷ Там же.

Среди железнодорожных рабочих Туркестана число кадровых пролетариев, имеющих за плечами опыт многолетней работы, было сравнительно невелико. Однако анализ изменения их состава за более чем двадцатилетний период позволяет проследить заметный рост производственного стажа подавляющего большинства железнодорожников. Этот процесс отражает табл. 6, составленная по выборочным данным статистики пенсионных касс.

Из таблицы видно, что в 1900 г. на Среднеазиатской дороге 81,2% участников пенсионных касс составляли железнодорожники со стажем до 5 лет. В последующие годы их удельный вес заметно понизился и одновременно увеличилась численность железнодорожников с большим производственным стажем.

Изменения за рассмотренные 14 лет свидетельствуют о наличии процесса неуклонного увеличения числа железнодорожников с большим стажем. Естественно предположить, что он продолжался и в последующие годы. В 1914 г. железнодорожники со стажем свыше 10 лет составили на Среднеазиатской дороге 16,2%, а на Ташкентской — 8,5%. Эти кадры выросли из числа рабочих, которые приехали в Туркестан, уже имея стаж железнодорожной службы. Из табл. 6 видно, что к началу эксплуатации Среднеазиатской дороги лица со стажем свыше 5 лет составили 18,8%, а на Ташкентской их насчитывалось к 1906 г. 27,4%. Из этой группы с годами и вышли рабочие с наиболее высоким производственным стажем. С другой стороны, происходил естественный процесс увеличения производственного стажа у рабочих, попавших на службу с первых лет эксплуатации дорог. В табл. 6 отсутствуют данные о временных и поденных рабочих, хотя известно, что эта категория вовсе не исключила фактически постоянных рабочих с длительным стажем. В 1905 г. только в мастерских Среднеазиатской дороги работало 175 чел. со стажем свыше 10 лет и 461 чел. со стажем свыше 5 лет. Вместе они составили около 15% всех рабочих мастерских¹³⁸.

В числе поденных значительный процент приходился на рабочих местных национальностей. В списках, составленных администрацией Среднеазиатской дороги в связи с реквизицией коренного населения на тыловые работы в 1916 г., содержатся интересные сведения о стаже железнодорожной службы рабочих из коренного населения. Документы свидетельствуют, что основная часть их служила на дороге 3—4 го-

¹³⁸ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 430, л. 43.

Таблица 6

Состав по стажу штатных рабочих и служащих на железных дорогах Туркестана за 1900—1913 гг., чел.*

Стаж и % к общей численности штатных рабочих в абсолютных числах	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1909**	1910	1911	1912	1913
0—5 лет, %	3720 81,2	4236 81,3	5233 82,1	5631 82,7	6162 82,9	5929 77,5	5984 72,5	5870 60,7	5837 65,2	6179 66,0	6254 64,9	6412 64,0
5—10 лет, %	648 14,2	703 13,5	700 11,1	756 11,2	799 10,8	1194 15,6	1610 19,5	2986 30,9	2141 23,9	2021 21,6	2026 21,0	1983 19,8
10—15 лет, %	198 4,3	228 4,4	300 4,8	339 5,0	353 4,7	384 5,0	460 5,6	505 5,2	658 7,3	808 8,6	953 9,9	1163 11,6
15—20 лет, %	— 0,3	35 0,7	64 1,0	71 1,0	110 1,5	134 1,8	176 2,1	246 2,5	233 2,6	257 2,7	261 2,7	282 2,8
20—25 лет, %	—	3 0,1	6 0,1	9 0,1	8 0,1	12 0,1	23 0,3	72 0,7	82 0,9	92 1,0	129 1,3	147 1,6
25—30 лет, %	—	—	—	—	—	1 0,0	2 0,0	5 0,0	3 0,1	9 0,1	19 0,2	23 0,2
Свыше 30 лет, %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 0,0	2 0,0

Среднеазиатская железная дорога

Стаж и % к общей численности штатных рабочих в абсолютных числах	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1909**	1910	1911	1912	1913
Ташкентская железная дорога												
0—5 лет, %	—	—	—	—	—	—	2481 72,6	6280 86,7	7086 88,1	7004 80,7	6€28 74,1	6197 70,4
5—10 лет, %	—	—	—	—	—	—	472 13,8	464 6,4	450 5,6	1199 13,9	1803 20,2	2121 24,1
10—15 лет, %	—	—	—	—	—	—	201 5,9	255 3,5	280 3,5	247 2,8	288 3,2	241 2,7
15—20 лет, %	—	—	—	—	—	—	103 3,0	90 1,2	90 1,1	96 1,1	100 1,1	122 1,4
20—25 лет, %	—	—	—	—	—	—	91 2,7	83 1,1	73 1,0	58 0,7	49 0,6	45 0,5
25—30 лет, %	—	—	—	—	—	—	69 2,0	55 0,8	36 0,4	43 0,5	45 0,5	41 0,5
Свыше 30 лет, %	—	—	—	—	—	—	1 0,0	19 0,3	27 0,3	27 0,3	28 0,3	31 0,4

* Таблица составлена на основании статистических данных о служащих на железных дорогах, участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс за 1900—1913 гг., СПб., 1902—1915, табл. 19.

** Сведений за 1907—1908 гг. нет.

да ¹³⁹, другая, намного меньшая, — 5—7 лет ¹⁴⁰. В материалах нет сведений о рабочих с 10-летним стажем, между тем как уже в начале 900-х годов на эксплуатации дороги служили рабочие местных национальностей. Подтверждением этого служат и воспоминания очевидцев. В. Кучумов с 1895 по 1917 г. непрерывно работал вначале на материальном складе, а затем в Главных мастерских ст. Кизыл-Арват. В 1905 г. там же, по его словам, трудилось не менее 60 туркмен ¹⁴¹. Даже с учетом неизбежной текучести рабочей силы некоторые лица из коренного населения, пришедшие служить на дорогу в первые годы ее эксплуатации, несомненно, остались на транспорте, пополнив со временем кадры рабочих местных национальностей с многолетним стажем.

Таким образом, накануне первой мировой войны среди туркестанских железнодорожников не менее одной пятой составили рабочие и служащие со стажем свыше 10 лет, что явилось немаловажным показателем для молодого формирующегося отряда рабочих. Основная же масса железнодорожников работала на транспорте сравнительно немного, до 5 лет. В 1913 г. они составили на Среднеазиатской дороге 64%, а на Ташкентской — 70%, с другой стороны, железнодорожные рабочие представляли более зрелую часть формирующегося пролетариата Туркестана, так как ни один его отряд не имел столь значительной прослойки рабочих с длительным стажем труда на крупном капиталистическом предприятии.

Национальный состав рабочих, занятых на эксплуатации железнодорожного транспорта, отражал великодержавно-шовинистическую политику царизма, сводившуюся к порабощению нерусских народов, проповеди национальной исключительности русских, права на господство над всеми «инородцами».

Первые сведения о численном составе рабочих различных национальностей на Закаспийской дороге относятся к 1891 г., когда вся дорога состояла, собственно, из одного участка. В этом году на ее службе было занято 1760 русских рабочих и служащих и 1280 лиц других национальностей. К этому следует прибавить число железнодорожных солдат (1522 чел.) тоже почти исключительно русских. На 1 января 1892 г. количество русских служащих возросло до 2755 чел. (без же-

¹³⁹ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 31, д. 1147, л. 113—118, 123; д. 6347 л. 155—170.

¹⁴⁰ Там же.

¹⁴¹ Из беседы с В. Кучумовым, записанной автором 1 декабря 1962 г. в гор. Ашхабаде.

лезнодорожных солдат), а всех прочих национальностей сократилось до 628 чел.¹⁴² Последующие изменения в национальном составе рабочих и служащих Закаспийской дороги отражены в табл. 7.

Таблица 7

Данные о национальном составе рабочих и служащих
(исключая железнодорожных солдат*) на Закаспийской военной железной дороге

	На 1.IX 1895 г.**	На 1.I 1897 г.	На 1.I 1898 г.	На 1.I 1899 г.***
Русские	2803	3730	4092	4280
Узбеки****	174	39	28	25
Туркмены	75	31	29	29
Персы	240	54	35	60
Татары	—	13	13	5
Армяне	11	11	8	6
Другие кавказские национальности	41	44	52	53
Евреи	—	17	17	17
Поляки	23	18	17	15
Немцы	48	49	46	42

* Закаспийские железнодорожные батальоны поставляли в эти годы на дорогу не менее 1,5 тыс. солдат.

** ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1768, л. 169.

*** Сведения за 1897—1899 гг. взяты из докладных управления дороги, ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7801, л. 249.

**** Под «узбеками» подразумевались хивинцы, бухарцы, сарты. Туркмены в царских документах именуются текинцами.

За рассмотренное пятилетие заметно выросла численность занятых на дороге русских рабочих и сократилось количество железнодорожников из коренного населения. Анализ сведений о прибыли-убыли ежегодно направляемых железнодорожной администрацией в Управление дорог, показывает, с какой настойчивостью проводилось вытеснение трудящихся местных национальностей со службы на Закаспийской дороге¹⁴³. Но, несмотря на все усилия властей, его так и не удалось осуществить до конца — не хватало рабочей силы.

Если полное вытеснение лиц местных национальностей с железнодорожной службы оказалось невозможным, то в силах администрации было использовать их на низшей, самой

¹⁴² ЦГИАЛ, ф. 954, оп. 1, д. 339, л. 45.

¹⁴³ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7801, л. 249; д. 7810, л. 159—160.

неквалифицированной работе. В 1903 г., по сведениям Управления Среднеазиатской дороги, в числе ремонтных рабочих насчитывалось 768 чел. из местных национальностей и иностранноподданных (их администрация объединяла в одну группу), что составляло 42% от общего числа ремонтных рабочих¹⁴⁴. По другим сведениям, коренное население выполняло почти все неквалифицированные работы в депо Кизыл-Арвата¹⁴⁵.

О национальном составе железнодорожников Туркестана в период первой буржуазно-демократической революции дают представление сведения за 1905 г. В этом году на Закаспийском участке Среднеазиатской железной дороги работало 3824 чел. русских, 59 узбеков, 140 туркмен, 534 персов, 20 армян, 22 грузин, 60 немцев, 215 поляков, 16 осетин, 3 киргизов, 11 татар, 19 евреев. Итого 4924 чел., не считая солдат Закаспийских железнодорожных батальонов¹⁴⁶.

Наиболее полные данные о национальном составе местных железнодорожников за последующие годы содержатся в материалах ревизии графа Палена, обследовавшей край по «высочайшему повелению» в 1908 г. По ее сведениям, на Среднеазиатской дороге на 1 января 1908 г. насчитывалось 14580 штатных служащих и рабочих: русских—79,1%; узбеков, киргизов, туркмен—8,5%; персов—8,1%; поляков—2,1%; немцев—0,7%; армян—0,7%; грузин—0,5%; евреев—0,3%¹⁴⁷. На Ташкентской дороге, по тем же данным, на 1 января 1908 г. работало по штату 8729 чел., кроме того, в мастерских и депо — около 2500 чел. Из них: русских—8105 чел., казахов—194, узбеков—8, персов—35, поляков—27, немцев—63, литовцев—13, татар—19, евреев—13¹⁴⁸. А к 1912 г. на Среднеазиатской дороге из 17706¹⁴⁹ чел. рабочих и служащих русские составили 14291 чел. (80,7%), рабочие местных национальностей—1294 (7,3%), персы—1299 (7,3%), поляки—450 (2,6%), немцы—134 (0,8%), армяне—131 (0,7%) и прочие—107 (0,6%)¹⁵⁰. Узбеки, туркмены и рабочие других коренных национальностей трудились исключительно в службах пути и тяги, где выпол-

¹⁴⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 11, д. 70, л. 92.

¹⁴⁵ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 132, л. 172.

¹⁴⁶ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7818, л. 51.

¹⁴⁷ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 221, л. 16.

¹⁴⁸ Там же, д. 216, л. 21.

¹⁴⁹ По данным МПС, в этом году на Среднеазиатской дороге служило 17 519 чел.

¹⁵⁰ С. И. Гулишамбаров. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой, Асхабад, 1913, ч. 2, стр. 59, 85.

али наиболее неквалифицированные работы. В канцелярии, коммерческом отделе, службе сборов, бухгалтерии, образовательных учреждениях, пенсионной кассе их не было вообще.

Среди рабочих местных национальностей был чрезвычайно низок процент квалифицированных рабочих. Согласно спискам, составленным в период реквизиции коренного населения (1916 г.) на тыловые работы на Среднеазиатской дороге в районе Закаспийской области насчитывалось 296 рабочих местных национальностей¹⁵¹, подавляющая часть которых служила ремонтными рабочими, сторожами, стражниками; и только 14 чел. выполняли квалифицированные работы (6 моторобойцев, 4 слесаря, 1 строгальщик, 1 токарь, 1 труборез и литейщик)¹⁵². Из этих четырнадцати половина имела стаж от 5 до 10 лет. А из 296 рабочих с аналогичным стажем было 17 чел., остальные работали на транспорте не более 5 лет. Численность рабочих коренных национальностей на основных участках Среднеазиатской дороги к августу 1916 г. составляла 1149 чел.¹⁵³ Отсутствие данных лишает возможности установить их профессиональный состав. Однако он не мог существенно отличаться от рассмотренного выше на Закаспийском участке дороги.

Списки о перемещениях в личном составе Ташкентской дороги за 1909 и другие годы позволяют заключить, что здесь состав и квалификация рабочих коренных национальностей были в основном такими же, как и на Среднеазиатской. Подавляющее большинство казахов, туркменов и др. работало путевыми сторожами, ремонтными рабочими, чистильщиками вагонов, меньше — стрелочниками¹⁵⁴. Характерно, что они составляли едва ли не единственную рабочую силу указанных специальностей. Газеты писали в 1911 г., что на линии от Ак-тюбинска до Казалинска мелкие должности — стрелочников, сторожей, рабочих — замещены почти исключительно местным населением — казахами¹⁵⁵. Крупные станции являлись местами наибольшего скопления железнодорожников из коренного населения, хотя значительный удельный вес они занимали и среди линейных рабочих. Об этом говорят, в частности, сведения о распределении рабочих по станциям как раннего (1890), так и позднего (1916)¹⁵⁶ периодов.

¹⁵¹ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 6347, л. 155—170.

¹⁵² Там же.

¹⁵³ Там же, оп. 1, д. 1208, л. 7.

¹⁵⁴ Госархив Оренбургской области, ф. 142, оп. 1, дела 51, 54, 55.

¹⁵⁵ «Туркестанский курьер», 28 июля 1911 г.

¹⁵⁶ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 12756, л. 49—52; оп. 31, д. 1150, л. 2.

В годы империалистической войны в связи с недостатком рабочей силы были пересмотрены нормы привлечения коренного населения на транспорт. Согласно принятому решению на службе (без привлечения на тыловые работы) оставались все лица местных национальностей, занятые на железных дорогах¹⁵⁷. В 1916 г., в период массовой посылки трудящихся Туркестана на тыловые работы, были оставлены и переданы Среднеазиатской дороге 3 тыс. рабочих местных национальностей, Семиреченской — одна тысяча и Ферганской — 200 чел. Кроме того, оставлено на железных дорогах с зачетом в наряд еще около 3 тыс. чел.¹⁵⁸

Прилив трудящихся из коренного населения на транспорт в период назревания революционной обстановки имел, несомненно, положительное значение. Совместный труд рабочих разных национальностей в процессе развития капитализма следует расценивать как прогрессивное явление.

Национальный состав туркестанских железнодорожников отражал ту сложную и противоречивую обстановку в крае, которую определила колониальная политика царизма с русификацией персонала, занятого на эксплуатации транспорта. Приведенные факты свидетельствуют, тем не менее о том, что процесс становления рабочих кадров из коренного населения происходил, хотя он и не получил достаточного развития. Важно и другое. Совместный труд рабочих коренных национальностей и русских имел, несомненно, важнейшее значение в деле укрепления и развития интернациональных связей.

Численность и удельный вес женщин среди железнодорожных рабочих можно определить по выборочным сведениям из статистики служащих, участников пенсионных касс (см. табл. 8).

Анализ изменений численности женщин на туркестанских дорогах на протяжении рассмотренных 13 лет показывает, что абсолютное число их выросло, а удельный вес, наоборот, сократился. Это свидетельствует о том, что рост женского персонала значительно отставал от роста всего личного состава. Удельный вес женщин на железных дорогах Туркестана был в 1,5—2 раза ниже, чем на общероссийских железных дорогах, где он составлял в 1913 г. 8,7%¹⁵⁹.

¹⁵⁷ ЦГА УзССР, ф. И-17, оп. 1, д. 13206.

¹⁵⁸ Восстание 1916 г. в Средней Азии и Казахстане. Сборник документов, М., 1960, стр. 54.

¹⁵⁹ А. Г. Рашинов. Формирование рабочего класса России, М., 1958, стр. 299.

Таблица 8

**Данные о численности женщин, служивших на железных дорогах
Туркестана в 1900—1913 гг.***

Год	Среднеазиатская железная дорога		Ташкентская железная дорога	
	количество женщин	к общему чис- лу служащих, %	количество женщин	к общему чис- лу служащих, %
1900	224	4,9	—	—
1901	285	5,4	—	—
1902	296	4,7	—	—
1903	321	4,7	—	—
1904	353	4,1	—	—
1905	415	5,4	—	—
1906	453	5,5	327	9,5
1907	—	—	—	—
1908	—	—	—	—
1909	495	5,1	483	6,7
1910	400	4,5	452	5,7
1911	424	4,5	495	5,7
1912	429	4,4	523	5,8
1913	458	4,6	545	6,2

* Статистика служащих на железных дорогах, участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс за 1900—1913 гг., табл. 25, СПб., 1902—1915 гг.

Квалификация женщин на транспорте была невысокой. В первые годы эксплуатации железных дорог они вообще не допускались на сколько-нибудь ответственные должности, в основном их использовали на работах, связанных непосредственно с обслуживанием транспорта в качестве сторожих, уборщиц; и лишь небольшая часть служила в канцелярии и на телеграфе.

В 1914—1915 гг. были пересмотрены требования по использованию женского труда на транспорте и расширены их права на занятие некоторых должностей. На 1 октября 1916 г. на Среднеазиатской дороге числилось 725 женщин¹⁶⁰, а на Ташкентской — 1015¹⁶¹. На Среднеазиатской дороге 285 женщин работали непосредственно в основных службах в должности железнодорожных служащих (160 конторщиц, 37 переписчиц и чертежниц, 9 делопроизводителей, 24 телеграфист-

¹⁶⁰ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 11, д. 879, л. 179.

¹⁶¹ Там же, л. 194. В документе оговаривается непостоянство этого числа. На 1 июля 1916 г. женщин было 913 чел.

ки и 27 телефонисток и т. д.); 249 чел. занимали рабочие должности (154 переездных сторожихи, 40 рабочих, 34 уборщицы вагонов, 20 водоливов и сторожих). Остальные были заняты в подсобных службах, из них 75 учительниц, 32 акушерки и фельдшерицы, 9 медицинских сестер, 33 сиделки, 19 прачек, 13 кухарок, 10 банщиц¹⁶². На Ташкентской дороге 300 женщин работали железнодорожными служащими в основных службах (165 конторщиц, 91 телеграфистка, 15 счетоводов, 19 телефонисток, 9 кассиров, 2 весовщицы), 485 чел. в этих службах занимали рабочие должности (308 переездных сторожих, 68 чистильщиц вагонов и паровозов, 52 сторожихи, 47 рабочих, 5 водоливов, 4 стрелочницы, 1 ламповщица). 110 женщин имели интеллигентные профессии (4 врача, 30 фельдшериц и акушеров, 76 учительниц и заведующих училищами) и 119 были заняты на неквалифицированных работах (75 прислуг, 14 кипятильщиц, 17 кухарок и сторожей при общежитии, 8 банщиц, 2 рассыльных, 3 экономки)¹⁶³.

Приведенные данные говорят о том, что к 1916 г. большая часть женщин, работающих на железных дорогах Туркестана, трудилась в основных железнодорожных службах. Из них половина занимала малоквалифицированные рабочие специальности. В подсобных службах женщин работало сравнительно меньше и состав их был весьма пестрый: от врачей до рассыльных. Следовательно, к 1916 г. численность женщин на отдельных железнодорожных должностях несколько увеличилась, однако абсолютное их число оставалось сравнительно небольшим. Женщин не было на службах в депо и мастерских, среди начальников станций, диспетчеров, руководящего персонала.

Железнодорожные рабочие Туркестана — двадцатитысячный пролетарский отряд — составляли половину туркестанских рабочих и наиболее оформленную, концентрированную их часть. Этому немало способствовали условия службы на крупных государственных капиталистических предприятиях, какими являлись Среднеазиатская и Ташкентская железные дороги. Удельный вес рабочих сравнительно невелик, но сила пролетариата в историческом движении, как известно, неизмеримо более, чем его доля в общей массе населения¹⁶⁴.

Профессиональный состав характеризует железнодорожников как массу преимущественно пролетарскую. Около $\frac{3}{4}$ от общей их численности занимали рабочие. Их костяк состав-

¹⁶² ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 11, д. 897, л. 179.

¹⁶³ Там же.

¹⁶⁴ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 13.

ляли рабочие мастерских и депо. В Туркестане, где почти не было развитых капиталистических производств, такой профессиональный состав железнодорожников определил в известной мере их авангардную роль в революционном движении края.

Состав по стажу характеризует туркестанских железнодорожников как сравнительно молодой отряд, где контингент рабочих с большим производственным опытом составлял меньшинство. Это свидетельствует о еще не завершенном процессе становления пролетариата. Среди других отрядов туркестанских рабочих железнодорожный пролетариат, однако, выгодно выделялся наличием значительной группы кадровых рабочих. Национальный состав его свидетельствовал, что туркестанские железнодорожники формировались как многонациональный отряд пролетариата.

Совместный труд на едином производстве, естественно, приводил к укреплению и развитию солидарности рабочих разных национальностей. Сформированный в значительной своей части из русских рабочих, транспортный пролетариат Туркестана явился той силой, под влиянием которой развивались кадры железнодорожных рабочих из коренного населения. Стабилизация значительной группы узбеков, туркмен и рабочих других местных национальностей в основных железнодорожных службах и мастерских свидетельствовала, что этот процесс начался, но он шел медленно из-за колонизаторской политики царизма.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ ТУРКЕСТАНА

Социально-экономическое положение пролетариата влияет непосредственно на процесс его формирования. Работа на капиталистических предприятиях и условия жизни сплачивают и объединяют рабочих, способствуют развитию классового самосознания. Вчерашние крестьяне, ремесленники и прочие выходцы из промежуточных прослоек только в процессе длительной работы на фабрике, заводе, железной дороге становятся пролетариями.

К. Маркс писал, что «экономические условия превратили сначала массу народонаселения в рабочих. Господство капитала создало для этой массы одинаковое положение и общие интересы»¹⁶⁵.

¹⁶⁵ К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. 4, стр. 183.

Экономическое положение определяет также политическую активность рабочих, влияет непосредственно на остроту классовых противоречий. «Положение рабочего класса, — писал Ф. Энгельс, — является действительной основой и исходным пунктом всех социальных движений современности, потому что оно представляет собой наиболее острое и обнаженное проявление всех наших социальных бедствий»¹⁶⁶. Железнодорожные рабочие, по словам В. И. Ленина, относятся к числу крупных капиталистических предприятий¹⁶⁷, положение их определяется усиленной капиталистической эксплуатацией со всеми проявлениями в области интенсификации труда, длины рабочего дня, реальной заработной платы и пр.

Анализируя положение пролетариата, необходимо, прежде всего учитывать продолжительность рабочего дня и интенсификацию труда. Максимальное выжимание сил из рабочего достигается либо удлинением рабочего дня, либо его уплотнением; а иногда и тем, и другим одновременно. Каково было положение пролетариата на железных дорогах Туркестана?

Формальные нормы труда транспортных рабочих и служащих устанавливало Министерство путей сообщения. В первые годы эксплуатации Среднеазиатской дороги действовало предписание МПС за 1883 г., нечеткость формулировок и масса оговорок которого давали большой простор для его обхода. Однако оно просуществовало довольно долго и только после 1905 г. встал вопрос об его изменении. 1 июня 1907 г. Совет Министров утвердил «Положение о продолжительности службы и отдыха служащих, непосредственно причастных к безопасности движения поездов на железных дорогах и подъездных путях общего пользования». По этому Положению для кондукторских бригад устанавливалась продолжительность бессменной службы — 16 час., для паровозных бригад — 14; средняя продолжительность работы прочих служащих, причастных к движению поездов, ограничивалась до 12 час. в сутки, а норма дежурств — до 16 час. Характерно, что это постановление не являлось строго обязательным. В копии Положения, разосланного в управления дорог, была сделана приписка, которая фактически сводила его на нет: устанавливать продолжительность рабочего дня на каждой дороге конкретно предоставлялось управлению дороги, «исходя из этих общих правил»¹⁶⁸.

¹⁶⁶ К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. 2, стр. 238.

¹⁶⁷ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 498.

¹⁶⁸ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 4, д. 1008, л. 32.

В 1913 г., по официальным данным, средняя (номинальная) продолжительность рабочего дня на всех дорогах по службам выглядела так ¹⁶⁹:

Службы тяги	{ мастерские	час
	{ остальные	9
Пути		10
Движения		10,5
Связи (телеграф и телефон)		11
		10

Эти официальные предписания далеко не везде выдерживались. На Среднеазиатской дороге отклонения от них были нормой. Рабочий день здесь доходил до 12—14 час., а кондукторские и паровозные бригады дежурили сутками. Дежурства стрелочников тоже длились 24 часа. Даже комиссия графа Палена отмечала общее переутомление железнодорожных служащих в связи с чрезмерной продолжительностью рабочего дня ¹⁷⁰. В ее документах описана трагическая гибель машиниста Андрея Майорова, который, не выдержав изнурительного многодневного дежурства, задремал и упал с паровоза на участке Бешарык—Зауран (август 1908 г.) ¹⁷¹. Аналогичные факты гибели рабочих на почве крайнего переутомления происходили и на других участках Среднеазиатской дороги ¹⁷².

Продолжительность рабочего дня имеет свой предел, и увеличивать ее до бесконечности невозможно. Тогда усиливается интенсификация труда. Повышение пропускной способности дороги, рост ее эксплуатационных показателей при неизменном техническом оснащении и стабильном личном составе мог осуществляться только за счет интенсификации труда. Если все это сопровождалось к тому же замораживанием заработной платы, то факт усиления капиталистической эксплуатации налицо. Транспортные магистрали Туркестана слабо обеспечивались рабочей силой; Среднеазиатская дорога находилась на предпоследнем месте, Ташкентская — на одном из последних мест среди казенных железных дорог страны. На одну версту железнодорожного полотна на Среднеазиатской дороге приходилось 7,56 чел., на Ташкентской — 11,74; а на Екатерининской — 17,91 чел., на Московско-Курской — 24,75 чел. ¹⁷³ и т. д. Оснащенность рабочей силой тур-

¹⁶⁹ Железнодорожный транспорт в 1913 г., Введение, М., 1925, стр. 6.

¹⁷⁰ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 216, л. 38.

¹⁷¹ Там же, л. 42.

¹⁷² ЦГА ТССР, ф. 6, оп. 1, д. 230.

¹⁷³ Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1911 год, СПб., 1912, стр. 26.

кестанских дорог была в два раза ниже, чем российских, но по эксплуатационным показателям и доходности они почти не отличались от большинства государственных транспортных линий. В смете по эксплуатации Среднеазиатской дороги за 1915 г. приводятся интересные данные о штатах и расходах на их содержание из расчета на версту полотна (см. табл. 9).

Таблица 9

Данные об обеспечении рабочей силой и ее годовом содержании в расчете на одну версту полотна на казенных железных дорогах в России (в руб.)*

Дороги	Содержание служащих на 1 чел.	Число служащих на 1 версту	Содержание служащих на 1 версту дороги в круглых рублях
Среднеазиатская	417,39	7,37	3076
Пермская	331,74	10,51	3486
Полесская	377,52	9,60	3624
Ташкентская	460,60	9,33	4297
Северные	461,97	9,38	4334
Сызрано-Вяземская	355,07	14,85	5276
Сибирская	435,10	15,11	5445
Привислинская	394,47	14,09	5558
Рыго-Орловская	402,78	13,87	5586
Либаво-Роменская	392,87	14,46	5680
Юго-Западные	395,57	15,31	6056
Северо-Западные	429,05	15,31	6568
Забайкальская	649,06	12,41	6712
Закавказские	462,15	14,60	6747
Екатерининская	388,57	17,63	6850
Александровская	363,75	18,88	6867
Самаро-Златоустская	373,21	18,92	7061
Южная	410,48	17,98	7380
Московско-Курская	383,07	29,49	10147
Николаевская	424,50	24,28	10306
Варшавско-Венская	518,93	26,04	13512

* ЦГА ТССР, ф. 6. оп. 1, д. 753, л. 400, Аналогичные данные приводятся в отчете управления Среднеазиатской дороги в МПС, ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 9, д. 4867, л. 18.

По расходам на среднее содержание служащих, как видно из табл. 9, Среднеазиатская дорога на 1915 г. (как, вероятно, и на предыдущие годы) стоит на первом месте. Здесь следует заметить, что в указанные 417,89 руб. годовых вошла заработная плата начальника дороги и других крупных чиновников, которые получали особенно высокие ставки; поэтому при-

веденные показатели намного превышали фактические средние затраты на рабочих и низших служащих дороги. Несколько повышенная средняя зарплата с лихвой окупалась за счет большого объема работ, который приходилось здесь выполнять, рядовым железнодорожникам. Расходы на содержание рабочей силы на версту полотна на туркестанских дорогах по сравнению с российскими были намного ниже.

Показательны также расходы на рабочую силу в расчете на тысячу поездо-верст пробега, чем, собственно, и характеризуются основные производственные показатели дороги. Численность железнодорожников на тысячу поездо-верст пробега и стоимость содержания их на Среднеазиатской дороге были намного ниже по сравнению с другими общероссийскими казенными дорогами¹⁷⁴.

Среднеазиатская дорога по объему работы на одного железнодорожника занимала первое место. Совершенно очевидно, что вся тяжесть ложилась на плечи тех, кто был занят непосредственно на обслуживании транспорта — рабочих и низших служащих. Физическое и умственное перенапряжение с трудом компенсировалось некоторым повышением заработной платы.

Свидетельство увеличения интенсификации труда на местных казенных дорогах — резкий рост эксплуатационных показателей, пропускной способности транспорта при чрезвычайно низкой оснащенности рабочей силой. Приведем некоторые данные эксплуатации Среднеазиатской дороги за 1900—1911 гг.¹⁷⁵:

Год	Пробег всех поездов, км	Перевезено пассажиров	Перевезено грузов, т	Доход, руб.	Увеличение дохода по сравнению с предыдущим годом, %
1900	6 041 679	797 660	96 120 476	10 229 465	—
1908	8 745 394	2 714 661	161 937 920	12 775 952	24
1909	8 983 107	2 986 471	163 146 107	14 301 831	12
1910	9 663 653	3 431 564	169 186 470	17 526 569	22
1911	10 083 809	3 938 142	205 927 771	21 526 581	22

Особенно увеличилось количество перевозок (до 30%) и возросла доходность (на 22%) дороги за 1909—1910 гг. Меж-

¹⁷⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 9, д. 4867, л. 18.

¹⁷⁵ Там же, л. 17; ф. 269, оп. 2, д. 56, л. 42.

ду тем в эти же годы «исчисление штата служащих, — по признанию начальника дороги, — было самым неблагоприятным, сильно уменьшающим смету и численность личного состава»¹⁷⁶. Численность рабочих в 1908—1911 гг. на Среднеазиатской дороге выросла весьма умеренно — на полторы тысячи человек (см. табл. 1), а общие расходы на заработную плату всего на 410 334 руб.¹⁷⁷

В этих условиях с растущим объемом работы можно справиться единственно за счет увеличения и уплотнения рабочего дня. По смете 1912 г., на Среднеазиатской дороге было 720 путевых сторожей. Они делали 16 верст в сутки (высшая норма), а с увеличением количества поездов — до 24 верст¹⁷⁸.

Администрация иногда увеличивала число служащих за счет соответствующего сокращения заработной платы. Начальник управления Среднеазиатской дороги писал в марте 1912 г.: «За последние годы недостаток численности личного состава устранялся за счет уменьшения содержания служащих». На дороге содержался «почти двойной штат с уменьшением в той же пропорции жалования каждому»¹⁷⁹. Так, в службе движения за счет уменьшения окладов в 1911 г. было принято 64 чел. составителей поездов вместо положенных 51, стрелочников — 895 вместо 809, проводников — 37 вместо 27 и т. д.¹⁸⁰

Аналогичное положение было и на Ташкентской дороге. Увеличение числа служащих в 1908—1911 гг. привело к сокращению зарплат. Газеты писали в этой связи, что управлением поднят вопрос об усилении интенсификации труда и «упорядочении», т. е. снижении зарплат¹⁸¹. В целях экономии на дороге содержался намного меньший, чем положено, штат кондукторов. Часто случалось, что бригада, проработав 10 час., после кратковременного отдыха ехала в другой рейс еще на 10—15 час. «Только голод, безработица и дороговизна жизни заставляют людей служить за 15—20 руб. в месяц с риском при этом даже и жизнью», — писала газета «Туркестанский курьер»¹⁸². Пресса того времени освещала факты постоянной сверхурочной работы, которая даже не компенсировалась материально¹⁸³.

¹⁷⁶ ЦГИАЛ, ф. 269, оп. 2, д. 56, л. 42.

¹⁷⁷ Там же. ф. 273, оп. 9, д. 4867, л. 4; д. 4903, л. 75.

¹⁷⁸ Там же, ф. 269, оп. 2, д. 56, л. 45.

¹⁷⁹ Там же, л. 42.

¹⁸⁰ Там же.

¹⁸¹ «Туркестанский курьер», 18 декабря 1913 г.

¹⁸² Там же. 21 мая 1912 г.

¹⁸³ «Оренбургский край», 3 марта 1912 г.

Интенсификация труда при отсутствии необходимых мер по охране и безопасности движения поездов явилась причиной многочисленных травм и гибели железнодорожников. Официальные документы пестрят сообщениями о разного рода «несчастных случаях».

В донесениях раннего периода говорится о беспримерном труде стрелочников. Работая на 10—11 стрелках днем, и ночью бессменно, они доходили до полного изнеможения. «Утомление людей превысило всякую меру, — говорилось в сообщении администрации, датированном 1885 г., — и были случаи, когда стрелочники засыпали у стрелок мертвым сном, положив голову на рельсы. Конечно, — замечается в документе дальше, — нельзя было требовать от истомленных работой людей такой внимательности, как от человека бодрого и свежего, и этим обстоятельством объясняются многие случаи неправильного перевода стрелок, бывших причиной схода с рельс с поломками подвижного состава»¹⁸⁴. К этому можно добавить лишь, что, если в первые годы эксплуатации Среднеазиатской дороги стрелочники обслуживали 10 стрелок, то к 1912 г. — в 2 раза больше.

Крушения, несчастные случаи следовали каждые 3—4 дня и являлись подлинным бичом железнодорожников. В архивах сохранились многочисленные дела, представляющие официальную летопись несчастных случаев на дорогах за разные годы, например, «О происшествиях на Среднеазиатской железной дороге за 1902 г.», «О происшествиях на Ташкентской железной дороге» за 1906 г.¹⁸⁵. Значительный материал по этому вопросу содержится также в ежегодных отчетах МПС. В течение 1901—1913 гг. во время крушений на Среднеазиатской дороге пострадало 872 железнодорожника, а на Ташкентской — 1066 чел.¹⁸⁶. Здесь нашли отражение только крупные крушения; одиночные человеческие жертвы, травмы официальной статистикой не учитывались, между тем их было очень много. Только в 1911 г. на Среднеазиатской дороге произошло 2938 «несчастных случаев», в результате которых пострадали 2062 служащих и 760 членов их семей¹⁸⁷, а в 1913 г. — 193 происшествия, связанных непосредственно с железнодорож-

¹⁸⁴ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 34, л. 222.

¹⁸⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 205; 441.

¹⁸⁶ Данные взяты из статистических сборников МПС, вып. 73, 77, 81, 85, 89, 93, 102, 106, 113, 122, 129, 131, 141, табл. 12, СПб., 1902—1916 гг.

¹⁸⁷ С. И. Гулишамбаров. Экономический обзор Туркестанского района, Асхабад, 1913, стр. 60.

ным движением и 22 — «при прочих обстоятельствах»; на Ташкентской в этот же год соответственно — 374 и 198¹⁸⁸.

От производственного травматизма больше всего страдали железнодорожные рабочие, связанные непосредственно с движением поездов (кондукторы, сцепщики и составители, машинисты и их помощники, стрелочники, путевые сторожа и др.)¹⁸⁹. Не менее показательны сведения, содержащиеся в материалах IV совещательного съезда железнодорожных врачей (1910 г.), специально занимавшихся изучением профессионального травматизма железнодорожников. По приведенным в нем данным из общего числа пострадавших на туркестанских дорогах машинистов, их помощников, кочегаров было убито 8%, ранено — 92%; обер-кондукторов и кондукторов — убито 14,9%, ранено — 85,1%; стрелочников — убито 18%, ранено 82%; составителей поездов убито 10,1%, ранено 89,9 чел. и т. д.¹⁹⁰.

Уволенные с дороги, покалеченные люди и их семьи требовали вознаграждения за потерю здоровья и трудоспособности. В книгах судебных исков к Среднеазиатской и Ташкентской дорогам хранится масса подобных дел за 1903 г.¹⁹¹, 1904 — 1906 гг.¹⁹², 1909 г.¹⁹³. Однако суд далеко не все их удовлетворял.

К важнейшим показателям капиталистической эксплуатации относится заработная плата рабочих. Изучение ее представляет известную трудность в связи с тенденциозностью официальных сведений об оплате железнодорожников в России. Как правило, все они составлялись по данным о средней зарплате по отделам и даже целым службам. Этим затемнялось социальное различие железнодорожников и высокие ставки искусственно занижались до средних показателей.

Ниже даны сведения о годовой заработной плате различным категориям железнодорожников на Среднеазиатской дороге за 1911 г. в руб.¹⁹⁴.

¹⁸⁸ Железнодорожный транспорт в 1913 г., М., 1925, стр. 97.

¹⁸⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 8, д. 185, л. 394.

¹⁹⁰ Там же, л. 393.

¹⁹¹ Там же, оп. 4, д. 247.

¹⁹² ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 41.

¹⁹³ Госархив Оренбургской области, ф. 142, оп. 1, д. 60.

¹⁹⁴ Данные взяты на выборку из отчета по эксплуатации Среднеазиатской казенной железной дороги за 1911 г., Асхабад, 1912 г., ведомость № 6 и ведомости штатного содержания служащих казенных железных дорог за 1911 г., СПб., 1911, стр. 104—207.

Начальник дороги	—	15 000
Начальники служб	—	9 000
Начальники отделений на линии	—	3 600
Инженеры разных рангов	—	3 000—1 700
Начальники станций (разных классов)	—	1 700— 700
Дорожные мастера	—	950— 520
Машинисты	—	720— 600
Слесари	—	640— 530
Кузнецы	—	640— 520
Составители	—	640— 460
Сцепщики	—	420— 360
Стрелочники	—	220— 300
Ремонтные рабочие	—	260— 210
Путевые и переездные сторожа, водоливы	—	260

Согласно ведомостям штатного расписания, а также сведениям о перемещении в личном составе¹⁹⁵, заработная плата рабочих на Ташкентской и Среднеазиатской дорогах в целом находилась на одном уровне. Нельзя не заметить огромный разрыв в оплате служащих управленческого аппарата и рабочих. На годовую заработную плату начальника дороги можно было содержать 25 слесарей с окладом 600 руб. или 65 ремонтных рабочих с окладом в 240 руб. Начальник дороги, его помощник и два представителя от министерства (военного и финансов) получали столько, сколько за год зарабатывали 146 стрелочников или 200 путевых сторожей.

В 1911 г. в железнодорожных мастерских Среднеазиатской дороги работало штатно 225 чел., из которых 26 «высших чинов» получали 67 900 руб., а остальные 199 чел.—93 501 руб. Один начальник мастерских зарабатывал 10 000 руб.—почти столько же, сколько за год 33 кочегара и смазчика.

Руководство получало повышенное материальное обеспечение за счет и в ущерб низшему персоналу, заработная плата которого, несмотря на растущую пропускную способность дороги, оставалась из года в год на одном уровне, а ставки высших служащих неуклонно увеличивались. Сравним приведенные выше сведения о годовой заработной плате личного состава Среднеазиатской дороги за 1911 г. с аналогичными данными за 1891¹⁹⁶, 1893¹⁹⁷ и 1900¹⁹⁸ гг. За период с 1891 по

¹⁹⁵ Госархив Оренбургской области, ф. 142, оп. 1, д. 18, л. 420—462, 525—529.

¹⁹⁶ Ведомость о числе служащих на Закаспийской военной железной дороге по смете 1891 г., ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 16, л. 97.

¹⁹⁷ Временный штат служащих по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги, там же, д. 32, л. 287, 289, 240.

¹⁹⁸ Ведомость штатного содержания служащих казенных железных дорог за 1900 г., СПб., 1900, стр. 8—9, 40—41, 100—101.

1911 г. заработная плата рабочих и низших служащих Среднеазиатской дороги существенно не изменилась, но резко выросла оплата высших служащих. Начальник дороги получал в 1891 г. 10 000 руб., в 1895 — 10 850 руб., а в 1900 — 15 000 руб. У начальников служб заработок увеличился за те же годы с 8000 руб. до 9000 руб. Заметно увеличилась оплата начальников мастерских — с 5000 руб. в 1891 г. до 10 000 руб. в 1911 г.

В приведенных ниже данных штатные рабочие и служащие двух крупнейших дорог Туркестана разбиты на 6 основных групп в зависимости от уровня заработной платы (см. табл. 10).

Как видно из табл. 10, железнодорожники с заработком до 240 руб. годовых (20 руб. в месяц) составляли 43,4% от общего числа рабочих и служащих на Среднеазиатской дороге и 40,3% — на Ташкентской. Следующая группа с оплатой от 240 до 600 руб. годовых (от 20 до 50 руб. в месяц) составляла 46,6% — на Среднеазиатской дороге и 50,3% — на Ташкентской. Следовательно, основная масса рабочих вместе с низшими служащими входила в первые две группы, объединявшие железнодорожников с заработной платой до 600 руб. в год. Они занимали около 90% на Среднеазиатской и 90,6% — на Ташкентской дорогах. В эти группы входили все основные рабочие специальности — от слесарей и помощников машинистов до стрелочников и ремонтных рабочих. К группе с окладом от 600 до 800 руб. годовых из рабочих относились только машинисты и дорожные мастера. Среди железнодорожников, получавших свыше 900 руб. в год, рабочих не было вообще. Приведенные сведения касаются только штатных рабочих.

Рабочие железнодорожных мастерских заработную плату получали преимущественно поденно. Средний дневной заработок на Среднеазиатской дороге составлял для мастерового и рабочего 1 руб. 17 коп.¹⁹⁹, а на Ташкентской — для мастерового — 98 коп.; помощника и ученика — 42 коп., чернорабочего — 51 коп.²⁰⁰ О незначительности этой суммы говорит такое сравнение — в период строительства рабочим, занятым на неквалифицированных земляных работах, платили до 50 коп. в день. Наиболее полное представление о зарплате рабочих мастерских дает табл. 11.

Годовой заработок мастеровых в главных и линейных мастерских на железных дорогах Туркестана колебался от 480

¹⁹⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 590, л. 46.

²⁰⁰ Там же, л. 25.

Таблица 10

**Сведения о годовой заработной плате рабочих и служащих
железных дорог Туркестана (1907 г.)***

Годовая заработная плата, руб.	Группы профессий	Железные дороги			
		Среднеазиатская		Ташкентская	
		в управ- лении чел.	на линии, чел.	в управ- лении чел.	на линии, чел.
до 240	Сторожа, молотобойцы, истопники, дворники, рабочие складов, ламповщики, ремонтные рабочие, проводники	35	4096	46	3418
240—600	Старшие рабочие, мостовые мастера, слесари, кузнецы, составители, сцепщики, проводники, стрелочники, кочегары депо, помощники машинистов	187	3855	338	3725
600—900	Дорожные мастера, смотрители зданий, помощники начальников станций, машинисты	252	672	182	594
900—1000	Счетоводы, делопроизводители, начальники станций III класса, кассиры	79	58	58	46
1 000— 1 500	Старшие счетоводы, начальники станций I—II классов, помощник начальника депо, мастера	82	64	47	36
1500 и выше	Начальник дороги, его помощник, начальники служб, начальники мастерских, главный бухгалтер, бухгалтеры, старшие врачи	39	97	36	65
	Всего	674	8842	707	7884

* Расчеты по группам произведены по сведениям о содержании служащих на Ташкентской и Среднеазиатской железных дорогах за 1907 г., ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 1, д. 109, л. 33, 46 и Ведомости штатного содержания служащих железных дорог за 1911 г., СПб., 1911, стр. 104—207.

Средний годовой заработок железнодорожников в главных и линейных мастерских на железных дорогах Туркестана в 1911—1912 гг.*

Железные дороги	Заработная плата, руб.					
	в главных мастерских			в линейных мастерских		
	мастеровой	рабочий	ученик	мастеровой	рабочий	ученик
Среднеазиатская	708	366	220	485	234	165
Ташкентская . .	672	350	240	532	315	162

* ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 6, д. 2535, л. 89.

до 700 руб., рабочих — от 230 до 360 руб., учеников — от 160 до 240 руб.; ежемесячно слесарь получал 44—53 руб., кузнец — 53—70 руб., молотобоец — 31—38 руб., токарь — 53—59 руб., (очевидно, чернорабочий) — 22—23 руб.²⁰¹ Из сравнения этих данных с приведенными выше следует, что заработная плата в мастерских не отличалась резко от среднего уровня оплаты всех рабочих. Однако ставки поденных рабочих были более низкие. В 1913 г. на Среднеазиатской дороге штатные рабочие в среднем получали в месяц 48 руб. 17 коп., временные 34 руб. 59 коп., а поденные — 32 руб. 12 коп. В службе тяги, пути и сооружений, где концентрировалась основная часть поденных, эта разница была еще заметнее — штатные рабочие получали ежемесячно 74 руб. 11 коп., а поденные — 36 руб. 54 коп.

Низкая заработная плата рабочих коренных национальностей определялась их исключительным положением в транспортной системе. Тяжелые условия жизни вынуждали их соглашаться на любую работу с самым маленьким окладом. Их заработная плата была ниже оплаты местных транспортных рабочих любой категории. Согласно ведомостям, рабочие местных национальностей получали в месяц не более 18—20 руб.²⁰² «Рабочие материального склада, — вспоминает В. Кучумов, — трудились ежедневно по 12, а иногда и 14 часов, а получали за это 50 коп. в день»²⁰³. Не менее заниженными были ставки рабочих коренных национальностей в же-

²⁰¹ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 356, л. 20.

²⁰² Там же, ф. И-33, оп. 1, д. 182, л. 37, 119.

²⁰³ Из записи беседы с В. Кучумовым 1 декабря 1962, Ашхабад.

лезнодорожных мастерских. Чернорабочие получали ежемесячно не более 16—17 руб.; маляры — 14 руб.; молотобойцы — 20—23 руб.²⁰⁴ Неправоммерно заниженной была оплата женского труда на транспорте. За равный с мужчинами труд женщины получали в 2—3 раза меньшую плату (табл. 12).

Таблица 12

Сведения о месячных окладах мужчин и женщин некоторых железнодорожных профессий на казенных дорогах России за 1913 г.*

Группы профессий	Содержание в месяц, руб.	
	мужчины	женщины
Управление		
Служащие	67,42	45,33
Сторожа и рабочие	21,75	12,58
Служба пути		
Старшие служащие	185,0	—
Дорожные и мостовые мастера	51,0	—
Сторожа и рабочие по охране и содержанию пути	18,58	4,5
Служащие в конторах центрального и местного управления службы	57,58	44,00
Прочие нетехнические служащие (кроме сторожей и рабочих)	37,00	12,17
Сторожа и рабочие	18,36	8,67
Служба движения и телеграфа		
Старшие служащие	165,65	—
Механики и надсмотрщики телеграфа	57,67	—
Начальники станций	52,58	37,50
Сигналисты	24,50	—
Телеграфисты	33,67	31,67

* Железнодорожный транспорт в 1913 г. Статистические материалы под ред. Рачинского и др., Введение, М., 1925, стр. 12.

Эти данные характерны и для туркестанских железных дорог. Они отражают еще одну категорию оплаты, еще один источник получения дополнительных прибылей.

Такова была номинальная заработная плата железнодорожных рабочих Туркестана. Она сокращалась за счет мно-

²⁰⁴ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 132, л. 47, 132, 140.

гочисленных вычетов и штрафов. По словам В. И. Ленина, штрафы являлись результатом полного порабощения рабочих. Капиталисты превратили их в средство понижения заработной платы²⁰⁵. И хотя обе рассматриваемые дороги находились в ведении государства, это не меняло дела; всякого рода вычеты являлись здесь подлинным бичом рабочих. На Среднеазиатской дороге они штрафовались постоянно и по любому поводу. Списки заработной платы пестрят штрафами—«за курение в мастерских», «за неснятые табельные доски», «за дерзость старшему» и т. д. Каждый штраф — от 1 до 3 руб. Только за февраль 1889 г. было оштрафовано 9 рабочих на сумму в 13 руб., главным образом за «небрежное отношение к службе», и 13 чел. поденных рабочих — на 28 руб. 20 коп.; все приказы начальников служб за 1897 — 1899 гг. дополнялись штрафными списками, в каждом из которых значилось от 2—3 до 30 чел.²⁰⁶ Штрафы составляли ежемесячно в каждой службе дороги несколько десятков, а иногда и сотен рублей.

Среди вычетов наиболее крупные — вступительные (12% от зарплаты) и ежемесячные (6%) взносы в пенсионные и сберегательно-вспомогательные кассы. Штрафы и вычеты сокращали и без того невысокий заработок.

Какова была реальная заработная плата местных железнодорожников и тот уровень жизни, который она обеспечивала? В 1910 г. на Среднеазиатской дороге работала комиссия «для исчисления» минимального бюджета служащих. Результаты ее работы отражены в многочисленных докладных. На семью в 6 чел. в докладной главного инспектора расходы в год определены в 1000 руб.²⁰⁷, в других вариантах докладных они сокращены до 605 руб. и даже до 564 руб.²⁰⁸ О том, как исчислялся семейный бюджет, говорится в самом заключении комиссии: «На все предметы цены взяты самые умеренные и даже более чем минимальные, и поэтому сумма эта является в годовом бюджете низшего служащего минимальной»²⁰⁹.

При определении дневного бюджета семьи в 6 чел. комиссия исходила из следующих расчетов: по $\frac{1}{4}$ фунта мяса на человека, по 2 фунта черного хлеба, 2 куса пиленого сахара, 0,5 коп. на чай, 1,5 коп. на овощи. Прочие расходы и издержки на одежду — 10 руб. в год. Итого — 564 руб. Расходы на

²⁰⁵ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 2, стр. 59.

²⁰⁶ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 132, л. 27, 196, 202; ЦГИАЛ, ф. 314, оп. 1; д. 35, 36, 48.

²⁰⁷ ЦГИАЛ, ф. 269, оп. 2, д. 58, л. 95.

²⁰⁸ Там же, д. 56, л. 43; д. 57, л. 10.

²⁰⁹ Там же, д. 57, л. 10.

образование, развлечения, отдых, а также связанные с болезнью человека — исключались. «Принимая же во внимание, — говорится в итоге расчетов, — что последнее время цены на предметы и продукты первой необходимости поднялись, положение низших служащих является более чем незавидным и даже критическим, вынуждая их семьи, дабы не быть голодными, искать заработка на стороне...»²¹⁰. А как существовать при подобных расходах сторожам, стрелочникам, ремонтным рабочим, чей заработок составлял только половину указанной суммы — 250—300 руб. в год? В материалах комиссии нет ответа на этот вопрос. Начальник Среднеазиатской дороги А. Колмогоров писал, что по смете 1912 г. низшим служащим назначено содержание (оклад) в 228 руб., квартирные — 57 руб., некоторые предметы обмундирования — 15 руб., всего около 300 руб. в год. «Чтобы просуществовать на эти средства, семья в 4 человека должна прежде всего совершенно отказаться от потребления мясной пищи... вместо доброкачественных предметов одежды, обуви, белья должны приобретать какое-нибудь старье»²¹¹. Этот нищенский уровень жизни был обычным по меньшей мере для половины рабочих, включая и поденных. Он хронически не обеспечивал рабочим даже того минимума, который был необходим для воспроизводства рабочей силы. В данном случае она могла «поддерживаться и проявляться лишь в хиреющем виде»²¹².

Реальная зарплата снижалась также за счет высоких цен на продукты в вагон-лавках, которыми были вынуждены пользоваться рабочие на линии. Инспекция (1908 г.) отмечала, что цены в них устанавливались произвольно, на наиболее ходовые товары завышались в 2—3 раза по сравнению с рыночными, а наименее выгодных не было вообще»²¹³. О плохом обеспечении линейных служащих и больших безобразиях в вагон-лавках многократно писали местные газеты²¹⁴.

Реальная заработная плата сокращалась также за счет роста цен на продукты питания. Уже в первые годы после завершения строительства Среднеазиатской железной дороги в прилегающих к ней районах, заметно возросла стоимость зерна²¹⁵, увеличились цены на другие продукты питания и,

²¹⁰ ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 2, д. 57, л. 10.

²¹¹ Там же, д. 56, л. 43.

²¹² К. Маркс. Капитал, М., 1958, т. 1, стр. 179.

²¹³ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 219, л. 8.

²¹⁴ «Оренбургский край», 20 мая 1911 г.; «Туркестанский курьер», 26 мая 1911 г.

²¹⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 11, д. 366, л. 43.

особенно, на мясо. Немногим более чем за 10 лет (с 1900 по 1912 гг.) мясо подорожало в 2,5—3 раза²¹⁶. Заработная же плата железнодорожных рабочих и низших служащих, как было отмечено выше, в эти и следующие годы осталась неизменной.

Показателем уровня реальной заработной платы являются жилищные условия и тот удельный вес, который занимают расходы на них в бюджете рабочего. На туркестанских железных дорогах положение с жильем было тяжелым. В 1911 г. недостаток жилой площади, по данным «Высочайше учрежденной комиссии», на Среднеазиатской дороге составил 7597 кв. сажен, а на Ташкентской — 15000 кв. сажен²¹⁷. Имеющиеся постройки далеко не удовлетворяли элементарным требованиям и, по осторожному выражению той же комиссии, «в массе своей оставляли желать очень многого». На станциях и полустанках рабочие жили в бараках, землянках и полужемлянках. Построенные из железнодорожных шпал и сырцового кирпича, с кирпичными и земляными полями, они, как правило, были сырыми, темными, тесными.

На острый недостаток жилья указывали многие комиссии, ревизовавшие в разные годы местные дороги. «Многие служащие на линии, — отмечала комиссия графа Палена (1908 г.), — за неимением квартир и невозможностью нанять их у частных лиц вынуждены жить в бараках, оставшихся от постройки, совершенно непригодных для жилья, и даже в вагонах». То же констатировала и «Высочайше учрежденная комиссия».

Тяжело было жить в помещениях, неприспособленных к условиям среднеазиатского климата, но еще труднее приходилось тем, кто не имел их. В казенных квартирах размещалось меньшинство железнодорожников, в основном «высшие чины» и управленческий персонал. Известно, что даже в местах наилучшего обеспечения жильем, число железнодорожников, занимающих казенные квартиры, не превышало 25%; во всех прочих — оно было еще ниже, доходя до 10% и менее. Первый съезд врачей Среднеазиатской железной дороги, состоявшийся в 1901 г., отмечал исключительно тяжелое положение железнодорожных служащих, живущих на частных квартирах. В Мерве, например, казенными квартирами пользовались не более 10% железнодорожников. «Прочие служащие в громадном большинстве случаев, — отмечается в материалах съез-

²¹⁶ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 204, л. 6; ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 1, д. 57, л. 9—10.

²¹⁷ Высочайше учрежденная комиссия. Доклады по обследованию железных дорог. Доклад 16. Среднеазиатская дорога, СПб., 1912, стр. 56; Доклад 17. Ташкентская железная дорога, СПб., 1913, стр. 44.

да, — ютятся в грязных караван-сараях, занимая комнатенки, стоящие в гигиеническом отношении ниже всякой критики, платят за комнатенку в 1—1,5 кв. сажен 3—5 руб., а за две такие комнатенки — 8—10 руб. в месяц» ²¹⁸.

Особенно дорого стоили квартиры в местах большого скопления железнодорожников. «Когда служащему из скромного своего бюджета приходится расходовать на наем квартиры до половины получаемого содержания, когда стоимость жизненных продуктов и предметов первой необходимости за последние годы выросла в значительной степени, то о достатке или материальном обеспечении не может быть речи», — говорится в материалах одной комиссии ²¹⁹. Плата за частные квартиры уносила до половины заработка рабочих, между тем в них жило свыше 70% всех железнодорожников Туркестана.

Рабочие коренных национальностей в большинстве своем не входили в штат и, естественно, не имели прав на казенную квартиру. Они жили в сырых глинобитных сараях, а нередко и просто в землянках, за чертой города. Ежедневно, чтобы попасть на службу, им приходилось проделывать длительный, бездорожный путь.

Суммируя рассмотренное выше, можно сделать вывод, что реальная заработная плата рабочих и низших служащих на железных дорогах Туркестана представляла собой острый прожиточный минимум, с трудом обеспечивавший воспроизводство рабочей силы. В. И. Ленин указывал: «Рабочие своим трудом кормят и самих себя и всех тех, кто сам не работает. Но за позволение работать на помещичьей земле, на фабрике или на железной дороге рабочий отдает даром собственнику все, что вырабатывается, получая сам только на скудное содержание» ²²⁰.

Железнодорожники, разбросанные по глухим отдаленным районам края, страдали, к тому же, от многих дополнительных трудностей и неудобств. Местный климат со знойным изнуряющим летом особенно тяжело переносился в Закаспийской области, где не хватало жилья, свежих овощей, а, часто, и воды. На отдаленные участки воду привозили в цистернах и летом ее было очень мало. Иногда нормы выдачи воды резко сокращались; на станциях составлялись ведомости суточного расхода воды. Положение усугублялось тем, что высший состав железнодорожников не считался с ограничениями в использовании воды, тратя ее на души, ванны и т. д. В то же

²¹⁸ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 45-а, л. 16.

²¹⁹ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 216, л. 26.

²²⁰ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 7, стр. 142.

время рабочим на линии не хватало воды даже для питья. В материалах одной комиссии приводятся факты, когда ремонтные рабочие просили дать им выпить воду от вымытой посуды²²¹. Бани и души в этих условиях для рабочих были исключены.

Недостаток воды в условиях Туркестана являлся одной из главных трудностей быта. «Продолжительные летние жары, жгучие всеиссушающие ветры, — отмечал старший врач Среднеазиатской дороги, — недостаток во многих пунктах дороги хорошей воды, мяса, огородной зелени и овощей и трудности их привоза... недостаток удовлетворительных помещений, масса разных надоедливых насекомых — все это не только сильно влияет на здоровье, но просто отравляет существование большинства служащих...»²²².

Неустроенность быта дополнялась отсутствием культурно-просветительных учреждений. Школ было мало, библиотек и читален — единицы, а клубов и прочих мест отдыха не существовало вообще. На всю Среднеазиатскую дорогу библиотек насчитывалось всего 6²²³, на Ташкентскую — 9²²⁴. Многие крупные станции, не говоря уже о более мелких, не имели даже и этого. В «Вестнике Среднеазиатской дороги» помещено письмо с одной из них: «Тоскливо и скучно на ст. Кызыл-Тепе: здесь нет ни школы, ни библиотеки, ни читальни. Жизнь замерла. Никаких культурных связей с внешним миром». В заключение просьба открыть хотя бы библиотеку²²⁵.

Общую безрадостную картину дополняло состояние народного образования на железных дорогах Туркестана. В 1914 г. на Ташкентской дороге было 14 начальных училищ, из которых половина приходилась на южный участок, проходивший по территории Туркестана. На 1 января 1916 г. в них училось 2738 детей²²⁶. На Среднеазиатской дороге в 1914 г. было 25 школ, а число обучающихся — 3279 чел.²²⁷ Школы не охватывали и половины детей школьного возраста. При ежегодных наборах за бортом оказывались сотни детей. Так, на Среднеазиатской дороге было отказано в приеме в 1909 г. 271 чел., в 1910 г. — 239, в 1911 г. — 214, в 1912 г. — 244, и

²²¹ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 219, л. 9.

²²² ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 19, л. 108.

²²³ ЦГИАЛ, ф. 269, оп. 2, д. 166, л. 23.

²²⁴ Железнодорожный транспорт в 1913 г., М., 1925, стр. 46—47.

²²⁵ «Вестник Среднеазиатской железной дороги», 1915, № 2—3, стр. 19.

²²⁶ Отчет по эксплуатации Ташкентской железной дороги за 1914 г., Оренбург, 1915, стр. 35.

²²⁷ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 8, д. 414, л. 240.

1913 г. — 202 детям ²²⁸. За пять лет 1169 чел. было лишено возможности получить даже начальное образование. На Ташкентской дороге на 1 мая 1907 г. числилось 5866 детей железнодорожников. Из них учились только 1670 чел., то есть около 28% всех детей школьного возраста ²²⁹. Остальные 72% фактически оставалось неграмотными.

Кто не попадал в школы? Во-первых, дети низкооплачиваемых родителей. За школу нужно было платить до 6 руб. в год, а если она находилась далеко от дома, то расходы возрастали еще и за интернат; между тем бюджет низшего служащего, как уже отмечалось, совершенно не был рассчитан на подобные расходы. Во-вторых, в железнодорожных школах не было детей рабочих местных национальностей. Об этом говорит национальный состав учащихся. На Среднеазиатской дороге в 1913 г. училось русских — 3128 чел., армян — 73, поляков — 26, персов — 25, немцев — 13, грузин — 8, евреев — 3, татар — 1 и др. 2 чел. ²³⁰ На Ташкентской дороге в 1907 г. русских — 1637 чел., поляков — 26, немцев — 4, киргиз — 2, персов — 2 ²³¹. В-третьих, часть детей была лишена возможности получить образование в связи с большой отдаленностью школ от их местожительства. На Среднеазиатской дороге, протяженностью свыше 2,5 тыс. км было всего 6 интернатов для детей, родители которых жили на линии. В них размещалось 115 мальчиков и 36 девочек. Практически это означало, что в школы ходили те дети, которые жили поблизости; с отдаленных линейных участков, за редким исключением, дети школ не посещали. Наконец, в-четвертых, часть детей не училась просто потому, что не хватало школ. О чем, как не об этом, говорит тот факт, что ежегодно сотни детей оказывались неохваченными обучением. Обеспокоенные родители нередко брали инициативу в свои руки и собирали деньги для организации школы. Так поступили, в частности, мастеровые и служащие кызыл-арватских мастерских, собравшие для этой цели в 1912 г. свыше 8 тыс. руб. ²³²

Не лучше обстояло дело на туркестанских железных дорогах с медицинским обслуживанием. Тяжелые условия быта и труда, жаркий климат, недостаток воды и недоедание тяжело отражались на здоровье людей. Они подвергались различным заболеваниям, хроническим болезням, профессиональным трав-

²²⁸ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 2, д. 772, л. 76.

²²⁹ Там же, ф. 1396, оп. 1, д. 216, л. 32.

²³⁰ Там же, ф. 273, оп. 2, д. 772, л. 82.

²³¹ Там же, ф. 273, оп. 12, д. 924, л. 88.

²³² Там же, ф. 273, оп. 2, д. 772, л. 7.

мам, эпидемиям. По словам главного врача Среднеазиатской дороги, среди рабочих «очень трудно встретить вполне здорового человека... исключения в этом отношении очень редки»²³³. То же констатировала комиссия, созданная в 1892 г. по согласованию министерств — военного, финансового, путей сообщения, госконтроля — для рассмотрения эксплуатации и нового штата служащих Закаспийской железной дороги²³⁴.

Наибольшее зло — массовые эпидемии, периодически возникали в Закаспийской и других областях Туркестана. Ввиду отсутствия профилактической работы они охватывали огромные области и косили массу людей. В 1900 г. эпидемия лихорадки, вспыхнувшая в Казанджике, быстро распространилась по линии, болело почти все население, что отразилось на нормальной работе транспорта²³⁵. Свиристествовавшая в течение лета 1902 г. холера привела к огромным жертвам. Медицинский персонал не успевал убирать больных, и они лежали прямо под заборами рядом с мертвыми²³⁶. Летом 1906 г. на Мургабской ветке была вспышка сибирской язвы, во время которой погибло большое количество людей из коренного населения и железнодорожных рабочих. В 1908 г. на Среднеазиатской дороге вновь возникла холерная эпидемия. Она охватила огромный участок Среднеазиатской дороги и сгубила значительную часть населения. Характерно, что из-за недостатка средств борьба с ней велась весьма примитивно²³⁷. Ни правительство, ни управление дороги не субсидировало подобные расходы. В итоге отсутствия профилактической работы — новые вспышки эпидемий. В конце 1912 г. Мерв и окрестности вновь подверглись эпидемии чумы²³⁸.

Число больных на Среднеазиатской дороге даже по сведениям официальной статистики было чрезвычайно велико. В 1906 г. амбулаторное лечение прошло 53 137 чел.²³⁹ На Ташкентской дороге их было почти в 2 раза больше²⁴⁰. Но более всего болели люди от травматических повреждений. В 1907 г. на Ташкентской дороге пострадавших от травм было зарегистрировано 10 353 чел., что составило 10,12% от всех заболевших²⁴¹. В 1914 г. число больных, прошедших амбула-

²³³ ЦГВИА СССР, ф. 789, оп. 1, д. 19, л. 109.

²³⁴ Там же, д. 26, л. 451.

²³⁵ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 1, д. 454, л. 9.

²³⁶ Там же, ф. И-854, оп. 1, д. 3, л. 218, 327, 330.

²³⁷ Там же, д. 45, л. 6, 7, 17.

²³⁸ ЦГА ТССР, ф. 6, оп. 1, д. 320.

²³⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 8, д. 142, л. 75.

²⁴⁰ Там же, д. 218, л. 42—43.

²⁴¹ Там же, л. 88.

торный прием, составило на Среднеазиатской дороге 61 276 чел., на Ташкентской — 44 236 чел., на Ферганской — 1 536 чел.²⁴² (табл. 13).

По заболеваемости и смертности туркестанские железные дороги, как следует из приведенных материалов, занимали первые места в системе общерусских казенных дорог. А число медицинских учреждений на них было минимальным.

Таблица 13

Данные о количестве заболеваний и о смертности железнодорожников на казенных дорогах России, 1914 г.*

Железные дороги	Число заболеваний на 1 тыс. чел.	Смертность на 1 тыс. чел.
Среднеазиатская	328	0,53
Южные	299	0,31
Северные	265	0,34
Ташкентская	233	0,20
Полеская	219	0,39
Привисленская }	206	0,46
Сибирская }		
Юго-Западные	201	0,35
Московско-Курская . . .	200	0,29
Екатерининская	198	0,30
Сызрано-Вяземская . . .	180	0,23
Александровская	178	0,52
Забайкальская	176	0,48

* ЦГА ТССР, ф. 6, оп. 1, д. 753, л. 403.

В 1914 г. на Среднеазиатской дороге находилось всего 13 больниц, рассчитанных на обслуживание 376 чел., на Ташкентской дороге — 9 больниц на 304 чел., причем на южный участок, проходивший по территории Туркестана, приходилось всего 3 больницы, способных обслужить всего 100 чел.²⁴³ На Ферганской дороге имелась 1 больница на 14 мест.

О плохом состоянии этих медицинских учреждений можно судить по результатам обследования комиссий МПС в июне 1911 г.

²⁴² Железнодорожный транспорт в 1913 г. Статистические материалы под ред. Рачинского и др., М., 1925, стр. 42—43.

²⁴³ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 266, л. 34.

Медицинский персонал на Ташкентской дороге состоял из 24 врачей и 78 фельдшеров и акушеров²⁴⁴; на Среднеазиатской — из 21 врача и 84 фельдшеров и акушеров²⁴⁵. Практически это означало, что один врач обслуживал участок в 150—200 верст железнодорожного полотна. Совершенно очевидно, что это число лечебных учреждений с наличным медицинским персоналом было совершенно недостаточно. Оплата по болезни составляла только часть зарплаты, а лечение требовало значительных издержек, поэтому большинство железнодорожников фактически лишались медицинской помощи.

Ежегодно по болезни и увечью со Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог увольнялись сотни рабочих, десятки теряли жизни при исполнении служебных обязанностей, но ни правительство, в чьих руках находились казенные дороги, ни управление дорог не брали на себя обеспечение пострадавших и их семей. Получая немалые прибыли от эксплуатации рабочих, правительство основную часть расходов, связанных с выдачей пенсий и пособий, перекладывало на них же самих. Пенсионные кассы, созданные для этой цели, свой бюджет составляли из членских взносов (12% от зарплаты вступительных и 6% ежемесячных). Все внесенное становилось собственностью кассы и возврату не подлежало ни при каких обстоятельствах. Эти вычеты были весьма обременительны для рабочих и низших служащих, что констатировал также министр путей сообщения²⁴⁶.

Несмотря на огромные вычеты с участников, пенсионные кассы не могли обеспечить пенсиями всех нуждающихся и вопрос об их расширении на казенных дорогах России так и не был окончательно разрешен вплоть до 1917 г.

Пенсии по старости также находились целиком в ведении пенсионных касс. Их получали только штатные рабочие и служащие железных дорог. Поденным и временным пенсия выдавались лишь в том случае, если они прослужили «бесспорочно» не менее 10 лет на транспорте и не имели никаких порицаний в течение последнего года. Размеры пенсий были ничтожны. Стрелочник, прослуживший 10 лет (оклад 144 руб. в год) получал пенсию 2 руб. в месяц²⁴⁷.

В 1903 г. был составлен свод правил о пособиях железнодорожникам, по которому самое высокое вознаграждение не

²⁴⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 8, д. 218, л. 81.

²⁴⁵ Там же, д. 142, л. 75.

²⁴⁶ Там же, ф. 273, оп. 12, д. 407, л. 59.

²⁴⁷ Доклад министра путей сообщения 26 октября 1905 г., ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 407, л. 59.

превышало половины годового содержания служащего, к тому же оговаривалось, что «эти нормы могут быть ограничены Советом Управления дороги». Вдовам и родителям определялась половина этого пособия, детям — еще меньше, причём тот же совет мог сократить вознаграждение, если «служба умершего служащего не отличалась полной безупречностью»²⁴⁸.

На туркестанских дорогах допускались постоянные отклонения от этих норм, что вызывало большие недовольства и нарекания.

В отчете ревизии Ташкентской железной дороги в 1908 г. констатировалось: «Обращаясь к порядку освидетельствования служащих, заявивших потерю трудоспособности по вине дороги, видно, что дело обставлено очень скверно, давая большой простор для злоупотреблений»²⁴⁹.

Несовершенство системы присуждения пенсий на дорогах было столь очевидно, что МПС в 1911 г. внесло новый проект положения о вознаграждении железнодорожников, потерпевших от несчастных случаев. Он предусматривал выдачу пособий штатным работникам в размере до $\frac{2}{3}$ заработка в случае временной потери трудоспособности или, в случае утраты ее, в том же размере устанавливалась постоянная пенсия. С потерей кормильца семье выдавали пенсию в размере до $\frac{1}{6}$ его заработка. 28 июля 1912 г. постановление было утверждено царем, но в действие введено лишь с 1 января 1914 г. Таким образом, до 1914 г. вопрос о пенсиях по увечью и болезням фактически оставался не урегулированным. Это давало простор для злоупотреблений администрации и, естественно, вызывало недовольство рабочих.

Весьма неравноправным было социальное положение рабочих железнодорожников. Личный состав туркестанских дорог находился под специальным надзором жандармерии. Железнодорожным рабочим запрещалось подавать коллективные жалобы и претензии; их штрафовали и наказывали за любые проступки; они страдали от произвола служебного начальства. Газеты писали о тяжелейших условиях труда железнодорожных рабочих и об отсутствии его охраны, о задержках зарплаты и процветающем взяточничестве, использовании низших служащих на разного рода домашних работах административными «чинами» и т. д.²⁵⁰ Безобразия были

²⁴⁸ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 1, д. 4232, л. 7.

²⁴⁹ Там же, ф. 1396, оп. 1, д. 216, л. 29.

²⁵⁰ «Степь», 21 мая 1906 г., 27 мая 1906 г.; «Оренбургский край», 14 сентября 1912 г., 10 января 1913 г.

столь очевидны, что о них сообщали даже официальные ревизии. «Средние и низшие агенты — это народ совершенно бесправный... вылетающий по мановению пальца начальства... Отношение между старшими агентами и младшими самое скверное, на что указывает масса поданных жалоб»²⁵¹, — говорится в одном из отчетов. Еще более бесправными были линейные рабочие. «Произвол между дорожными мастерами, ремонтными рабочими и путевой стражей полный», — указывалось в документах той же ревизии по обследованию Среднеазиатской железной дороги²⁵². Злоупотребления и вымогательство в службе пути достигли такого размера, что комиссия высказалась за необходимость коренной чистки руководящего персонала.

Льготы железнодорожной службы были привилегией преимущественно высших служащих. Временные и поденные рабочие лишались элементарных прав на отпуск, оплату по болезни, бесплатное лечение; их не принимали даже в пенсионные кассы, между тем, в эту категорию входила значительная часть рабочих основных железнодорожных служб, в том числе главных и линейных мастерских. Местные власти были весьма обеспокоены тем, что мастерские представляют «благоприятную почву для всякого рода вредных влияний, что... не может не способствовать возникновению в этой среде преступных деяний»²⁵³.

После 1905 г. в Министерстве путей сообщения был поднят, наконец, вопрос о выработке положения с целью определения прав и обязанностей железнодорожников. Тогда же предполагалось урегулировать поденную оплату, запретить грубое унижительное обращение с рабочими, отменить штрафы и обыски, предоставить некоторые права женщинам-работницам. Из этих требований лишь только некоторые были учтены при выработке нового положения в 1913 г.; остальные так и остались нереализованными.

После длительных обсуждений в 1905 г. Управление дорог выпустило циркуляр, по которому некоторые права штатных получили поденные рабочие, прослужившие на транспорте «беспорочно» в течение 10 лет. Однако для них это не имело существенного значения, поскольку на Среднеазиатской дороге в 1907 г. поденных с десятилетним стажем насчитывалось всего 315 чел., а на Ташкентской — 20 чел.²⁵⁴

²⁵¹ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 216, л. 22.

²⁵² Там же, д. 226, л. 23—24.

²⁵³ Там же, оп. 12, д. 354, л. 17.

²⁵⁴ Там же, ф. 273, оп. 12, д. 431, л. 41—42.

Бесправное положение женщин в России ограничивало использование женского труда на транспорте. Согласно циркуляру МПС от 1 декабря 1900 г., удельный вес женщин на железных дорогах не должен превышать 10% от общего числа служащих. Некоторое исключение делалось для отдела статистики и телеграфа, где удельный вес женщин достигал 15%. Существовала масса цензовых ограничений. О каждой женщине, которая в исключение правил хотела служить на транспорте, спрашивалось разрешение управления дорог в Петербурге.

В марте 1908 г. проектировался закон, дополнительно ограничивший условия приема женщин на транспорт. В докладе начальника канцелярии Управления дорог (12 марта 1908 г.) эта мера аргументировалась тем, что свободный женский труд является подрывом устоев государства. Самостоятельность и независимость женщин расценивались даже как угроза «спокойному развитию государства». Проект предусматривал кандидаток на получение должности подвергать экзаменам, по мере сдачи которых они зачислялись в кандидатские списки и, постепенно, в порядке очередности, могли приниматься на службу²⁵⁵. Этим циркуляром руководствовались все управления казенных железных дорог вплоть до первой мировой войны.

Социальное положение женщин, служивших на транспорте, характеризовалось полным бесправием. Женщины не пользовались правами штатных служащих, не получали доплаты за выслугу лет и пр. Процент их среди личного состава казенных железных дорог Туркестана был очень незначительным. На железных дорогах Туркестана проводилась политика дискриминации рабочих местных национальностей, что нашло выражение в лишении их элементарных прав, не говоря уже о льготах железнодорожной службы. Их труд не охранялся законом, и коренное население на транспорте находилось под постоянной угрозой увольнения.

Приведенный в разделе материал свидетельствует, что железнодорожные рабочие Туркестана находились в положении, характерном для любого крупного капиталистического производства. Как и все наемные рабочие, они трудились на капитал, увеличивая его и сокращая свою долю потребления в общественном продукте; они подвергались интенсификации труда, стоившей огромных жертв; получали такую реальную зарплату, которая с большим трудом могла обеспечить вос-

²⁵⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 1, д. 3956.

производство рабочей силы. И то обстоятельство, что железные дороги являлись собственностью государства, совершенно не меняло дела. В процессе труда на капитал, который в данном случае представляло правительство, рабочие находились в социально-экономическом положении, характерном для любого крупного капиталистического производства.

Условия труда на двух казенных дорогах Туркестана были особенно тяжелыми из-за сурового климата далеких полупустынных районов и лишений быта. Недостаток обслуживающего персонала приводил к повышению интенсификации труда, массовому производственному травматизму, гибели многих тысяч людей. Злоупотребления, коррупции, издевательства над рабочими достигли здесь, в силу отдаленности от центра, большого размаха. Особенно страдали представители коренных национальностей, служба которых была сопряжена с постоянным унижением и тревогой потерять место. Трудности жизни и быта, жаркий климат с иссушающим летом и песчаными бурями очень тяжело переносился в связи с отсутствием благоустроенного жилья, недостатком воды, продуктов и их дороговизной. Все это настолько подрывало здоровье, что при вспышке эпидемий, в дореволюционном Туркестане очень частых, болезни повально косили людей, вследствие чего нередко приостанавливалось даже движение поездов.

Из-за недостатка общеобразовательных и культурных учреждений значительная часть детей железнодорожников оставалась неграмотной, среди рабочих коренных национальностей неграмотность была всеобщей.

Все эти трудности и тяготы службы железнодорожных рабочих в Туркестане явились одной из причин их непрерывных волнений, недовольства и протеста.

* *

*

Возникновение постоянных кадров железнодорожных рабочих относится к девяностым годам прошлого столетия—годам пуска в эксплуатацию первых участков Закаспийской военной железной дороги. Численность их заметно росла по мере завершения Среднеазиатской, а позже Оренбургско-Ташкентской железных дорог. В эти годы формируется основной отряд железнодорожников Туркестана, несмотря на то, что отдельные частные дороги продолжали строиться и в последующие годы.

Формирование железнодорожного пролетариата шло за

счет общерусского и местного рынка резервной рабочей силы. Оно осуществлялось по линии перевода железнодорожных кадров с центральных дорог, формирования специальных железнодорожных воинских частей и самостоятельных заездов. Ссылные революционеры также пополняли ряды транспортных рабочих. Вопреки колониальной политике царизма, шло формирование кадров железнодорожных рабочих из коренного населения, росла их численность, стабилизировался профессиональный состав.

Анализ изменений численного состава железнодорожного пролетариата свидетельствует о том, что к началу первой мировой войны он объединял не менее 20 тыс. чел., представляя крупный отряд туркестанского рабочего класса, содержавшего в своих рядах последовательно пролетарскую часть в лице рабочих-металлистов железнодорожных мастерских и депо.

Железнодорожная политика царского правительства была частным проявлением всей его колонизаторской политики, которая сводилась к охране колониальных интересов царизма на железных дорогах Туркестана. Это нашло отражение в военизации строительства и эксплуатации первой в Средней Азии Закаспийской железной дороги, русификации личного состава местных транспортных магистралей, торможении процесса формирования железнодорожных кадров из коренного населения. Царская администрация категорически запрещала принимать в железнодорожные школы лиц местных национальностей. С большими трудностями осуществлялось поступление на транспорт рабочих из коренного населения. Несмотря на это, в транспортной системе Туркестана к 1915 г. сложилась довольно многочисленная, устойчивая группа рабочих коренных национальностей, занятых по преимуществу на неквалифицированных работах. Со временем многие из них получали железнодорожную специальность.

Транспортные рабочие Туркестана представляли типичную рабочую силу капиталистического производства. Они подвергались усиленной эксплуатации, получая заработную плату, которой едва хватало на жизнь. Бедственное положение усугубляли местные трудности службы и быта в далеких полупустынных районах с острым недостатком жилья, продуктов первой необходимости, массовыми эпидемиями и тяжелым изнуряющим климатом. Все это создавало такую обстановку, которая вынуждала рабочих вести постоянную экономическую борьбу за лучшие условия жизни.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ РАБОЧИЕ — ПЕРЕДОВОЙ ОТРЯД ПРОЛЕТАРИАТА ТУРКЕСТАНА В БОРЬБЕ ПРОТИВ ЦАРИЗМА И БУРЖУАЗИИ

ПЕРВЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ
НА РУБЕЖЕ XIX—XX вв.

Процесс формирования пролетариата охватывает две неразрывно связанные между собой стороны. Одна из них определяется зарождением и количественным ростом пролетариата, изменениями в его численном составе и другая — развитием политического сознания, формированием его пролетарской идеологии.

Социальное формирование железнодорожного пролетариата Туркестана, изменения его численности и состава были рассмотрены выше. Теперь следует выяснить, как происходило его политическое развитие и какое отражение оно получало в классовой борьбе.

Классовое самосознание, указывал В. И. Ленин, «есть понимание рабочими того, что единственное средство улучшить свое положение и добиться своего освобождения заключается в борьбе с классом капиталистов и фабрикантов... Далее, самосознание рабочих означает понимание того, что интересы всех рабочих данной страны одинаковы, солидарны, что они все составляют один класс, отдельный от всех остальных классов общества. Наконец, классовое самосознание означает понимание рабочими того, что для достижения своих целей рабочим необходимо добиваться влияния на государственные дела...»¹. Самосознание, следовательно, есть не что иное как осознание рабочими себя как решающей политической силы в процессе ликвидации капитализма.

Пролетариат познает свои силы в борьбе: в ходе ее и неразрывно с ней происходит его политическое развитие. «Действительное воспитание масс, — указывал В. И. Ленин, — никогда не может быть отделено от самостоятельной политиче-

¹ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 2, стр. 102.

ской и в особенности от революционной борьбы самой массы. Только борьба воспитывает эксплуатируемый класс, только борьба открывает ему меру его сил, расширяет его кругозор, поднимает его способности, проясняет его ум, выковывает его волю»². Пролетариат с момента своего возникновения проявляет себя в действиях. Его борьба против буржуазии начинается вместе с его зарождением. На первых порах она не выходит за экономические рамки; пролетариат борется вслепую; он еще «класс в себе». Однако по мере его роста борьба приобретает все более зрелые формы. Пролетариат осознает свои силы и роль могильщика капитализма; он превращается в «класс для себя». На этом этапе борьба его перерастает экономические рамки и приобретает политический характер. «...Борьба рабочих с капиталистами необходимо становится политической борьбой по мере того, как она становится классовой борьбой» — указывал В. И. Ленин³.

Осознание пролетариатом своих исторических задач происходит не стихийно, а под влиянием революционной пропаганды пролетарской партии. Соединение марксизма с рабочим движением — вот высший этап политической зрелости пролетариата. «...Только социал-демократический пролетариат есть пролетариат, сознавший свои классовые задачи», — писал В. И. Ленин⁴. Рабочее движение в ходе развития очищается от мелкобуржуазных влияний, приобретая со временем чисто пролетарские черты. «Нигде в мире, — подчеркивал В. И. Ленин, — пролетарское движение не рождалось и не могло родиться «сразу», в чистом классовом виде... Лишь долгой борьбой и тяжелым трудом самих передовых рабочих, всех сознательных рабочих давалось выделение и упрочение пролетарского классового движения из всяческих мелкобуржуазных примесей, ограничений, узостей, извращений»⁵.

Из основополагающих ленинских указаний вытекают те конкретные вопросы, которые следует рассмотреть в связи с развитием политического самосознания железнодорожного пролетариата Туркестана: во-первых, рост его классового самосознания в ходе революционной борьбы и, во-вторых, влияние деятельности революционной социал-демократии и распространения марксизма на политическую сознательность железнодорожных рабочих.

² В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 30, стр. 314.

³ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 4, стр. 188.

⁴ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 12, стр. 118.

⁵ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 25, стр. 100—101.

Революционная борьба железнодорожников, как и всего туркестанского пролетариата, отражала всеобщее недовольство трудящихся края и вызывала их сочувствие. Чем острее и шире были выступления рабочих, тем больший отклик они получали среди коренного трудящегося населения. Через железнодорожников, в подавляющем большинстве русских, укреплялись интернациональные связи туркестанских рабочих с российским пролетариатом, что являлось решающим условием их общей победы над самодержавием. «Царская монархия,—писал В. И. Ленин,—исключает свободу и равноправие национальностей, будучи кроме того главным оплотом варварства, зверства и реакции как в Европе, так и в Азии. А свергнуть эту монархию в состоянии только объединенный пролетариат всех наций России, ведущий за собой последовательно демократические и способные на революционную борьбу элементы трудящихся масс из всех наций»⁶. Выяснение взаимосвязи революционного движения железнодорожных рабочих и выступлений местных трудящихся представляет важную сторону в познании процесса развития их классового самосознания.

Основные этапы рабочего движения на железных дорогах Туркестана необходимо рассматривать в связи с политическим развитием железнодорожных рабочих и превращением их в процессе классовой борьбы в ведущую революционную силу в крае. Не преследуя цели решить все вопросы их революционной борьбы, автор исходит из необходимости рассмотреть ее отдельные стороны за период с начала девяностых годов прошлого столетия до первой мировой войны, в связи с ростом классового самосознания железнодорожных рабочих Туркестана.

Прежде всего надо отметить ту необыкновенно сложную и противоречивую обстановку, в которой зарождалось и развивалось революционное движение железнодорожных рабочих края. Она определялась тем, что Туркестан являлся колонией, где все регламентировалось и подчинялось интересам царизма. Взятый правительством еще в годы строительства курс на комплектование местных казенных дорог рабочей силой—благонадежной, по возможности монархически настроенной и состоящей исключительно из лиц русской национальности, получил дальнейшее развитие в годы эксплуатации. Русские рабочие подвергались здесь усиленной идеологической обработке, сочетавшейся с материальным подкупом. Расчетливо

⁶ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 23, стр. 316.

играя на национальных чувствах, власти стремились создать иллюзию межклассового мира среди русских в Туркестане. Накануне 1905 г., когда в стране назревал революционный кризис, царские власти пытались «образумить» рабочих, обещая «государево заступничество» и призывая «не производить смуты... в Туркестанском крае среди инородческого населения, где нас, русских, немного»⁷. Этот призыв туркестанского генерал-губернатора широко был поддержан православной церковью и нашел отражение в проповедях. Неоднократно он звучал и в выступлениях областных губернаторов. «Не обнаруживать свою рознь» убеждали рабочих в бурные дни октябрьской забастовки 1905 г.⁸

Воинствующий великодержавный шовинизм власти подогривали экономическими и политическими мерами; русским намеренно создавали привилегированные условия. Больше того, администрация стремилась наиболее отсталых рабочих превратить в частновладельцев, использующих труд местных батраков. Им прививали убеждение в закономерной и безнаказанной возможности эксплуатации коренного населения на правах господствующей нации. Д. И. Манжара писал в своих воспоминаниях: «Капиталисты пытались экономически заинтересовать верхушку рабочих в колониальной эксплуатации местного трудящегося населения». С этой целью рабочим Главных железнодорожных мастерских в Ташкенте предлагали арендовать землю, обещая при этом содействие в найме батраков из коренного населения. Однако таких рабочих в мастерских оказалось немного⁹. Несомненно, что и на других участках местных железных дорог имели место подобные явления. Отражением той же политики явилось вовлечение железнодорожников в организации черносотенного типа, задача которых сводилась к защите царского престола и борьбе с «крамолой». Членам этих организаций предоставляли материальные льготы — повышения по службе, устройство детей в средние учебные заведения и т. д. Во время империалистической войны их даже снабжали продуктами питания. Однако надежды властей не оправдались. В черносотенных организациях железнодорожников было очень мало, к тому же исключительно из административных служащих¹⁰.

⁷ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 304, л. 3.

⁸ Е. Федоров. Очерки национально-освободительного движения в Средней Азии, Ташкент, 1925, стр. 19—20.

⁹ Д. И. Манжара. Революционное движение в Средней Азии в 1905—1920 гг. Воспоминания, Ташкент, 1934, стр. 8—9.

¹⁰ Там же, стр. 24—25.

Понятно, что проведение всех этих мер облегчалось тем, что железные дороги находились не в частных руках, а в собственности государства. Центральные и местные власти имели возможность не только руководить набором рабочей силы, регламентировать национальный состав служащих, но и регулировать экономическое положение разных категорий железнодорожников. Последнее использовалось для материального поощрения наиболее отсталой части рабочих и служащих, в лице которых железнодорожная и местная администрация надеялись воспитать мелкобуржуазную прослойку, рабочую аристократию. Курс на идеологическое и материальное развращение рабочих не дал ожидаемых результатов. Подтверждением этого является вся история формирования и политического развития транспортного пролетариата Туркестана. Однако политика царской администрации в значительной степени предопределила ту сложную и противоречивую обстановку, в которой происходило развитие революционного движения в крае.

Рабочее движение на железных дорогах Туркестана до 1905 г. делало свои первые шаги. Железнодорожный пролетариат только зарождался и его социальный протест носил стихийный характер, выступления этих лет разрозненны, неорганизованны.

Первые свидетельства о недовольстве и брожении железнодорожников Туркестана относятся к 90-м годам прошлого столетия. Волнения, как правило, возникали на почве конфликтов с местной администрацией и отражали стремление рабочих добиться сносных условий жизни и труда. В сентябре 1893 г., как следует из циркуляра управляющего, на одной из дистанций Закаспийской дороги «...имел место случай отказа поденных рабочих от выхода на работу... Причина в том, что начальник дистанции наложил на этих рабочих штрафы и удержал их при выдаче жалования...»¹¹. В октябре того же 1893 г. в приказах по Закаспийской области отмечались «беспорядки» в депо ст. Мерв. После расследования выяснилось, что «в конторе депо Мерв счетоводство «велось не с достаточной... аккуратностью», что и дало повод нареканиям о существовании «злоупотреблений». Дело кончилось административным взысканием начальнику депо «за недостаточный контроль» и увольнением счетовода¹². Недовольство рабочих насторожило власти и в 1897 г. железнодорожной администра-

¹¹ ЦГА УзССР, ф. И-33, оп. 3, д. 2, л. 13.

¹² ЦГА УзССР, ф. И-854, оп. 1, д. 5, л. 575.

ции было сообщено, что в случае «беспорядков» за вольнонаемными рабочими и служащими учреждается строгий надзор»¹³.

Временные и поденные рабочие в те годы свой протест выражали массовым уходом с дороги. В большинстве своем это были крестьяне-отходники, недовольные низкими заработками и тяжелыми бытовыми условиями. Некоторые рабочие пытались найти защиту у властей, адресуя к ним многочисленные прошения. Со временем поток жалоб и претензий со Среднеазиатской дороги вырос настолько, что начальник Закаспийской области А. Н. Куропаткин решил учредить особый комитет для рассмотрения жалоб¹⁴.

В сентябре 1898 г. на одном из участков Среднеазиатской дороги поденные рабочие в знак протеста против незаконных штрафов отказались выйти на работу и два дня не работали. В июне 1898 г. в Туркестанском крае было введено положение об усиленной охране, которое впоследствии многократно продлевалось. Оно предусматривало расширение прав русской администрации в борьбе с народными волнениями. Наиболее жестким карам подвергались антиправительственные выступления коренного населения.

В 900-е годы экономическая борьба железнодорожных рабочих усиливается и приобретает характер открытых столкновений с администрацией и властями. В печати появляются статьи с порицанием порядков на Среднеазиатской железной дороге. Газета «Асхабад» в апреле 1903 г. поместила статью, где обличались порядки в железнодорожных мастерских Ташкента: «...Во всех казенных заводах и мастерских рабочему в случае болезни выдают половину поденной платы. Не то у нас. В наших мастерских даже те листы в расчетных книжках, где говорится об обязательствах дороги рабочему, почему-то принято вырывать... Тяжко живет рабочему человеку вообще, а у нас тем более¹⁵».

Среди рабочих выступлений этого периода наиболее значительными были волнения на ст. Кала-и-Мор Кушкинской ветки Среднеазиатской дороги в июне 1902 г. и забастовка рабочих железнодорожного депо ст. Красноводск в 1903 г. Возникнув на экономической почве, волнения охватили большую группу рабочих и приобрели весьма острый характер. На ст. Кала-и-Мор около 240 рабочих, преимущественно туркмен, потребовали расчета и урегулирования вопроса с пита-

¹³ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 1, д. 1386, л. 29.

¹⁴ ЦГА УзССР, ф. И-854, оп. 1, д. 18, л. 184—185.

¹⁵ «Асхабад», 23 апреля 1903 г.

нием. Для разрешения конфликта прибыл начальник участка пути с ротой солдат. В Красноводске выступило свыше 300 рабочих, что всерьез обеспокоило администрацию и полицию. Обе стачки прекратились лишь после того, как рабочие добились удовлетворения своих требований.

Все это свидетельствовало о зарождающемся социальном протесте в среде железнодорожников Туркестана. В. И. Ленин отдавал должное стихийным выступлениям рабочих и расценивал их «как зачаточную форму сознательности»¹⁶.

Первые железнодорожные стачки в Туркестане, малочисленные и неорганизованные, указывали, тем не менее, на понимание рабочими необходимости борьбы для отстаивания своих прав. Отпор рабочих, по словам В. И. Ленина, вытекал из условий продажи рабочей силы. Только благодаря этому отпору, несмотря на громадные жертвы, приносимые в борьбе, они отстаивали хоть сколько-нибудь сносный уровень жизни¹⁷. Многонациональный состав участников первых забастовок свидетельствовал о зарождающихся интернациональных связях между местными и русскими рабочими и начале совместной борьбы.

Социал-демократических организаций в этот период в Туркестане еще не было, но антиправительственная пропаганда велась. Она осуществлялась в весьма, конечно, ограниченных рамках ссыльными революционерами. Известно, что некоторая антиправительственная деятельность проводилась среди железнодорожных рабочих еще в 90-е годы. М. Розенберг, служившая фельдшером в железнодорожном батальоне, а затем письмоводителем на Самаркандском участке дороги, была отдана под надзор полиции за связи «с политически неблагонадежными лицами»¹⁸. В 1891 г. железнодорожных служащих в Чарджоу Пименова и Писаренко после произведенного обыска обвинили в принадлежности к «тайному сообществу»¹⁹. В эти годы в Туркестан ссылались немало революционеров, значительная часть которых трудилась на железных дорогах. Военный губернатор Сырдарьинской области писал в августе 1903 г., что с проведением Оренбургско-Ташкентской дороги резко увеличился прилив в Туркестан революционно настроенных лиц, что «весьма неблагоприятно» отражает-

¹⁶ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 6, стр. 29—30.

¹⁷ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 25, стр. 56.

¹⁸ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 8, л. 29.

¹⁹ А. А. Росляков. Революционное движение и социал-демократические организации Туркменистана в дооктябрьский период (1903—1907 гг.), Ашхабад, 1957, стр. 31—32.

ся на коренном населении. Наибольшее поступление ссыльных приходилось на Сырдарьинскую и Закаспийскую области. Не удивительно, что от военных губернаторов этих областей в 1903 г. в Петербург поступали решительные протесты против массовых выселок²⁰.

Первые упоминания о распространении в Туркестане марксистской литературы относятся к 1902—1903 гг.²¹ Революционеры социал-демократы для распространения марксистских произведений в железнодорожных службах и мастерских привлекали передовых рабочих. Известно, что летом 1903 г. маляр кизыл-арватских мастерских С. Ф. Рыбалкин раздавал рабочим листовки Бакинского комитета РСДРП. Рабочий тех же мастерских Паршин распространял листовку «Еще раз о Ростовско-Тихорецкой бойне», содержащую «призыв рабочих к восстанию против правительства»²². Показательно, что рост антиправительственной пропаганды власти связывали с приливом железнодорожных рабочих из центра. Туркестанский генерал-губернатор писал военному министру в августе 1903 г., что в связи с постройкой дороги в край хлынули железнодорожные рабочие и мастеровые, «прежде служившие в таких местностях, где противоправительственная пропаганда практиковалась широко и приводила к стачкам, бунтам и т. д.» В связи с этим местные царские власти вынуждены заниматься не только коренным населением, но и пришлыми европейцами²³.

Революционная пропаганда заметно усилилась после II съезда РСДРП, особенно в городах, расположенных вдоль Среднеазиатской дороги. В числе распространявшейся марксистской литературы следует отметить «Извещение о втором съезде РСДРП» с кратким изложением резолюций съезда. Революционная пропаганда в этот период была настолько очевидной, что о ней многократно сообщала полиция²⁴. Из донесения начальника жандармского управления от 26 октября 1904 г., в частности, узнаем, что в Ашхабаде все чаще «наблюдаются случаи разбрасывания по городу противоправительственных прокламаций...» Одна из них, датированная 24 сен-

²⁰ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 221, л. 23.

²¹ Очерки истории Коммунистической партии Туркестана, ч. 1, Ташкент, 1958, стр. 27—28.

²² А. В. Пясковский. Революция 1905—1907 годов в Туркестане, М., 1958, стр. 84.

²³ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 221, л. 8.

²⁴ Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 годы. Документы и материалы, Ашхабад, 1962, стр. 32—34.

тябрем 1904 г., содержала воззвание к единению и борьбе с самодержавием и низвержению такового»²⁵.

Отмеченные факты отражают лишь первые попытки отдельных социал-демократов заняться марксистским образованием местных рабочих и в частности — железнодорожников. Дальше распространения среди них отдельных марксистских произведений они не пошли. Попытки перейти от пропаганды к практическому руководству движением связаны с деятельностью социал-демократических групп и кружков в Туркестане.

Первые социал-демократические кружки в Туркестане возникали, как правило, в городах, где концентрировалась большая часть железнодорожников. Из известных в 1903—1904 гг. трех социал-демократических кружков в Ташкенте два возникли в Главных железнодорожных мастерских. Они объединили передовую группу рабочих (Баталов, Нейман и др.) во главе с социал-демократом К. Ю. Литвишко. Деятельность кружков в основном сводилась к марксистской подготовке их участников: изучалась программа и устав РСДРП, обсуждались наиболее острые вопросы социал-экономического положения рабочих, была сделана попытка провести маевку в 1904 г.

Возникший в эти же годы социал-демократический кружок в Кызыл-Арвате целиком состоял из рабочих Главных железнодорожных мастерских²⁶. Руководителями его являлись рабочие тех же мастерских — П. Александров, П. Моргунов, Лисовецкий. Кружок пользовался популярностью, о чем свидетельствует весьма быстрый рост его членов. Незначительная в начале группа спустя несколько месяцев делилась уже на 5 групп. Занимались в них в основном марксистским образованием.

В 1904 г. возник кружок в Ашхабаде, куда наряду с рабочими входили служащие, учащиеся и др. Это определило его партийно-политическую направленность — кружок объединял социал-демократов и эсеров. К концу 1904 г. верх взяли социал-демократы и кружок получил название «Группы ашхабадских социал-демократов». Его члены выпускали прокламации, распространяли программу РСДРП и другие документы. Отдельные воспоминания свидетельствуют о существовании социал-демократических кружков в 1903—1904 гг. в Красновод-

²⁵ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 10447, л. 1.

²⁶ Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 годы. Документы и материалы. Ашхабад, 1962, стр. 464.

ске, Самарканде, Мерве, но пока документально это не подтверждено.

Деятельность социал-демократических групп способствовала известной активизации рабочих выступлений на местных дорогах. В апреле—мае 1903 г. готовились выступления рабочих железнодорожных мастерских в Ташкенте и Ашхабаде. Накануне 1904 г. железнодорожная жандармерия, очевидно, не без основания ожидала «возникновения беспорядков» в Кизыл-Арвате и в Ташкенте.

Власти боялись растущего революционного движения и делали все, чтобы его предотвратить. Попыткой такого рода являлась организация так называемых железнодорожных ремесленных собраний, создававшихся властями с целью отвлечь рабочих от борьбы, идейно на них повлиять, взять под контроль их досуг. Не удивительно, что инициаторами и самыми деятельными организаторами ремесленных собраний были железнодорожная администрация и царские власти. В их числе—начальник Закаспийской области генерал А. Н. Куропаткин, называвший кизыл-арватское ремесленное собрание «любимым детищем», начальник Ашхабадского жандармского управления М. Румановский и др. В списках его почетных членов значилась целая галерея именитых чиновников от военного министра до начальника жандармского управления Среднеазиатской железной дороги²⁷.

Ремесленные железнодорожные собрания были созданы в конце 90-х годов сначала в Кизыл-Арвате, а затем и в некоторых других пунктах Среднеазиатской дороги²⁸. Их деятельность регламентировалась уставом, выработанным железнодорожной администрацией и утвержденным министром внутренних дел. Любопытно, что по его требованию, устав многократно перерабатывался и был утвержден лишь в 1904 г. По уставу без формальностей и ограничений в организацию принимались члены железнодорожной администрации. Вступление же рабочих связывалось со сложной процедурой, изложенной в §§ 6—11. Установление трехлетнего ценза пребывания на одном месте, необходимость аттестации начальства о благонадежности и др.²⁹ обеспечивали дифференцированный прием рабочих и способствовали сплочению вокруг администрации консервативного ядра. Соответственно подбирался и руководящий персонал. Председателя кизыл-арватского ремесленного собрания бухгалтера М. К. Кушнера рабочие, очевидно, не без

²⁷ ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 4789, л. 4—5.

²⁸ «Русский Туркестан», 19 августа 1906 г.

²⁹ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 7441.

основания, называли маклером, торгующим совестью³⁰. Бюджет собрания состоял из членских взносов и подачек должностных лиц. Среди «благодетелей» кизыл-арватского собрания значились генерал-губернатор края, начальник Закаспийской области, начальник Среднеазиатской дороги и др. Будучи основными пайщиками, они, естественно, регламентировали расход этих средств. На деньги, выделенные Куропаткиным, например, была куплена литература религиозно-монархического содержания³¹.

Железнодорожные собрания на Среднеазиатской дороге некоторое время играли роль рупора официальных идей в рабочей среде. Они проводили лекции, ставили спектакли преимущественно религиозно-монархического содержания³², организовывали официальные богослужения, «христовые» праздники. Согласно отчету кизыл-арватского собрания, к 1899 г. оно насчитывало 213 членов, а к 1904 г. — 363³³.

Правомерно предположить, что организация ремесленных железнодорожных собраний представляла частное проявление общей политики правительства, которое, будучи озабочено ростом забастовок и волнений в конце 90-х годов, занялось поисками путей духовного и экономического подкупа рабочих. «Масса беспорядков, волнений и вообще проявлений дикой необузданности рабочих исчезли бы, — указывал министр внутренних дел, — если бы обращено было достаточное внимание на характер развлечений и отдыха рабочих образованием на фабриках столовых, чайных, читален, помещений для зрелищ и пр.»³⁴ Реализация программы по вовлечению рабочих в орбиту буржуазного влияния и созданию в их среде устойчивого консервативного ядра положила начало зубатовским организациям. По словам В. И. Ленина, зубатовщина есть политика заигрывания, подкупа и развращения рабочих³⁵. Побольше пообещать, крохотную часть выполнить, а взамен потребовать отказа от политической борьбы — вот к чему она сводилась. Суть зубатовщины в том, чтобы мелкими экономическими уступками угнетенным классам поддержать класс угнетателей³⁶.

Рассмотренные материалы дают основание расценивать организацию ремесленных собраний на Среднеазиатской до-

³⁰ А. А. Росляков. Указ. соч., стр. 31.

³¹ ЦГВИА СССР, ф. 165, оп. 1, д. 1864, л. 53.

³² Там же, д. 4789, л. 8—9.

³³ Там же, л. 6.

³⁴ С. А. Айзнафт. Зубатовщина и гапоновщина. М., 1924, стр. 29.

³⁵ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 7, стр. 37.

³⁶ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 43, стр. 318.

роге как попытку идейного разоружения рабочих, вовлечения их в орбиту буржуазно-монархического влияния. Прямая заинтересованность центральных и местных властей в создании организаций подобного типа свидетельствовала о том, что они являлись проявлением общего курса правительства. Местные власти охотно поддерживали собрания, поскольку они совпадали с политикой царизма, проводившейся в Туркестане.

Легализация рабочего движения, по словам В. И. Ленина, втягивала в движение даже отсталые слои рабочих, помогала встряхивать тех, кого нескоро мог бы встряхнуть агитатор-социалист³⁷. Здесь большую роль должна сыграть разъяснительная работа революционной социал-демократии по разоблачению всяких примирительных «гармонических» ноток³⁸. Пример кизыл-арватских собраний убеждает в том, что местные социал-демократы верно представляли свои задачи. В апреле 1905 г. местная социал-демократическая группа, приняв участие в выборах старейшин ремесленного собрания, добилась того, что председателем и его ближайшим помощником были избраны социал-демократы. Цель этих выборов, как указывал заведующий полицейской частью Кизыл-Арвата, выяснилась «только впоследствии, а именно: названной социал-демократической партии нужно было иметь в своем распоряжении Ремесленное собрание, где можно было легальным путем под видом народных чтений, спектаклей, дивертисментов, гуляний и т. п. пропагандировать социал-демократические революционные идеи между мастерами... Имея в своем распоряжении Ремесленное собрание, представители этой партии... стали усиленно проводить в среду мастеровых свои идеи против существующего порядка, пользуясь для этого чтением зажигательных статей из газет..., подготовляя почву к анархии и беспорядкам»³⁹. Летом и осенью 1905 г. помещение ремесленного собрания широко использовалось местными социал-демократами для агитационно-массовой работы среди железнодорожников⁴⁰.

Поводом для закрытия кизыл-арватского ремесленного собрания в сентябре 1907 г. послужило убийство в его помещении провокатора Апошнянского. Фактические же причины крылись в том, что в ходе революции 1905 г. собрание утрати-

³⁷ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 9, стр. 174—175.

³⁸ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 6, стр. 115.

³⁹ А. В. Пясковский. Указ. соч., стр. 135.

⁴⁰ «Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 гг.», стр. 107; ЦГА УзССР, ф. 129, оп. 1, д. 829.

ло монархические черты. Еще задолго до этого убийства в июне 1907 г. полицейское управление настойчиво рекомендовало начальнику Закаспийской области закрыть кизыл-арватское собрание «ввиду обнаруженных там устройств митингов...»⁴¹.

Первые шаги рабочего движения на железных дорогах Туркестана отражают начальный этап формирования классового самосознания рабочих. Стачки были малочисленны, неорганизованны, направлены против злоупотреблений и издевательств отдельных предпринимателей, требования носили узкопрофессиональный характер, не поднимаясь до общепролетарских. В. И. Ленин рабочее движение этой стадии характеризовал как первую начальную форму, «когда вражда рабочих против капитала выражалась только в смутном чувстве ненависти против своих эксплуататоров, в смутном сознании своего угнетения и рабства и в желании отомстить капиталистам»⁴².

Деятельность зарождающихся социал-демократических групп на единственной в эти годы Среднеазиатской дороге ограничивалась пропагандой среди неширокого круга рабочих, иногда делались попытки организации маевки. Эти группы были первыми в Туркестане и оставили свой след в истории революционного движения в крае.

Власти стремились направить в определенное русло растущее рабочее движение, организуя железнодорожные ремесленные собрания, но пример кизыл-арватского собрания показывает, как эволюционизировали они, превратившись в ходе революции 1905 г. в очаги революционной пропаганды местных социал-демократов.

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ТУРКЕСТАНА В ПЕРИОД РЕВОЛЮЦИИ 1905—1907 гг.

Революция 1905 г. в Туркестане и участие в ней различных социальных групп уже получили обстоятельное освещение в нашей исторической литературе и дают достаточно полное представление о роли и участии железнодорожных рабочих в первой буржуазно-демократической революции в Туркестане. Исходя из этого, а также в соответствии с задачами исследования, при рассмотрении данного периода ограничимся двумя моментами: проследим, во-первых, изменение характера и форм борьбы железнодорожных рабочих в ходе революции, как отражение их политического развития, и, во-вторых, — вза-

⁴¹ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 245, л. 10.

⁴² В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 2, стр. 102.

имосвязь классовой борьбы железнодорожников с общедемократическим движением в крае.

Расстрел петербургских рабочих 9 января потряс самые широкие слои трудящегося населения России и послужил началом революции. Гром революционных выступлений, по словам В. И. Ленина, был столь велик, что его раскаты с невиданной быстротой подняли свыше миллиона пролетариата. За центром последовали окраины, где национальное угнетение обострило и без того невыносимый политический гнет⁴³.

В Туркестане революционный подъем начался в феврале 1905 г. «Первая волна революционной бури отходит,—писал В. И. Ленин в это время. — Мы стоим накануне... второй волны. Пролетарское движение все ширится, раскинувшись теперь по самым далеким окраинам»⁴⁴. Началом революционных выступлений в Туркестане явилась февральская забастовка железнодорожников, вспыхнувшая в знак поддержки революционных событий центра. «Волнения рабочих Европейской России,—доносил генерал Тевяшов военному министру,—отразились в Туркестане забастовкой 19 прошлого февраля вольнонаемных мастеровых и рабочих главных мастерских Среднеазиатской, Оренбургской дорог... Забастовка грозила распространением на всю Среднеазиатскую линию, прекращением железнодорожного сообщения»⁴⁵. Начальник Среднеазиатской дороги генерал Ульянин также подчеркивал, что февральская забастовка возникла в результате влияния на туркестанских железнодорожников забастовочного движения на центральных дорогах и деятельности революционных организаций⁴⁶.

18 февраля организовано забастовали рабочие двух железнодорожных мастерских в Ташкенте и предъявили администрации одни и те же требования. Характер требований, а также выступление ташкентской группы социал-демократов, дает основание предполагать, что они вырабатывались не без ее участия. Известно также, что накануне 17 февраля ташкентские социал-демократы выпустили листовку с призывом к однодневной забастовке.

Вслед за Ташкентом 22 февраля забастовали рабочие Главных мастерских в Кызыл-Арвате, предъявив администрации ряд требований. Забастовка охватила депо, станцию, путейскую службу. 21 февраля забастовали рабочие депо и ма-

⁴³ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 11, стр. 313.

⁴⁴ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 9, стр. 249.

⁴⁵ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 543, л. 40.

⁴⁶ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 384, л. 30.

стерских ст. Чарджоу; 22 февраля — ст. Черняево; в начале марта — ст. Казанджик. На Ташкентской дороге забастовка была поддержана рабочими Перовска, Туркестана, Челкара.

Требования рабочих сводились к следующему: «Восьмичасовой рабочий день; окончание работ накануне праздника в 12 часов дня, ограничение сверхурочных работ 120 часами в году; установление расчета за сдельные работы особой... комиссией, уплата жалования не менее двух раз в месяц... уничтожение штрафов; вежливое обращение с мастерами со стороны железнодорожной администрации; разбор всех недопониманий между железнодорожной администрацией и рабочими особой комиссией; улучшение врачебной части, устройство бани; отопление мастерских; свобода собраний и союзов и свободное устройство народных чтений...»⁴⁷.

Приведенный документ интересен с двух точек зрения: во-первых, наряду с экономическими требованиями впервые железнодорожными рабочими Туркестана выдвигаются требования политические; во-вторых, экономические требования заметно отличаются от прежних; наряду с узкопрофессиональными, носящими групповой характер, выдвигаются общепролетарские требования. В. И. Ленин писал, что узкопрофессиональные требования носят цеховой характер и не имеют существенно важного значения, зато вопрос о 8-часовом рабочем дне — это «требование всего пролетариата, обращенное не к отдельным хозяевам, а к государственной власти, как к представительнице всего современного общественного и политического строя, ко всему классу капиталистов, владеющих всеми средствами производства»⁴⁸. Если узко профессиональные требования выражали конфликты группы рабочих со своим предпринимателем из-за улучшения условий продажи труда и были характерны для начального этапа рабочего движения, то требования политические отражали выступления рабочих как части класса и были направлены против эксплуататоров. Они характеризуют более зрелый этап борьбы, когда рабочие уяснили необходимость классовой солидарности.

Февральская забастовка железнодорожников явилась первым шагом буржуазно-демократической революции 1905 г. в Туркестане. По массовости охвата и зрелости требований рабочих она заметно отличалась от их предыдущих выступлений. Февральская забастовка и Первомайские маевки, прове-

⁴⁷ «Туркестанские ведомости», 22 февраля 1905 г.

⁴⁸ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 4, стр. 366—367..

денные при широком участии рабочих транспорта, оказали влияние на полупролетарские прослойки города. В Ташкенте, Ашхабаде, Самарканде бастовали приказчики, предъявляя те же требования, что и ташкентские железнодорожники. Рабочие хлебопекарен Мерва, Кушки, Чарджуя, служащие ташкентской конки и др. выступили с такими же требованиями.

Летом 1905 г. в Туркестане начинаются массовые демонстрации. «При существующих в России условиях,—говорилось в резолюции II съезда РСДРП «О демонстрациях»—политические демонстрации представляют одно из самых важных средств политического воспитания самых широких масс народа и расширения и укрепления влияния социал-демократии»⁴⁹.

Первая демонстрация в Туркестане была проведена ташкентскими социал-демократами 22 мая 1905 г. Поводом послужило всеобщее недовольство войной с Японией, особенно усилившееся с гибелью русского флота под Цусимой. Накануне и в день демонстрации в городе распространялись социал-демократические прокламации. Демонстрацией руководили токарь железнодорожных мастерских К. Трофимов и бывший мастерской ст. Черняево Мягких; участники ее—железнодорожные рабочие, студенты, солдаты⁵⁰.

В июле 1905 г. ташкентские социал-демократы организовали демонстрацию в знак протеста против выборов в булыгинскую думу. В выступлении участвовало несколько сот рабочих, в подавляющем большинстве железнодорожных⁵¹.

В июле 1905 г. ашхабадская группа РСДРП организовала массовую политическую демонстрацию в связи со смертью социал-демократа Л. Стабровского, погибшего в тюремных стенах. Для ее подготовки близ ст. Аннау была проведена сходка, в которой приняло участие свыше полутора ста рабочих железнодорожного депо. Демонстрация, состоявшаяся 4 июля в Ашхабаде, прошла под политическими лозунгами и привлекла огромное число участников. За гробом шло свыше 3,5 тыс. железнодорожных рабочих, печатников, учащихся и др.; перед тюрьмой и на кладбище состоялись политические митинги.

Массовое выступление рабочих взволновало широкие круги городского населения и возбудило интерес к деятельности местных социал-демократов. Большой отклик имело оно и в других городах края. Ташкентские социал-демократы выпу-

⁴⁹ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций, пленумов ЦК, ч. 1, 1954, стр. 50.

⁵⁰ ЦГА УзССР, ф. 129, оп. 1, д. 768, л. 18.

⁵¹ ЦГА УзССР, ф. 129, оп. 1, д. 768, л. 41—42, 44.

стили по этому случаю специальную листовку. Рабочие кизыл-арватских Главных мастерских организовали панихиду и призывали продолжать революционную борьбу. Политическая демонстрация в Кизыл-Арвате 22 августа была связана с трагической смертью рабочего Главных железнодорожных мастерских П. Моргунова. В демонстрации приняло участие полторы тысячи рабочих транспорта и жителей города.

Массовые политические демонстрации летом 1905 г. в Туркестане явились новой формой социальной борьбы железнодорожных рабочих—их наиболее массовых и активных участников. В. И. Ленин писал в июле 1905 г., что рабочее движение уже переросло бунты и под влиянием социал-демократии перешло к организованной стачечной борьбе и политическим демонстрациям. Дикие расправы подготовили пролетариат и городское простонародье к высшим формам революционной борьбы⁵².

В описанных демонстрациях наряду с русскими рабочими принимало участие коренное население, что свидетельствует о несомненном его интересе к происходящим событиям. Трудящиеся местных национальностей, особенно живущие вблизи железных дорог и крупных промышленных центров, сочувственно относились к революционным событиям в крае. Известно, что в забастовке рабочих самаркандской типографии принимали участие узбеки, таджики и др. Это выступление было подготовлено большевиком М. В. Морозовым⁵³. Активизации рабочих местных национальностей способствовала пропагандистская работа, проводившаяся социал-демократами среди коренного населения⁵⁴.

Весной и летом 1905 г. в отдельных областях Туркестана наблюдались волнения дехкан, которые протестовали против несправедливых выборов сельских старшин и управителей, отказывались платить налоги и т. д. В ряде случаев дело доходило до открытых столкновений с жандармами. Несомненно, на эти выступления оказала влияние общая революционная обстановка в стране и Туркестане. Взаимосвязь крестьянских волнений с революционными событиями была очевидна даже властям. Как следует из письма туркестанского генерал-губернатора, среди казахских крестьян наблюдалось волнение, «вызванное... доходящими до них слухами противо-

⁵² В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 10, стр. 335—336.

⁵³ Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане. Сборник статей и воспоминаний, Ташкент, 1955, стр. 142.

⁵⁴ История Туркменской ССР, т. 1, кн. 2, Ашхабад, 1957, стр. 223—224.

правительственного характера». Местным властям и жандармам рекомендовалось установить за крестьянами самое тщательное наблюдение⁵⁵. Весенне-летние выступления железнодорожных рабочих и отклики на них среди коренного населения свидетельствовали о растущем революционном подъеме среди трудящихся Туркестана, что нашло свое выражение во всеобщих октябрьско-ноябрьских забастовках 1905 г.

Борьба железнодорожников Туркестана осенью 1905 г. развивалась под влиянием революционных выступлений рабочих центральных районов России. В общей пролетарской массе бастующих заметно выделялись железнодорожники. В сентябре особенно усилились волнения рабочих московских Главных железнодорожных мастерских. К середине октября стачка охватила железные дороги общей протяженностью в 40 тыс. км., а число забастовщиков поднялось до 750 тыс.; 17 октября стачка стала всероссийской, в ней участвовало до двух миллионов человек. «Всероссийская политическая стачка, — писал В. И. Ленин в эти дни, — охватила на этот раз действительно всю страну, объединив в героическом подъеме самого угнетенного и самого передового класса все народы проклятой «империи» Российской. Пролетарии всех народов этой империи гнета и насилия выстраиваются теперь в одну великую армию свободы и армию социализма»⁵⁶.

Железнодорожная стачка в Туркестане началась 14 октября. Ей предшествовала подготовительная работа местных социал-демократов. В Ашхабаде еще с лета 1905 г. велась агитационная работа среди железнодорожников, направленная к тому, чтобы «вызвать у рабочих сочувственное отношение к предполагавшейся всероссийской железнодорожной забастовке»⁵⁷. К осени пропаганда усилилась и приобрела конкретный мобилизующий характер. Известно, что накануне всеобщей железнодорожной забастовки социал-демократические группы Ташкента, Самарканда, Чарджоу выпустили прокламации с призывом присоединиться к общерусскому движению. Железнодорожная администрация неоднократно фиксировала брожение среди рабочих в связи со слухами о готовящейся всеобщей железнодорожной забастовке.

Первыми 14 октября забастовали рабочие депо станций Ашхабад. Поддержанные железнодорожниками других служб,

⁵⁵ «Революционное движение в Казахстане в 1905—1907 гг.» Сборник документов, Алма-Ата, 1955, стр. 59.

⁵⁶ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 12, стр. 2.

⁵⁷ «Начало революционного движения в Туркмении в 1900—1905 гг.» Туркменский филиал АН СССР, М., 1946, стр. 59—60.

они явились на вокзал и потребовали прекращения работ и остановки движения поездов. Их требования — увеличение заработной платы, 8-часовой рабочий день, свободы слова, печати, собраний, созыв Учредительного собрания. Рабочих поддерживали железнодорожные служащие. Вечером 14 октября забастовали рабочие Главных железнодорожных мастерских Кизыл-Арвата. Они быстро сняли с работы железнодорожников, обслуживающих станцию, захватили телеграф и телефон и остановили движение поездов. Этот крупный железнодорожный пункт был парализован на весь период стачки. В самое короткое время она распространилась по всей Среднеазиатской дороге. 15 октября забастовали железнодорожники Ташкента, Коканда, 16 октября — Андижана, Чарджоу, Казанджика; 17 октября — Самарканда. Движение поездов было остановлено на всем протяжении от Красноводска до Ташкента. Забастовка охватила и рабочих южного участка строящейся Оренбургско-Ташкентской дороги.

Октябрьская стачка имела политический характер, о чем свидетельствуют не только приемы борьбы бастующих, но и выдвинутые ими требования. Ашхабадские рабочие выступали с лозунгами свободы слова, печати, созыва Учредительного собрания, а также 8-часового рабочего дня. Железнодорожники Ашхабада и Ташкента открыто заявили, что забастовка организована в знак солидарности с общероссийской и проходит под ее лозунгами. Несколько отличными были требования рабочих строящейся Оренбургско-Ташкентской дороги, носившие, преимущественно, экономический характер. Они отражали потребности строителей — полукрестьянской массы. На организацию и характер забастовки повлияла деятельность местных стачечных комитетов; уже само их создание отражало стремление железнодорожников к организованному и целенаправленному проведению стачки. Стаечные комитеты на местах были организованы почти во всех крупных железнодорожных пунктах. В своем подавляющем большинстве они состояли из рабочих и действовали весьма активно. От низовых комитетов резко отличался соглашательский центральный (или дорожный) стачечный комитет, созданный накануне забастовки на базе беспартийного ашхабадского «кружка железнодорожников»; последний был создан еще в конце мая 1905 г. и в свои лучшие времена объединял около 200 чел., преимущественно железнодорожных служащих. Его задачи, сформулированные в уставе, сводились к защите членов «от произвола начальствующих лиц» (специально оговаривалось, что «средства защиты должны быть строго легаль-

ны») и «ознакомлению с вопросами, относящимися к их служебному, материальному и общегражданскому быту»⁵⁸. Центральный стачечный комитет не только включал в себя его состав, но и заимствовал общую соглашательскую платформу. Состоял он исключительно из железнодорожных служащих (12 чел. из 14) и сыграл в октябрьской забастовке пассивную соглашательскую роль, закончив ее откровенным предательством, настояв на прекращении забастовки, когда революционная энергия рабочих была еще на подъеме.

Разнобой в деятельности стачечных комитетов определялся социальной неоднородностью железнодорожников: рабочие поддерживали местные комитеты, высшие служащие и управленческий аппарат — центральный (дорожный). Местные стачкомы возникли как органы забастовочного движения и, несмотря на свою слабость, твердо отстаивали интересы рабочей части железнодорожников.

Октябрьская забастовка железнодорожников дала толчок и послужила началом всеобщей политической стачки в октябре 1905 г. в Туркестане. Уже в первые ее дни в Ашхабаде забастовали снятые с работы железнодорожниками типографские рабочие, приказчики, ремесленники. В городе ежедневно проходили многолюдные политические митинги.

В Ташкенте на митинге 15 октября железнодорожные рабочие обратились к трудящимся с призывом поддержать стачку. Не ограничившись этим, они направили делегации по предприятиям, в результате чего забастовали типографские рабочие, приказчики и другие группы городского полупролетариата.

В Чарджоу под влиянием агитации железнодорожников забастовали рабочие и матросы амударьинской флотилии; в Красноводске — моряки, рабочие и служащие торговых фирм, 18 октября там были прекращены работы общества «Кавказ и Меркурий»; вся погрузка и выгрузка на суда оказалась под контролем бастующих, а служащие вместе с грузчиками направились на митинг в железнодорожное депо. Весьма активно поддержали стачку рабочие Самарканда. Все выступления проходили под лозунгами всероссийской октябрьской забастовки.

События достигли особой остроты после получения известия о царском манифесте. 18 октября в Ташкенте под лозунгом освобождения политзаключенных была организована ог-

⁵⁸ Начало революционного движения в Туркмении 1900—1905 гг. Сборник документов, т. 2, Ашхабад—Ташкент, 1946, стр. 121.

ромная демонстрация, которую сопровождали десятки конных узбеков и казахов. На другой день рабочие провели митинг, но он был разогнан вооруженной полицией. Похороны жертв произвола превратились в новую грандиозную демонстрацию 22 октября. Эти события настолько взволновали массы, что в течение нескольких дней непрерывно у городской думы проходили митинги.

В Ашхабаде, как и в Ташкенте, была сделана попытка освобождения политических заключенных и проведен городской митинг; в Чарджоу — устроено собрание и по городу прошла демонстрация с красными флагами. В Красноводске состоялся митинг депо, в котором вместе с железнодорожниками приняли участие рабочие опреснителя и др. В Самарканде в течение трех дней после опубликования манифеста проходили непрерывные митинги в городе и железнодорожных районах. Волнения были в Фергане, Коканде, Андижане, в городах, расположенных на южном участке Оренбургско-Ташкентской дороги. Наибольшей активностью отличались рабочие железнодорожного депо ст. Перовск. Дважды (19 и 23 октября) организовывали они демонстрации, для подавления которых вызывались войска. «Народ силой берет право,— писал начальник Чарджоуского гарнизона в штабе ТуркВО 27 октября,— и он знает это, понял свою силу и пойдет по этой дороге далее... Я убедился, что требования их дойдут до требований Парижской Коммуны»⁵⁹.

Октябрьская забастовка железнодорожников с сочувствием была встречена трудящимися коренного населения. Это подтверждают участники и очевидцы событий. Председатель Ташкентского стачечного комитета А. П. Гольбердт рассказывал, что во время октябрьской и ноябрьской забастовок местное население являлось на митинги и расспрашивало о причинах волнений и требованиях рабочих. С. Дворянов, член того же стачечного комитета, отмечал, что в октябрьские дни целые процессии конных узбеков постоянно сопровождали рабочие демонстрации. Сотрудник газеты «Самарканд» Паренков писал в воспоминаниях, что рабочие во время стачек организовывали митинги, чтобы разъяснить коренному населению значение побед рабочего класса⁶⁰.

В массовых октябрьских демонстрациях в Ташкенте, как уже отмечалось, принимали участие рабочие местных нацио-

⁵⁹ Очерки истории Коммунистической партии Туркестана, ч. 1, Ташкент, 1958, стр. 67.

⁶⁰ А. В. Пясковский. Революция 1905—1907 годов в Туркестане, М., 1958, стр. 243.

нальностей. То же происходило и в Ашхабаде, где к демонстрации присоединились не только туркменские рабочие, но и жители окрестных аулов. В Андижане бастующих рабочих поддерживали местные кустари. На митингах и манифестациях Самарканда также участвовало коренное население. На собрании, проведенном 19 октября 1905 г. под председательством большевика М. В. Морозова, рабочие-узбеки рассказывали о невыносимой эксплуатации и требовали улучшения своего положения. Участники собрания выразили им поддержку, что было закреплено в специальной резолюции. На этом собрании присутствовало около 45 рабочих местных национальностей⁶¹. Самаркандские большевики вели среди них постоянную работу, в результате чего в местной социал-демократической группе появились рабочие коренных национальностей⁶².

В осенних забастовках 1905 г. в Перовске и на других станциях южного участка Ташкентской дороги вместе с русскими выступали и рабочие-казахи. Так было, в частности, во время демонстрации рабочих железнодорожного депо в Перовске 19 и 23 октября⁶³. В дни всеобщего революционного подъема рабочие местных национальностей некоторых промышленных производств (по преимуществу хлопкоочистительных) сами присоединялись к забастовке.

Всеобщая октябрьская стачка в Туркестане захватила и армию — последний оплот царизма. Революционной активности солдат способствовала большая пропагандистская и организационная работа, которую проводили социал-демократы в войсках⁶⁴. Наибольшую революционность во всеобщей октябрьской забастовке проявили солдаты Закаспийских железнодорожных батальонов; по составу и роду службы своей они были близки к железнодорожным рабочим, представляя социально однородную массу. К. А. Скульский, активный участник революционного движения в Закаспии, так писал о своей службе в 1-м Закаспийском железнодорожном батальоне: «На действительную военную службу я прибыл из гор. Умани... в сентябре 1903 г... В марте 1904 г. я был назначен в город

⁶¹ Воспоминания К. Ашурова и И. Шаджанова. В кн. «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане», Ташкент, 1955, стр. 135, 142.

⁶² Воспоминания С. Турсунова. Там же, стр. 139.

⁶³ Б. С. Сулейманов. Рабочее и аграрное движение в Казахстане в 1905—1907 годах. В кн. «Вопросы истории Казахстана XIX — начале XX века», Алма-Ата, 1961, стр. 29—30.

⁶⁴ М. Аннанепесов. Социал-демократическая пропаганда и агитация среди солдат в гарнизонах Туркмении в период революции 1905—1907 гг., Труды института истории, археологии и этнографии. АН Туркменской ССР, т. 4, Ашхабад, 1958.

Кизыл-Арват в Главные железнодорожные мастерские в сборный цех... В это время в мастерской основной состав был из вольнонаемных рабочих с небольшой прослойкой солдат. Рабочие уважали и ценили солдат, которые работали наравне с ними. Это был цельный дружный коллектив»⁶⁵.

По мере развития забастовочного движения царские власти вынуждены были расстаться с иллюзией найти в железнодорожных батальонах собственную опору. Для них становилась ясна общность интересов и политических идеалов «деповских» (так называли железнодорожных солдат—К. Г.) с рабочими дороги. Из донесений административных лиц следует, что уже в октябре 1905 г. железнодорожные батальоны не были «сплоченной боевой единицей», поскольку, «имея постоянное общение с рабочими, не могли не заразиться тем же свободным направлением»⁶⁶.

Октябрьская забастовка вызвала живейшую поддержку железнодорожных солдат. В своем воспоминании К. А. Скульский рассказывает, как к ним в казармы пришли делегаты от забастовочного комитета и под влиянием их агитации солдаты единодушно решили присоединиться к стачке. С этой целью они избрали комитет и даже разработали план восстания⁶⁷. Так же единодушно поддерживали забастовку железнодорожные солдаты на других станциях Среднеазиатской дороги. В Ашхабаде они отказались работать в депо и мастерских вместо бастующих рабочих. В казармах железнодорожного батальона в Ашхабаде находился штаб Совета солдатских депутатов, избранный на общем митинге всех частей гарнизона 22 октября. В Мерве железнодорожные солдаты организовали демонстрацию, которая прошла по городу с красными знаменами и пением «Марсельезы». Активно поддерживали бастующих железнодорожные солдаты в Красноводске, Чарджоу и других городах.

Октябрьская забастовка в Туркестане показала, что железнодорожные рабочие не только проявили понимание всеобщих пролетарских задач, но и оказались наиболее активной революционной силой в крае. Их выступления были поддержаны рабочими других производств, полупролетарской прослойкой городов, местными железнодорожными воинскими частями.

⁶⁵ Рукописный фонд Туркменского филиала ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 1, оп. 2, д. 196, л. 3.

⁶⁶ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 316, л. 19.

⁶⁷ Рукописный фонд Туркменского филиала ИМЛ при ЦК КПСС, ф. 1, оп. 2, д. 196, л. 1—4.

Наибольшего подъема революция 1905 г. в Туркестане достигла во время всеобщей ноябрьской стачки, важнейшей составной частью которой была забастовка железнодорожников. По размаху, остроте борьбы и политической зрелости ее нельзя сравнить ни с одним из предшествующих выступлений железнодорожных рабочих Туркестана. Она вплотную подошла к вооруженному восстанию.

К ноябрю 1905 г. в стране резко возрастает революционный подъем. Опираясь на решения III съезда партии, большевики повсеместно развернули подготовку к вооруженному восстанию. В Туркестане также готовились к открытому выступлению. Вся деятельность местной революционной социал-демократии была подчинена практической организации восстания. В Ташкенте, Кизыл-Арвате и других городах формировались дружины. В целях усиления большевистского руководства в Ташкент из Самарканда 13 ноября 1905 г. приехал руководитель туркестанских большевиков М. В. Морозов. Большое внимание уделялось работе среди солдат. Во всех гарнизонах развернулась агитация за присоединение к экономическим и политическим требованиям, выдвинутым 8 ноября 1905 г. солдатами Второго Закаспийского батальона в Самарканде. Интересам подготовки восстания была подчинена и агитационно-массовая работа среди рабочих и солдат. В октябре 1905 г. в Ташкенте создается подпольная типография, организатором которой стал столяр Ташкентской дороги большевик К. Ю. Литвишко. В октябре ташкентские социал-демократы выпустили 8 прокламаций тиражом в 8 тыс. экземпляров и второй номер газеты «Рабочий» (орган Ташкентских социал-демократов); в ноябре число прокламаций возросло. Революционная агитация успешно велась и в других городах края. Для практической организации восстания в Ташкенте был создан солдатский повстанческий комитет. М. В. Морозов и другие большевики, принимавшие в нем участие, деятельно готовились к восстанию, которое намечалось на 20—21 ноября.

15 ноября в Ташкентской крепости вспыхнуло вооруженное восстание солдат. Оно было преждевременно, не согласовано с планами и действиями других воинских частей и жестоко подавлено.

Расправа с солдатами вызвала бурю негодования. Рабочие ташкентских Главных железнодорожных мастерских уже на другой день, 16 ноября по призыву местной группы РСДРП объявили забастовку в знак протеста против зверской расправы с восставшими и обратились ко всем рабочим Среднеазиатской дороги с призывом поддержать ее. Для руководства

забастовкой был создан стачечный комитет во главе с членом Ташкентской группы РСДРП А. П. Гольбертом. Так началась ноябрьская забастовка туркестанских железнодорожников, совпавшая по времени со всероссийской почтово-телеграфной забастовкой. Она сразу же приобрела политический характер, о чем свидетельствуют ее размах, требования рабочих и формы их борьбы.

В резолюции участников железнодорожного митинга 17 ноября в Ашхабаде в качестве первоочередной задачи выдвигались требования о немедленном созыве учредительного собрания, полной амнистии политическим заключенным, включая и военнослужащих, о предании военному суду виновных в избииении мирных граждан и расстреле солдат ташкентской крепости. Позже были выдвинуты требования об освобождении в Ташкенте руководителей забастовки, а также—ряд экономических лозунгов. Здесь, как и во всероссийской ноябрьской стачке, сочетались экономические и политические требования.

Ноябрьская забастовка в течение нескольких дней охватила все крупные станции Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог. В нее оказались втянутыми самые широкие слои железнодорожников—от ремонтных рабочих до управленческих служащих. Движение было остановлено, и в первые же дни стачки обе крупнейшие железнодорожные магистрали Туркестана оказались парализованными.

Воссозданные в ходе забастовки местные стачечные комитеты объединили пролетарскую, наиболее революционную часть железнодорожников. Они находились под влиянием большевиков Ташкентского революционного комитета, созданного М. В. Морозовым в первые дни забастовки. Влияние Ташкентского комитета было столь велико, что враги называли его «временным правительством». Ему противостоял Ашхабадский центральный стачечный комитет, не изменивший со времени октябрьской забастовки ни своего мелкобуржуазного состава, ни соглашательской тактики. Наметившийся в октябре раскол между центральными и местными стачкомами дорос до открытых конфликтов. В ходе забастовки местные стачкомы, минуя центральный, соглашательский, обращались непосредственно в Ташкентский революционный комитет, устанавливали с ним связь и руководствовались его указаниями.

В руках стачечных комитетов в дни забастовки находились все нити управления железнодорожными службами и телеграфом. Они формировали поезда, охраняли грузы и железнодорожное имущество, руководили работой телеграфа, ремонтом пути и т. д. Во время забастовки, опираясь на воен-

ную силу в лице железнодорожных батальонов и других воинских частей, стачкомы выступили от широких слоев трудящегося населения. В ряде мест они руководили действиями солдат, матросов и даже, отчасти, крестьян⁶⁸. Все это свидетельствует об известной эволюции железнодорожных стачкомов. В октябре 1905 г. они выражали интересы бастующих железнодорожников, в ноябре — превратились в зародыши революционной власти, сделав заявку на руководство широкими слоями трудящихся. В. И. Ленин, как известно, Советы рабочих депутатов, крестьянские, железнодорожные комитеты, возникшие в ходе революции 1905 г., оценил как зачатки органов революционной власти⁶⁹.

Под влиянием осенних забастовок наблюдаются волнения среди коренного населения. Раньше и быстрее откликнулось на них население городов, которое уже не только интересовалось событиями, но и принимало в них участие. Ранее отмечалось, что во многих митингах, демонстрациях, массовых выступлениях участвовали трудящиеся коренных национальностей, некоторые из них находились в контакте с революционными железнодорожными стачкомами. В период ноябрьской забастовки из Ташкента по Среднеазиатской дороге была послана телеграмма, в которой говорилось: «Сегодня на митинг явились туземцы, представители, говорящие по-русски, и заявили, что интересуются движением и желают знать, что происходит, и попросили прислать оратора в старый город. Мы разъяснили им причину забастовки и пригласили их на наши митинги»⁷⁰. В другой телеграмме тех же дней, подписанной председателем Ташкентского стачкома А. П. Гольбердтом, говорилось, что «туземное население относится с симпатией к забастовке»⁷¹.

Волнения охватили даже наиболее отдаленные районы Туркестанского края. Всеобщая забастовка в Бухаре во второй половине ноября совершенно парализовала промышленные заведения города. «Прекращение работ на железной дороге, в двух почтовых конторах и на заводах приостановило почти совершенно промышленную жизнь в городе», — писал в эти дни российский политический агент в Бухаре туркестан-

⁶⁸ Е. Г. Кревских. Возникновение советов в Туркменистане в 1905—1907 гг., Туркменский филиал ИМЛ при ЦК КПСС, т. 2, Ашхабад, 1956, стр. 59—60.

⁶⁹ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 12, стр. 366.

⁷⁰ А. В. Пясковский. «К вопросу о прогрессивном значении присоединения Средней Азии к России», Вопросы истории, 1959, № 8, стр. 31.

⁷¹ Там же.

скому генерал-губернатору⁷². Длительностью и упорным характером отличалась забастовка на хлопкоочистительных заводах бухарского ханства, где наряду с русскими работало много узбеков. Началась она одновременно с железнодорожной 17 ноября и закончилась лишь 5 декабря. Наряду с требованиями местного характера (принятие на заводы без различия национальностей и пр.), рабочими были выдвинуты общепролетарские (8-часовой рабочий день и др.). Царская администрация отмечала, что выступление рабочих хлопкоочистительных заводов проходило под влиянием железнодорожных солдат, а также «из подражания железнодорожным служащим»⁷³.

Эти события напугали местные власти. По донесению политического агента в Бухаре, прекращение железнодорожного и почтово-телеграфного сообщения «удручающе подействовало на бухарцев». Железнодорожная забастовка, по его словам, имела большое революционизирующее влияние на коренное население⁷⁴.

Во многих городах Туркестана развернулось движение за неуплату податей. Власти отмечали попытки организованного руководства «аграрными беспорядками». Из предписания военного губернатора Самаркандской области Гескета, датированного 21 декабря 1905 г., следует, что в узбекской части гор. Самарканда отдельные лица «поучают народ не платить податей и других повинностей, что заметно отражается на слабом поступлении податей от населения уезда и города...»⁷⁵. Эти события отражали общее недовольство трудящихся слоев коренного населения. По признанию местных царских властей, «беспорядки» на Среднеазиатской дороге и на почтово-телеграфных учреждениях повлияли на коренное население и подорвали «престиж» царской власти⁷⁶.

В приобщении рабочих местных национальностей к революционной борьбе большую роль сыграли местные социал-демократические группы. В своих воспоминаниях рабочие-узбеки, участники революции 1905 г., утверждают, что среди пролетарской части коренного населения распространялись партийные документы, прокламации. Большую пропагандист-

⁷² ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 343, л. 4.

⁷³ «Высший подъем революции 1905—1907 гг. Ноябрь—декабрь 1905 г.», т. 3, кн. 2, М., 1956, стр. 1001.

⁷⁴ Там же, стр. 997.

⁷⁵ Там же, стр. 945.

⁷⁶ Там же, т. 3, кн. 2, стр. 1004.

скую и организаторскую работу проводил среди рабочих-узбеков в Самарканде М. В. Морозов. Из воспоминаний членов первых социал-демократических кружков известно, что на их заседаниях поднимался вопрос «относительно необходимости начать организационную работу среди туркмен»⁷⁷. Участник революции 1905 г. В. К. Кучумов вспоминает, как в ноябрьскую забастовку к рабочим-туркменам, работавшим на материальном складе ст. Кизыл-Арват, пришли русские рабочие с разъяснением причин забастовки и выдвинутых требований. Рабочие-туркмены не только бросили работу, но и выделили специальную охрану, чтобы не допустить к складам штрейкбрехеров. В последующих событиях все они участвовали вместе с русскими рабочими, заявив начальству, что не выйдут на работу пока не прекратится забастовка⁷⁸.

Известны и другие факты, свидетельствующие о том, что русские железнодорожные рабочие проводили в дни осенних забастовок 1905 г. разъяснительную работу среди трудящихся узбеков, туркмен и других местных национальностей. А. А. Клейсторин, старейший железнодорожник, активный участник революционного движения в Туркестане в 1905 г., работая слесарем Главных ташкентских железнодорожных мастерских, многократно выступал на митингах перед коренным населением Ташкента с призывом присоединиться к революционной борьбе⁷⁹. В пропагандистской работе помогало ему знание узбекского языка. Активно участвовал в этих событиях П. Ф. Пальчиков, работавший также в Главных железнодорожных мастерских в Ташкенте⁸⁰.

К пропагандистской работе нередко привлекали и молодых рабочих из коренного населения. Именно в эти годы активным агитатором стал почтовый рабочий Д. М. Устабаев, в приобщении которого к революционной деятельности большую роль сыграли железнодорожный рабочий ст. Каттакурган П. Ф. Зайцев и др. Машинист самаркандского депо Н. Марков доставлял Д. М. Устабаеву нелегальные издания для распространения их среди коренного населения⁸¹. В орбиту революци-

⁷⁷ «Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 гг.», Документы и материалы, Ашхабад, 1962 г., стр. 446.

⁷⁸ Из воспоминаний В. К. Кучумова, записанных автором 1 декабря 1962 г., Ашхабад.

⁷⁹ Министерство социального обеспечения УзССР. Отдел по обеспечению персональных пенсий. Дело № 3853. А. А. Клейсторин.

⁸⁰ Там же, Дело № 2913. П. Ф. Пальчиков.

⁸¹ М. Хакимов, Ю. Устабаев. Из серии «Жизнь замечательных людей», Ташкент, 1960, стр. 23.

онного влияния попадало немало рабочих местных национальностей, занятых непосредственно на железнодорожной службе. Со временем из них вырастали деятельные участники революционных выступлений и агитаторы, как например, старейший железнодорожник, бывший рабочий Ташкентских железнодорожных мастерских Ходжаев Хусан⁸² и др.

Революционные социал-демократы проводили разъяснительную работу и среди местного крестьянства, призывая его не платить податей и не выполнять повинностей⁸³. Циркулярные предписания царских властей за ноябрь—декабрь 1905 г. говорят о стремлении местных революционеров установить контакт с коренным населением края «с целью возбуждения его против русского (т. е. царского — К. Г.) правительства и властей». Подобные сведения поступали из Закаспийской⁸⁴, Сырдарьинской и др. областей⁸⁵.

Местное национальное крестьянство свой социальный протест выражало массовыми отказами платить налоги. Осенью 1905 г. жалобы на слабую уплату податей поступали от администрации большинства уездов Туркестана. В некоторых сельских местностях вспыхивали волнения, подавлявшиеся вооруженной силой. Наиболее крупными были выступления крестьян в Закаспийской, Ферганской областях и Бухарском эмирате. Не удивительно, что председатель Совета Министров Витте в декабре 1905 г. настоятельно советовал туркестанскому генерал-губернатору ввести в крае военное положение и немедленно подавить забастовку, рискуя иначе потерять «всякий престиж в туземном населении».

Ноябрьская железнодорожная стачка, вспыхнувшая в знак солидарности с солдатским восстанием, оказала огромное воздействие на воинские части, расквартированные в Туркестане. Как и в октябрьскую забастовку, наибольший отклик она вызвала в железнодорожных частях. В 1-м Закаспийском батальоне волнения вспыхнули с первого дня забастовки. 17 ноября солдаты четвертой роты в Кизыл-Арвате организовали общий митинг, где избрали военных делегатов и решили объявить забастовку. В Мерве железнодорожные солдаты, вооружившись, устранили офицеров и присоединились к ра-

⁸² Министерство социального обеспечения УзССР. Отдел по обеспечению персональных пенсий. Дело № 4390. Ходжаев Хусан.

⁸³ Очерки истории Коммунистической партии Туркестана, ч. 1, Ташкент, 1958 г., стр. 78.

⁸⁴ «Высший подъем революции 1905—1907 гг. Ноябрь—декабрь 1905 г.», т. 3, кн. 2, стр. 922.

⁸⁵ «Революционное движение в Казахстане 1905—1907 гг.», Сборник документов, Алма-Ата, 1955 г., стр. 125.

бочим. Солдаты шестой роты, расквартированные в Иоланте, выступили еще раньше — 16 ноября, когда была получена телеграмма о расправе с солдатами Ташкентской крепости. Во 2-м железнодорожном батальоне во всех ротах от Чарджоу до Ташкента была объявлена забастовка и избраны военные делегаты. Власть во 2-м Закаспийском батальоне с первого дня ноябрьской стачки оказалась в руках военного комитета, который активно действовал. Он предложил помощь всем стачечным комитетам и даже Ташкенту. Особенно бурно события протекали на ст. Черняево; власти даже назвали их «черняевским военным бунтом».

Революционные выступления железнодорожных солдат военная администрация справедливо связывала «с общей революционной смутой, так бурно охватившей всю Россию...»⁸⁶ Руководство батальонов предприняло спешные меры изоляции их от «влияния вольнонаемной рабочей среды... с революционным духом», под воздействием которой «солдаты быстро утрачивают свой воинский вид»⁸⁷. После ноябрьской забастовки была запрещена посылка отдельных солдат на линию; батальоны концентрировались в нескольких пунктах, изолированных от рабочих поселков; менялся офицерский состав. Указом свыше все призывники, направляемые для прохождения воинской службы в железнодорожные батальоны, проверялись полицией «на предмет всестороннего выяснения таких новобранцев в политическом отношении»⁸⁸. Однако и эти меры не могли изменить положение. Командующий Туркестанским Военным Округом писал в своем отчете за 1905 г.: «Меры, принимаемые к ограждению войск от вредных влияний не в состоянии искоренить зло до тех пор, пока оно не уничтожится в самом источнике, то есть в народе»⁸⁹.

Участие железнодорожных солдат в революции 1905 г. в Туркестане определило их политическое лицо и место в революционном движении. После забастовки 1905 г. начальник железнодорожной бригады писал в штаб округа: «Всем стало ясно, что железнодорожные батальоны... ничем не отличаются, кроме своей формы, от забастовочного вольнонаемного элемента... будучи вооружены, они... представляют... более опасный элемент»⁹⁰. Железнодорожные части внушают «серьезные опасения активного участия железнодорожных чи-

⁸⁶ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 864, л. 10.

⁸⁷ Там же, оп. 12, д. 64, л. 20.

⁸⁸ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 10517, л. 14.

⁸⁹ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 21, л. 99.

⁹⁰ Там же, д. 315, л. 16.

нов в... забастовках в будущем», — подчеркивал начальник управления военных сообщений⁹¹. Еще более выразительную аттестацию Закаспийским железнодорожным батальонам дала комиссия графа Палена: «Железнодорожные войска являются на дороге не элементом консервативным, а революционным. Если бы не было железнодорожных солдат, то в политическом отношении было бы тише»⁹².

Революционные части были нежелательны в Туркестане и их решили расформировать. Начались длительные переговоры о месте перевода батальонов. Предложение о перемещении их в Ферганскую область вызвало возражение местной администрации, которая опасалась, что они будут «вредно влиять на войска этой области»⁹³. Подобные же мотивы удерживали власти от перемещения Закаспийских железнодорожных батальонов в Россию. В итоге 1-й Закаспийский железнодорожный батальон после расформирования был переведен в мае 1910 г. в Закавказский военный округ, а 2-й — в марте 1910 г. — в Киев.

Так закончилась попытка правительства и железнодорожной администрации путем формирования специальных воинских частей обеспечить казенные железные дороги Туркестана дешевой квалифицированной и «благонадежной» рабочей силой. Мотивы, которыми руководствовались военные власти при их расформировании, свидетельствуют о крахе расчетов царизма найти среди железнодорожных солдат опору в осуществлении колониального, великодержавно-шовинистического курса.

Ноябрьская политическая забастовка была высшей точкой революции 1905 г. в Туркестане. Она продемонстрировала возросшую сознательность местного железнодорожного пролетариата и его способность быть ведущей силой среди демократических слоев населения края. Борьба туркестанских железнодорожников проходила под влиянием и в знак солидарности с общероссийским революционным движением, о чем свидетельствовали выдвинутые бастующими лозунги. В них, наряду с экономическими узковедомственными требованиями, выдвигались требования политического характера, которые иногда даже преобладали. В ходе революции изменялись формы социальной борьбы железнодорожников — экономические забастовки, политические демонстрации, подготовка к вооруженному восстанию. О растущем политическом созна-

⁹¹ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2., д. 864, л. 11.

⁹² Там же, оп. 1, д. 11, л. 44.

⁹³ Там же, оп. 2, д. 315, л. 3.

нии транспортных рабочих Туркестана говорит их стремление к установлению прямых контактов с рабочими из коренного населения с целью вовлечения их в революционную борьбу. В результате забастовочное движение транспортных рабочих поддерживали местные полупролетарские прослойки города и деревни. После ноябрьской стачки революционное движение в Туркестане пошло на убыль. Все последующие выступления пролетариата носили характер отголосков на осенние забастовки 1905 г.

Борьба железнодорожных рабочих в 1906 г. была вызвана стремлением защитить завоеванные в революции права и противостоять массовым увольнениям и прочим контрмерам властей и администрации. В первой половине января вспыхнули волнения, связанные с отказом управления выплатить обещанную плату «за забастовочные дни» и ввести повсеместно восьмичасовой рабочий день.

Весной 1906 г. во всех крупных городах Туркестана организовываются первомайские митинги. В ташкентских Главных мастерских администрация наложила на рабочих штраф «за прогул» во время забастовки, чем вызвала большое недовольство. Переговоры с начальником мастерских только обострили положение. По приказу начальника дороги Ульянина, мастерские закрылись, а рабочих решено было уволить. Началась длительная тяжба, во время которой железнодорожники проявили большую стойкость⁹⁴. Администрация вынуждена была сдаться, открыв 26 июня 1906 г. мастерские и выплатив бастующим за время вынужденного прогула.

Участников ташкентской стачки поддерживали рабочие многих станций Среднеазиатской дороги. Попытка начальника дороги набрать для Ташкентских мастерских кадры с других участков окончилась провалом; он получил категорический отказ; на его имя поступали многочисленные телеграммы с разных пунктов дороги с требованием открыть мастерские⁹⁵. Железнодорожные солдаты наотрез отказались работать вместо бастующих. С ташкентскими железнодорожниками солидаризировались и рабочие других производств. В разгар забастовки с выражением сочувствия и материальной поддержкой выступили рабочие хлопкоочистительных заводов новой Бухары, где трудилось много людей местных национальностей.

⁹⁴ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 13, д. 384, л. 283, 299; ф. 229, оп. 2, д. 1650, л. 21, 23, 84.

⁹⁵ Там же, д. 384, л. 305.

Большой революционный энтузиазм проявили рабочие Ташкентских железнодорожных мастерских во время отправки с вокзала солдат, осужденных за участие в ноябрьском восстании 1905 г. в ташкентской крепости⁹⁶. Решив во что бы то ни стало задержать состав, они вступили в рукопашную с войсками, охранявшими арестованных. Столкновения между железнодорожными рабочими и войсками, сопровождавшими тех же арестованных, произошли и на ст. Красноводск⁹⁷. В знак протеста против суда над восставшими солдатами Ашхабадского гарнизона вспыхнула однодневная забастовка рабочих Главных мастерских в Кизыл-Арвате⁹⁸.

Выступления рабочих на местных железнодорожных магистралях в начале 1907 г. являлись продолжением революционного подъема 1905—1906 гг. В марте-апреле 1907 г. в Красноводске и Ашхабаде были волнения в связи со стачкой моряков в Красноводске, которым рабочие оказали материальную помощь. В некоторых городах состоялись первомайские выступления. Социал-демократы Ашхабада организовали митинг. В Мерве железнодорожники провели однодневную забастовку. В Красноводске под руководством местных большевиков прошла демонстрация с участием железнодорожников и бастующих моряков.

Рабочие выступления этих лет неразрывно связаны с деятельностью туркестанских организаций РСДРП, которые в ходе революции не только выросли количественно, но и значительно повысили свой идейный уровень. В конце февраля 1906 г. состоялась 1-я Туркестанская конференция РСДРП, на которой был создан Союз туркестанских организаций РСДРП и избран союзный комитет. В конференции участвовало 6 делегаций, представлявших рабочих местных железных дорог и промышленных производств. Несмотря на отдельные непоследовательные решения, конференция, безусловно, способствовала подъему партийной работы в крае и освобождению социал-демократических организаций от влияния соглашателей.

Большинство социал-демократических организаций, как и прежде, состояло из местных железнодорожников. Об этом свидетельствуют многочисленные показания местной полиции за эти годы⁹⁹, список состава социал-демократической орга-

⁹⁶ ЦГА УзССР, ф. И-133, оп. 1, д. 463, л. 3.

⁹⁷ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 5290, л. 5.

⁹⁸ ЦГИАЛ, ф. 229, оп. 2, д. 1651, л. 168.

⁹⁹ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 343, л. 50, 58.

низации за 1906 г., приведенный в воспоминаниях С. Г. Дворянова¹⁰⁰ и другие документы.

Местные социал-демократы выпускали газеты — «Солдатский листок», «Правда», «Рабочий», организовывали митинги, читали рефераты на политические темы, распространяли прокламации среди рабочих и солдат¹⁰¹. Особенно оживилась пропагандистская работа к лету 1906 г.¹⁰² В связи с активизацией деятельности социал-демократии, растет ее влияние на коренное население края. Участники местного социал-демократического кружка, как известно из донесения начальника Ашхабадского уезда (3 января 1906 г.), проводили «вредную пропаганду среди туземцев»¹⁰³. 1-я Туркестанская конференция РСДРП выдвинула задачу объединить силы для проведения революционной пропаганды среди коренного населения и организовать постоянную планомерную работу в этом направлении. В ее решении было предложено всем товарищам на местах обратить особое внимание на туземный пролетариат, вести среди него широкую социал-демократическую агитацию и пропаганду как словесную, так и письменную¹⁰⁴.

Волнения среди коренного местного населения в 1906 — 1907 гг. свидетельствуют о влиянии на них первой русской революции, как, впрочем, и на все революционное движение в Туркестане в это время. Показательно признание российского политического агента в Бухаре, заявившего, что в случае новой вспышки волнений на транспорте неизбежно «возникновение враждебного» царским властям «движения среди мусульман Туркестана...»¹⁰⁵ В докладе штаба ТуркВО (24 апреля 1908 г.) сказано, что политическая забастовка с останков сообщения особенно опасна в Туркестане, так как она «производит нежелательное впечатление» на коренное население и «подрывает веру» в могущество царской власти¹⁰⁶. Опасения администрации имели серьезное основание, о чем свидетельствуют не только приведенные выше факты непо-

¹⁰⁰ С. Г. Дворянов. Ташкентская социал-демократическая организация в революции 1905 г. «Красная летопись Туркестана», 1929, № 1, стр. 7—8.

¹⁰¹ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 37.

¹⁰² «Революционное движение в Казахстане в 1905—1907 гг.», Сборник документов, Алма-Ата, 1955, стр. 168, 202.

¹⁰³ «Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 годы». Документы и материалы, Ашхабад, 1962, стр. 244.

¹⁰⁴ Там же, стр. 266.

¹⁰⁵ ЦГВИА СССР, ф. 400. Азиатская часть, 1906—1907 гг., д. 27.

¹⁰⁶ Там же, ф. 1396, оп. 2, д. 864, л. 8.

средственного контакта бастующих железнодорожников с коренным населением, но и то немаловажное обстоятельство, что в первой же группе лиц, подвергшихся репрессиям за политическую забастовку, были рабочие местных национальностей¹⁰⁷.

Многочисленные свидетельства администрации говорят о том, что волнения в 1906 г. охватили многие области Туркестана. Борьба рабочих Мургабского государственного имения в марте 1906 г. приобрела такие размеры, что администрация вынуждена была для усмирения призвать казаков¹⁰⁸. Многочисленные панические телеграммы военного губернатора Ферганской области свидетельствуют о волнении рабочих, солдат, местного крестьянства¹⁰⁹. Большое недовольство среди городских слоев коренного населения Ташкента вызвали выборы в городскую думу. На собрании, организованном по этому случаю 12 сентября 1906 г. в районе старого города, «беднейшая часть туземцев» проявила «страшное недовольство» по отношению к разным влиятельным туземцам, орудующим в городской думе», — писала большевистская газета «Туркестан»¹¹⁰. О крупных волнениях во время тех же выборов газета сообщала и в последующих номерах¹¹¹.

В заключение остановимся еще на одной стороне деятельности железнодорожников Туркестана этого периода. Речь идет о Железнодорожном союзе, возникновение которого относится к последнему этапу революции, а деятельность — к первым годам реакции.

Всероссийский железнодорожный союз (ВЖС) явился профессионально-политической организацией с распылчато-соглашательской мелкобуржуазной программой. Его основателями и основными участниками были железнодорожные служащие. Под их влиянием первый съезд ВЖС (апрель 1905 г.) объявил о своей беспартийности и принял программу откровенно соглашательского характера. В ходе революции 1905 г. состав союза пополнился рабочими, которые стремились преобразовать местные органы в пролетарские профессиональные союзы. В. И. Ленин возникновение беспартийных организаций в 1905 г. объяснял буржуазно-демократическим характером революции, который проявился в «общенародном», не-

¹⁰⁷ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 395, л. 7.

¹⁰⁸ ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 38, л. 65.

¹⁰⁹ ЦГИАЛ, ф. 1276, оп. 2, д. 124, л. 16, ЦГА ТССР, ф. Ф-1, оп. 31, д. 347, л. 68.

¹¹⁰ «Туркестан», 23 сентября 1906 г.

¹¹¹ Там же, 24 сентября 1906 г.

классовом, на первый взгляд, характере борьбы всех классов буржуазного общества против самодержавия и крепостничества¹¹².

Первая попытка организации Железнодорожного союза на Среднеазиатской дороге была предпринята во время осенних забастовок 1905 г. Созданный по инициативе административных служащих временный комитет Среднеазиатского отделения ВЖС руководил в лице центрального стачкома ноябрьской железнодорожной забастовкой в Туркестане и сыграл соглашательскую роль. Ему противостояли низовые организации, представлявшие в большинстве своем железнодорожных рабочих. Несмотря на то, что многие из них не были достаточно организационно оформлены, они действовали решительно, вступая подчас в конфликт с предательским центральным комитетом.

В декабре 1905 г. на первом съезде делегатов Среднеазиатской дороги было оформлено местное отделение Железнодорожного союза и избран исполнительный комитет (почти целиком соглашательский). Однако весной 1906 г. он фактически прекратил существование.

Оживление революционного движения в Туркестане летом 1906 г. привело к возрождению Союза. Его организатором выступила Ташкентская группа РСДРП. По инициативе ее большевистского крыла, в июне 1906 г. был созван железнодорожный съезд, на котором присутствовало около 50 делегатов, представлявших туркестанских железнодорожников. На съезде присутствовало 7 социал-демократов, из числа которых был избран председатель В. В. Быковский. Он сделал доклад о целях и задачах Союза. Исходя из требований политических и экономических, съезд сформулировал задачи организации: 1) созыв учредительного собрания на основе всеобщего прямого равного и тайного голосования; 2) требование 8-часового рабочего дня; 3) улучшение материального и служебно-правового положения железнодорожных рабочих и низших служащих.

В соответствии с большевистской тактикой было решено отказаться от частичных местных выступлений и укрепить организацию рабочих, чтобы принять участие во «всеобщем российском выступлении», т. е. в массовом вооруженном восстании.

Съезд организационно оформил железнодорожный союз в Туркестане. По уставу членами организации могли быть ли-

¹¹² В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 12, стр. 134.

ца, занятые на железнодорожной службе, а также посторонние при условии избрания их большинством голосов. Руководящие органы составляли районные комитеты на крупных станциях, областные — в местах расположения управления дорог и узловой комитет в Ташкенте, состоявший из представителей двух туркестанских дорог. В функции низовых комитетов наряду с общим руководством входило установление контакта с местными революционными организациями, которые свое влияние на узловой комитет осуществляли через представителей, входивших в его состав¹¹³. Из средств союза, составлявшихся из вступительных и ежемесячных взносов его членов, 55% определялось на средства борьбы, 20% — на просветительные нужды, 5% — на канцелярские принадлежности и пр., 15% — в областной комитет, 5% — в узловой¹¹⁴. Съезд организационно укрепил Среднеазиатское отделение ВЖС, показав, что железнодорожники Средней Азии в значительной степени преодолели влияние оппортунистов, сыгравших предательскую роль во время массовых политических забастовок осенью 1905 г. Весьма важным моментом в его работе является постановка вопроса о влиянии Железнодорожного союза на трудящихся местных национальностей.

Число участников Железнодорожного союза в Туркестане было сравнительно невелико — не более 15% от общей численности личного состава обеих железных дорог. По сведениям центрального органа ВЖС — газеты «Всероссийский железнодорожный союз» — к началу 1907 г. на Среднеазиатской дороге насчитывалось 1747 членов Железнодорожного союза, а на Ташкентской — 844 (включая 400 чел. в гор. Оренбурге). Их профессиональный состав выглядел так: ремонтных рабочих — 50 чел., рабочих службы тяги — 100, машинистов и помощников — 96, чернорабочих — 60, служащих управлений — 61, телеграфистов — 12¹¹⁵. Местами их наибольшей концентрации являлись города: Кизыл-Арват — около 900 чел., Ташкент — свыше 550, Ашхабад — свыше 200, ст. Черняево — 160, Чарджоу — 118¹¹⁶.

В 1906—1907 гг. Железнодорожный союз в Туркестане развил активную деятельность. Регулярно функционировали областные и узловые комитеты¹¹⁷, обсуждая вопросы о тактике

¹¹³ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 395, л. 4.

¹¹⁴ Там же.

¹¹⁵ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 468, л. 18.

¹¹⁶ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 14, д. 349-А, л. 19, 20; д. 395, л. 6.

¹¹⁷ Свидетельством чего являются многочисленные протоколы, хранящиеся в ЦГА УзССР, ф. 132, оп. 1, д. 181.

открытых выступлений, о профсоюзах, об отношении к революционным партиям и др. Со временем районные и областные комитеты превратились во влиятельные авторитетные органы. В некоторых пунктах они были даже преобразованы в революционные комитеты. А в железнодорожных мастерских Ташкента, Кизыл-Арвата, Перовска на их основе были созданы советы.

Показательно, что революционное ядро Среднеазиатского отделения Железнодорожного союза было связано с коренным населением. В составе областного комитета были рабочие-узбеки, которые проводили революционную агитацию среди узбекского и туркменского населения. В докладе чиновника департамента полиции Квицинского, командированного в Туркестан для расследования деятельности Среднеазиатского отделения Железнодорожного союза, не только приводятся факты, подтверждающие это заключение, но и называются фамилии рабочих местных национальностей, активно действовавших в составе областного комитета Союза. Среди них товарищи—Хатымбаев, Шешвалий Мухамеджафалиев — «революционный агитатор» туркменского и узбекского населения¹¹⁸ и др.

Несмотря на труднейшие условия и постоянную борьбу с мелкобуржуазными соглашателями, местные большевики стремились контролировать и направлять деятельность низовых органов Железнодорожного союза. Документы свидетельствуют, что под их непосредственным влиянием осуществлялась работа многих узловых и районных комитетов. Показательна характеристика деятельности Казалинского районного комитета «на началах, проповедуемых социал-демократической рабочей партией», хранящаяся в делах судебного следователя Ташкентского суда¹¹⁹. Узловой комитет крупнейшей на дороге кизыл-арватской организации также руководствовался в своих действиях большевистскими принципами, о чем свидетельствуют протоколы конференции РСДРП Закаспийской области (февраль 1907 г.), отчет закаспийской социал-демократической организации, рукописное обращение красноводской социал-демократической организации, найденные полицией у руководителя комитета Миронова¹²⁰. В материалах

¹¹⁸ «Проникновение революционных идей и развитие революционного движения в Туркменистане в 1881—1907 годы». Документы и материалы, Ашхабад, 1962, стр. 395.

¹¹⁹ «Революционное движение в Казахстане в 1905—1907 гг.». Сборник документов, Алма-Ата, 1955, стр. 204.

¹²⁰ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 395, л. 26.

Ашхабадского комитета Железнодорожного союза полиция обнаружила обращение Московского комитета РСДРП¹²¹.

Деятельность местных большевиков в Железнодорожном союзе была направлена на выделение из него пролетарского крыла и образование самостоятельного рабочего профсоюза. Партийные документы тех лет отражают острую борьбу, в которой местным социал-демократам приходилось отстаивать большевистскую платформу о профсоюзах. На конференции закаспийской социал-демократической организации (февраль 1907 г.) в обстановке острых столкновений с мелкобуржуазными соглашателями было принято решение о создании рабочих профсоюзов. Деятельность Среднеазиатского отделения ВЖС, скатившегося в первой половине 1907 г. на соглашательские позиции, осуждалась как «буржуазная тактика». Среди рабочих предполагалось провести широкую агитацию за реорганизацию отделения на демократических началах¹²². Отчеты с мест, заслушанные на конференции, показали, что среди рабочих Кизыл-Арвата, Чарджоу и других городов уже проделана в этом направлении известная работа¹²³.

Обострившийся конфликт между большевиками и эсерами, отстаивавшими расплывчатые профессионально-политические организации типа ВЖС, получил отражение и в материалах местных органов Железнодорожного союза. Сохранившиеся документы позволяют воссоздать картину деятельного участия местных большевиков в Железнодорожном союзе и их борьбу за образование профсоюзов с пролетарским влиянием. Как следует из протокола Ашхабадского областного комитета (октябрь 1906 г.), в результате большевистской пропаганды было разбито «единство мастеровых и управленцев», и рабочие восстановили самостоятельный профсоюз мастеровых депо Ашхабада¹²⁴ (декабрь 1905 г.). В протоколе замечено, что борьба социал-демократов с эсерами имела «буйные и нежелательные» для последних последствия¹²⁵.

В результате активной деятельности социал-демократических организаций в Ташкенте, Ашхабаде, Красноводске, Челкаре в 1906—1907 годах возникли самостоятельные профсоюзы железнодорожных рабочих, однако они не смогли укре-

¹²¹ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 349, л. 2.

¹²² Там же, д. 349-А, л. 15.

¹²³ Там же, л. 14.

¹²⁴ Там же, д. 349-А, л. 20.

¹²⁵ Там же, д. 349-А, л. 20.

питься и с наступлением реакции слились с местными органами ВЖС.

Железнодорожный союз подвергся репрессиям в самом начале реакции. Массовые аресты 1907—1908 гг. резко сократили его состав. Только в мае 1908 г. под стражу было заключено около 100 наиболее активных его членов¹²⁶. Интересно, что в списках состава областных комитетов числились преимущественно служащие¹²⁷, а в узловых — рабочие¹²⁸. Одновременно возросло влияние мелкобуржуазных партий. К 1908 г. руководящие органы Железнодорожного союза в Туркестане почти целиком следовали эсеровской анархистской тактике. Весной 1909 г. местная охранка поставила вопрос о его ликвидации.

Железнодорожный союз сыграл положительную роль в революции 1905 г. в Туркестане, особенно на втором ее этапе. Фактически ни одно более или менее крупное выступление железнодорожников не обходилось без его участия. Узловые и районные комитеты, находившиеся с 1906 г. в руках революционно настроенных рабочих, приобрели такое влияние, что без них фактически не решался ни один вопрос положения и борьбы рабочих. Однако наличие в местном Союзе ~~большой~~ прослойки железнодорожных служащих, находившихся под влиянием мелкобуржуазных соглашателей, определило его непоследовательную тактику.

Участие рабочих в местных органах ВЖС отражало их стремление к объединению и созданию самостоятельных профессиональных организаций. Рабочие делали первые попытки в этом направлении и, в силу недостаточной политической зрелости, попадали под влияние мелкобуржуазных соглашателей.

Со временем из местных организаций Железнодорожного союза выделяются профсоюзы железнодорожных рабочих. При всей малочисленности и слабости значение их нельзя приуменьшить. По словам В. И. Ленина, профсоюзы возникли из капитализма как средство развития рабочего класса. Создание их было «гигантским прогрессом рабочего класса в начале развития капитализма, как переход от распыленности и беспомощности рабочих к н а ч а т к а м классового объединения»¹²⁹.

¹²⁶ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 2, д. 845, л. 70.

¹²⁷ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 379-А, л. 1.

¹²⁸ Там же.

¹²⁹ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 41, стр. 33.

Борьба железнодорожных рабочих Туркестана в первой буржуазно-демократической революции явилась важным рубежом в процессе формирования их классового самосознания. В их среде накануне и во время революции 1905 г. возникали и активно действовали социал-демократические группы, большевистская часть которых в условиях непрерывной борьбы с соглашателями проводила большую агитационную работу среди рабочих. В результате ее деятельности туркестанские железнодорожники знакомились с марксистской литературой, а их выступления приобретали все более зрелый характер. Первая буржуазно-демократическая революция в Туркестане изменила характер и формы борьбы железнодорожных рабочих. Начав с экономических стачек с узкопрофессиональными требованиями, направленными против частных проявлений эксплуатации, они перешли к массовым политическим выступлениям и демонстрациям. Октябрьско-ноябрьская забастовка железнодорожников явилась кульминационным пунктом революции 1905 г. в Туркестане.

В процессе революционной борьбы среди железнодорожников Туркестана возникали стачкомы, комитеты Железнодорожного союза и первые группы профессиональных союзов. Весьма важное значение имели стачкомы, которые во время октябрьско-ноябрьских забастовок 1905 г. переросли в зародыши революционной власти на местах. Возникновение первых профсоюзов железнодорожных рабочих знаменовали не только осознание ими необходимости классовых организаций, но и переход к их созданию. Первые профсоюзы были слабы, разрознены и распались под ударами реакции, но шаг в организации рабочих был сделан.

Свидетельством несомненного политического роста железнодорожных рабочих явилась та ведущая роль, которую они сыграли в революции 1905 г. в Туркестане. Февральская забастовка, весенне-летние выступления и, особенно, массовые железнодорожные забастовки осенью 1905 г. вызвали сочувствие городской и деревенской бедноты. При ее поддержке борьба железнодорожников подчас превращалась во всеобщее выступление демократических слоев населения края.

Политическое развитие местных железнодорожных рабочих нашло отражение в интернациональном характере выступлений. Уже летние демонстрации 1905 г. имели многонациональный состав участников, в числе которых были представители коренного населения городов. Осенние забастовки прошли при широком участии железнодорожных рабочих и коренного населения.

БОРЬБА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ ТУРКЕСТАНА В ГОДЫ РЕАКЦИИ И НОВОГО РЕВОЛЮЦИОННОГО ПОДЪЕМА

Наступление контрреволюции в Туркестане, начавшееся сразу же после осенних политических забастовок 1905 г., переросло в 1907 г. во всеобщий разгул реакции. Введение чрезвычайного положения на значительной территории Туркестанского края мотивировалось «возникшими в конце 1905 г. беспорядками со стороны служащих и рабочих Ташкентской дороги» и преследовало цель «скорейшего подавления революционного движения... принявшего угрожающий характер»¹³⁰. Царские власти больше всего опасались поддержки его коренным населением. «От подавления агитации зависит спокойствие туземного элемента края», — писал туркестанский генерал-губернатор в это время¹³¹. По его указанию все участковые приставы и уездные начальники обязаны были «наблюдать за состоянием умов и вообще настроением туземного населения» и систематически доносить об этом.

Чтобы парализовать выступление трудящихся местных национальностей и предотвратить возможность дальнейшего их революционизирования, царские власти прежде всего расправились с наиболее активной частью туркестанских рабочих. На основании царского указа о введении чрезвычайных мер на казенных железных дорогах 19 декабря 1905 г. на Среднеазиатской дороге было введено военное положение, предоставлявшее администрации право судить всех виновных по законам военного времени. Сохранившиеся в центральных архивах многочисленные журнальные постановления особых комитетов Среднеазиатской и Ташкентской казенных дорог свидетельствуют об их усиленной деятельности по искоренению малейшего проявления демократического движения¹³².

Наивысшей точки разгул реакции на железных дорогах Туркестана достиг в 1908 г., когда в отчете начальника области о революционной деятельности туркестанских железнодорожников была наложена резолюция царя — «Всему этому должен быть положен конец». Из департамента полиции тотчас же последовал приказ: «Ввиду означенной... отметки немедленно привлечь к ответственности всех политически неблагонадежных и принадлежащих к революционным организациям»¹³³. В итоге — град репрессий: усиливаются аресты,

¹³⁰ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть, 1906—1911 гг., д. 67, л. 21.

¹³¹ «Революционное движение в Казахстане в 1907—1914 гг.», Сборник документов, Алма-Ата, 1957, стр. 113.

¹³² ЦГВИА СССР, ф. 1396, оп. 2, д. 543, л. 52; д. 333, л. 90, 94, 116.

¹³³ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 447, л. 1.

растет число ссыльных, масса рабочих попадает под надзор полиции. И все это группами, целыми списками, в каждом из которых десятки и сотни фамилий¹³⁴.

Массовый характер приобрели выселения из края, проводившиеся по указанию «самого» Столыпина. Политика русификации рабочей силы в местной транспортной системе дала трещину. С тем же упорством, с каким власти стремились переселять сюда русских рабочих из центральных районов страны, они выселяли наиболее демократично настроенных из них после революции 1905 г. По заключению ревизии графа Палена, эта мера оказалась необходимой «ввиду революционного направления служащих Среднеазиатской железной дороги»¹³⁵.

Наряду с открытыми репрессиями шло наступление на экономические и политические права рабочих. Указом 14 декабря 1905 г. на железных дорогах были запрещены сходки, собрания, всякая агитационная деятельность, посещение посторонними мастерских, денежные сборы. Как акт бесспорного недоверия следует расценивать разоружение русских рабочих, проводившееся администрацией на Среднеазиатской дороге в это время.

В 1907—1908 гг. был предпринят ряд административных мер, резко ухудшивших экономическое положение рабочих. Получили распространение массовые сокращения рабочих. В июле 1908 г. из разных мастерских Среднеазиатской дороги было уволено 470 чел., а в течение сентября только в кизыл-арватских Главных мастерских — еще 80, к осени общее число уволенных на дороге достигло 550 чел.¹³⁶

Проводилась и идейная обработка рабочих. В мае 1907 г. из Петербурга поступило предписание о необходимости усиления контрпропаганды. Выделялась значительная сумма для распространения газет, брошюр и другой литературы монархического содержания¹³⁷.

Несмотря на удары реакции, положение в Туркестане оставалось напряженным. «Существующий в крае революционный элемент не уничтожен, а только подавлен, — доносил генерал-губернатор края военному министру в 1907 г. — Брожение как в интеллигентных, так и в народных массах, осталось, а придавленный революционный элемент, оставив грубые приемы агитации и пропаганды, ушел в своей деятель-

¹³⁴ ЦГА УзССР, ф. И-1 оп. 31, д. 447, л. 40—45; ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 2, д. 832, л. 172—175.

¹³⁵ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть. 1908—1911 гг., д. 41.

¹³⁶ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 221, л. 54—55.

¹³⁷ Там же, ф. 273, оп. 2, д. 447, л. 70.

ности в подполье и, приобретя крупный опыт в предшествовавшей борьбе, повел революционное дело в формах утонченных...»¹³⁸. Военный губернатор Сырдарьинской области констатировал усиление деятельности революционных организаций, среди которых на первом месте значилась социал-демократическая, состоявшая «преимущественно из рабочих железнодорожных и частных мастеровых»¹³⁹.

Социал-демократические организации понесли под ударами реакции большой урон. Однако уцелевшая их часть стремилась не терять связи с рабочими. В декабре ташкентские социал-демократы возобновили свою деятельность. В их составе большинство неизменно занимали революционно настроенные железнодорожные рабочие; руководил ими монтер паровозного цеха С. Г. Климов. В декабре 1907 г. большевистская группа ташкентского комитета РСДРП сделала попытку созвать Всетуркестанскую конференцию РСДРП, однако полиция арестовала всю организационную комиссию во главе с С. Г. Климовым. В апреле 1908 г. уцелевшим от арестов ташкентским большевикам удалось сорганизоваться в небольшую группу и выпустить первомайские прокламации, которые распространялись в депо и железнодорожных мастерских Ташкента¹⁴⁰ и в других городах.

В течение 1908 г. группа социал-демократов действовала в Самарканде. Ею руководил Н. Г. Клименко, по словам охранки, — опасный «насадитель социал-демократических идей в среде рабочего класса». Группа вела пропаганду, опираясь на передовых рабочих. В конце января 1908 г., например, слесарь железнодорожных мастерских С. Листунов распространял в привокзальном районе прокламации «Что говорят социал-демократы?»¹⁴¹ Полиция характеризовала Листунова как человека «весьма деятельного и энергичного», «служившего посредником между городскими и железнодорожными рабочими»¹⁴².

В глубоком подполье продолжали работать социал-демократы Ашхабада. Летом 1907 г. при их содействии была организована демонстрация. 1 мая 1908 г. среди рабочих распространялись социал-демократические прокламации, посвященные этой дате¹⁴³. Деятельно работал мервский кружок социал-

¹³⁸ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть, 1907 г., д. 106, л. 152.

¹³⁹ ЦГВИА СССР, ф. 400, Азиатская часть, 1908 г., д. 182, л. 13.

¹⁴⁰ «Рабочее и аграрное движение в Казахстане в 1907—1914 гг.». Сборник документов, Алма-Ата, 1957, стр. 52.

¹⁴¹ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 441, л. 85.

¹⁴² ЦГА УзССР, ф. И-133, оп. 3, д. 232, л. 4.

¹⁴³ Там же, д. 243, л. 7.

демократов. Объединяя в своем составе группу железнодорожников, он был связан с транспортными рабочими и на своих собраниях обсуждал животрепещущие вопросы их службы и быта.

Протест железнодорожных рабочих в эти годы выражался преимущественно в экономических забастовках и демонстрациях, которые, в большинстве своем, подавлялись. Весенне-летние волнения 1908 г. возникли как продолжение забастовок предыдущего года. К 1 мая ташкентская группа РСДРП готовила общую первомайскую забастовку, которую, однако, не удалось провести в связи с новой волной репрессий. Кратковременную забастовку организовали рабочие котельного цеха Главных мастерских в Ташкенте. Массовые увольнения явились причиной другой забастовки, начало которой было назначено на 17 июня 1908 г. В подготовке ее принял участие ташкентский районный комитет Железнодорожного Союза. Однако, и на этот раз осведомленная полиция предприняла контрмеры. Начальник туркестанской охраны доносил в связи с этим в Петербург о готовности «дать решительный отпор бунтовщикам»¹⁴⁴.

Сорвав забастовку, власти, однако, не в силах были задуть всеобщее недовольство, которое проявлялось повсеместно и в разных формах — от столкновений с администрацией до коллективных протестов министру путей сообщения. В августе 1908 г. вновь усилилось брожение среди рабочих по случаю локаута. Полиция доносила, что оно «особенно резкое выражение» получило в Ташкенте¹⁴⁵. Было замечено, что к забастовке, подстрекала «группа агитаторов»¹⁴⁶. Рабочие депо Мерв с протестом против незаконного увольнения обратились даже в Управление дорог¹⁴⁷. Волнения и мелкие стычки с администрацией на почве сокращения штатов продолжались вплоть до лета следующего года.

Массовое недовольство рабочих железнодорожных мастерских Кызыл-Арвата вызвало снижение расценок и удлинение рабочего дня осенью 1908 г. О их решении «противодействовать понижению заработной платы вплоть до закрытия мастерских» генерал-губернатору стало известно еще 20 июля, а в сентябре начались открытые выступления железнодорожников. «Мастеровые Кызыл-Арвата отказались принять новые расценки... Предложили или работать по старым рас-

¹⁴⁴ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 544, л. 28.

¹⁴⁵ Там же, л. 62.

¹⁴⁶ Там же, л. 54.

¹⁴⁷ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 385, л. 24.

ценкам..., или уволить всех за штат выдачей пособий»,—телеграфировал 26 сентября 1908 г. генерал-губернатору начальник дороги Гескет. Далее следовала просьба «оказать содействие войсками», усилить местный гарнизон и даже послать карательный поезд¹⁴⁸. Рабочие проявили упорство и конфликт затянулся.

Экономические требования и борьба с произволом администрации лежали в основе рабочих выступлений и в 1909 г. Характерно, что даже туркестанская охранка отмечала бессилие полицейских и административных мер в борьбе с недовольством, вызванным «неправильным экономическим и хозяйственным распорядком дороги»¹⁴⁹. В марте 1909 г. вновь вспыхнули волнения в ташкентских Главных мастерских в связи с понижением зарплаты. Наиболее острые формы они приняли в кузнечном цехе¹⁵⁰, где положение было особенно тяжелым. Обстановка в мастерских осталась напряженной и в следующем месяце¹⁵¹. В начале октября, протест против чрезмерных вычетов заявили машинисты депо Перовск. Их борьба носила организованный характер. По словам начальника депо, они решили все одновременно взять расчет, «чем затормозить... движение поездов»¹⁵².

Все эти выступления носили преимущественно оборонительный характер. Рабочие в меру сил и организованности стремились отстоять завоеванные в революции права и устоять под натиском контрреволюции. Однако часто от пассивного отпора они переходили в наступление и на удары реакции отвечали контрударами. Под влиянием эсеров и всеобщего разгула реакции это нередко находило выход в террористических актах и анархических столкновениях с жандармами. Летом 1907 г. в Ташкенте, Ашхабаде, Кызыл-Арвате и других городах на Среднеазиатской дороге был зафиксирован ряд террористических актов, направленных против наиболее ненавистных администраторов. Некоторые сопровождались перестрелкой с полицией. Не причиняя врагу серьезного ущерба, эсеровская тактика террора наносила большой вред рабочему движению. Она порождала иллюзии, что без революционной борьбы масс усилиями отдельных «героев» можно добиться изменения существующей системы. Это принижало, дезориентировало рабочее движение и, по существу, сводило

¹⁴⁸ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 544, л. 7.

¹⁴⁹ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 12, д. 385, л. 80.

¹⁵⁰ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 588, л. 2.

¹⁵¹ Там же, л. 10.

¹⁵² Там же, л. 30—31.

его на нет. Эсеровское влияние сказалось не только в терроре, но и в поддержке общей авантюрной тактики. В середине июня 1907 г. местные органы Железнодорожного союза приняли решение в ответ на разгон II Думы организовать вооруженное восстание. Ждали сигнала от Всероссийского железнодорожного бюро, но его не последовало. В. И. Ленин писал, что лозунг немедленного восстания летом 1907 г. оказался пустой фразой, охватившей всю партию эсеров¹⁵³.

Попытка организации восстания свидетельствовала о сохранении в среде железнодорожных рабочих революционной энергии и после поражения революции; но она направлялась по иному руслу. Непоследовательность рабочих, разделяющих воззрения эсеров и борющихся в рядах пролетариата, по словам В. И. Ленина, заключалась в том, что, делая истинно пролетарское дело, они сохраняли непролетарские воззрения¹⁵⁴.

Засилье мелкобуржуазного эсеровского влияния среди железнодорожного пролетариата Туркестана в годы реакции, на наш взгляд, объясняется следующими обстоятельствами. В силу того, что репрессии обрушились прежде всего на большевиков, революционное крыло социал-демократии оказалось ослабленным, что, естественно, не могло не отразиться на его влиянии на основную массу железнодорожных рабочих. В этих условиях мелкобуржуазные попутчики, соглашатели всех оттенков, бывшие прежде в тени, активизировали свою деятельность. Немногие сохранившиеся большевистские группы в силу недостаточной идейно-теоретической подготовки оказались неспособными дать отпор соглашателям и даже, отчасти, попали в плен их мелкобуржуазной тактики. С другой стороны, сами туркестанские железнодорожники не могли в достаточной мере противостоять эсеровскому влиянию. Личный состав местных казенных дорог не менее чем на одну четверть состоял из железнодорожных служащих, значительную часть которых представляли высокооплачиваемые чиновники. Эта мелкобуржуазная масса оказалась благотворной средой для эсеровского влияния. Их аполитичность в период возникновения Железнодорожного союза переросла в годы реакции в партийность оппортунистическую, мелкобуржуазную. Железнодорожный пролетариат в известной мере тоже не мог противостоять эсеровскому влиянию. На местных дорогах наряду с опытными рабочими трудилось немало вчерашних крестьян, выходцев из средних городских прослоек. Для мо-

¹⁵³ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 35, стр. 391.

¹⁵⁴ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 12, стр. 65.

лодого формирующегося пролетариата естественна была политическая незрелость его некоторой части, что тоже использовалось соглашателями. Сказалась и неоднородность экономического положения рабочих, занятых на транспорте. Рабочие мастерских были слабо обеспечены материально: машинисты, своего рода рабочая аристократия, зарабатывали наравне со средними служащими; а линейные рабочие, привязанные к земле и хозяйству и, к тому же, разбросанные вдоль линии по полустанкам, представляли своеобразный полупролетариат, материально плохо обеспеченный, но революционизировавшийся с трудом. Если рабочие мастерских могли противостоять в своей значительной части мелкобуржуазному влиянию, то рабочая аристократия, зараженная собственническими настроениями, была весьма отзывчива на эсеровскую тактику. Известный отпечаток на идейную разоруженность местных железнодорожников наложила колонизаторская, шовинистическая политика царских властей в Туркестане.

Период разгула контрреволюции сменился новым революционным подъемом. Экономические стачки 1910—1911 гг., вспыхнувшие в центре страны, ознаменовали его наступление. «Полоса полного господства черносотенной реакции кончилась, — писал В. И. Ленин в декабре 1910 г. — Начинается полоса нового подъема. Пролетариат, отступавший... собирается с силами и начинает переходить в наступление»¹⁵⁵.

Выступления рабочих в Туркестанском крае в 1910 г. были сравнительно немногочисленны, чему виной контрреволюционный разгул, затянувшийся на многие годы, когда вся общественно-политическая жизнь в крае регламентировалась положением об усиленной охране. Как и в черные дни реакции, на железных дорогах особые комитеты душили рабочие выступления, опираясь на «летучие» отряды. Осенью 1912 г. Управление дорог распространило на местах предписание «О принятии мер по предотвращению забастовок», в котором была расписана градация мер за любое проявление вольномыслия. Малейшего подозрения было достаточно для увольнения со службы. За рабочими всех железнодорожных служб и особенно железнодорожными мастерскими устанавливался строгий контроль¹⁵⁶. В феврале 1914 г. были введены выработанные еще летом 1912 г. особые правила для борьбы с железнодорожными забастовками. Их задача сводилась к «обес-

¹⁵⁵ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 20, стр. 74.

¹⁵⁶ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 2, д. 911, л. 13, 17.

печению личного состава служащих благонадежным в политическом отношении элементом»¹⁵⁷. Эти меры не могли предотвратить развитие забастовочного движения, но они затормозили его.

В 1910—1911 гг. на местных железных дорогах наблюдались лишь отдельные выступления рабочих, носившие характер экономических столкновений с администрацией. Наиболее значительным было выступление машинистов депо Перовск. Причина недовольства — сокращение заработной платы. Как следует из агентурных данных транспортной полиции, 48 паровозных бригад из имеющихся 60 твердо решили «подать прошение об увольнении в двухнедельный срок с привлечением к содействию депо Туркестан и Ташкент»¹⁵⁸. Настойчивая борьба рабочих Перовска действительно получила поддержку двух названных станций, а также некоторых других пунктов южного участка Ташкентской дороги¹⁵⁹.

Несколько раньше произошли волнения среди строителей Ташкентского железнодорожного узла. Сотни рабочих по вине подрядчика Караханова остались без расчета и безуспешно добивались его в течение полугода. В июне 1910 г. волнение приобрело угрожающий характер, о чем спешно телеграфировал в Петербург генерал-губернатор Самсонов: «Триста рабочих, доведенных до отчаяния шестимесячным ожиданием расчета подрядчиком Карахановым... волнуются», в связи с чем «в интересах спокойствия и порядка» требовалось уплатить 3250 руб.¹⁶⁰ Вмешательство министерства разрешило, наконец, затянувшийся конфликт.

В 1910 г. власти отмечали растущее недовольство рабочих, занятых на эксплуатации транспорта. Несмотря на репрессии, «на Среднеазиатской железной дороге чувствуется вредный элемент», — писал начальник Закаспийской области. Из материалов охраны известно, что в железнодорожных мастерских в это время распространялись прокламации с протестом против притеснений начальства и призывом к объединению для совместной борьбы.

Кровавая драма на Ленских приисках потрясла все демократическое население страны. По России прокатилась мощная волна массовых стачек, демонстраций и митингов протеста. Весть о расстреле ленских рабочих достигла Туркестана в первой половине апреля 1912 г. Жестокость и бес-

¹⁵⁷ ЦГИАЛ, ф. 273, оп. 2, д. 911, л. 138, 140.

¹⁵⁸ Госархив Оренбургской области, ф. 22, оп. 2, д. 13, л. 5, об.

¹⁵⁹ Госархив Оренбургской области, ф. 22, оп. 2, д. 13, л. 7.

¹⁶⁰ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 31, д. 682, л. 6.

смысленность массового убийства рабочих были столь очевидны, что они не оставили равнодушной даже буржуазную прессу. 7 апреля газета «Закаспийское обозрение» поместила две заметки о ленских событиях. В одной из них, названной «Страшная драма», было сказано: «У всех, у кого не зачерствело сердце, невольно поднимается вопрос: неужели нельзя было предотвратить этой кровавой расправы?»¹⁶¹. В другой газете «Асхабад» было замечено: «Почва для забастовки была подготовлена и создана алчными баронами Гинзбургами и господами Тимирязевыми, наживавшими на ревматизме и голодухе подъярменных рабочих золотые горы... И надо удивляться не тому вообще, что вспыхнула забастовка, а тому, что она вспыхнула так поздно...»¹⁶². Местные власти были недовольны такой либеральной информацией. Редактор «Туркестанского курьера» за опубликование результатов ревизии сенатора Манухина, расследовавшего обстоятельства ленского расстрела, был подвергнут штрафу в 300 руб. с заменой, в случае неуплаты, тюремным заключением на один месяц.

Как и всюду, среди железнодорожных рабочих Туркестана ленский расстрел вызвал возмущение. «Происшедшее на Ленских приисках, — говорилось в донесении охраны, — усиленно обсуждается в железнодорожных мастерских. Живо также интересуются и газетными сведениями о происходящих демонстрациях и забастовках»¹⁶³. Обеспокоенный волнениями в рабочей среде, начальник ашхабадского розыскного пункта организовал специальную поездку в Кызыл-Арват и Красноводск «с целью выяснения настроения рабочих мастерских ввиду последних событий на Ленских приисках и возможных выступлений».

В Ташкенте в Главных мастерских Среднеазиатской дороги была организована однодневная забастовка в знак сочувствия и поддержки ленских рабочих. За ней последовали выступления и протесты в других городах и железнодорожных пунктах края. Рабочие депо Туркестан Ташкентской дороги 21 апреля 1912 г. организовали собрание, на котором обсуждался вопрос о необходимости совместного выступления с рабочими Среднеазиатской железной дороги. Инициаторы собрания — рабочие В. Мигачев, А. Шавкин, А. Варанин, Г. Солдатов. 26 апреля 1912 г. было решено провести общее собрание рабочих ст. Туркестан и обсудить вопрос о забастовке по поводу ленских событий. Рабочие депо Чарджоу

¹⁶¹ «Закаспийское обозрение», 7 апреля 1912 г.

¹⁶² «Асхабад», 22 апреля 1912 г.

¹⁶³ История Узбекской ССР, т. 1, кн. 2, Ташкент, 1956, стр. 294.

провели сбор денег в помощь ленским рабочим. Позднее сбор денег в пользу вдов и сирот жертв ленского расстрела проводился и на других станциях Среднеазиатской железной дороги.

Протесты и выступления железнодорожников по поводу ленских событий — это уже не экономические стачки времен столыпинской реакции. Передовая часть рабочих проявила в них понимание общепролетарских задач и готовность выступить солидарно с общероссийским пролетариатом.

Железнодорожные рабочие Туркестана в меру сил стремились поддержать местные революционные выступления. Они сделали попытку помочь солдатам саперных батальонов, организовавшим 1 июля 1912 г. восстание в Троицких лагерях под Ташкентом. По воспоминаниям Д. И. Манжары, рабочие Главных ташкентских мастерских узнали о восстании 2 июля. Весть быстро разнеслась по цехам. Большевики во главе с Н. В. Шумиловым призывали железнодорожников выразить солидарность с восставшими солдатами. Некоторые рабочие предлагали послать делегацию. Обсуждение событий затянулось и, несмотря на угрозы мастера, в тот день не работали¹⁶⁴. Однако более активных действий рабочие не предприняли, поскольку восстание было уже подавлено.

Оживление пролетарского движения в Туркестане неразрывно связано с активизацией деятельности местной революционной социал-демократии. На Среднеазиатской дороге в 1912—1913 гг. функционировало несколько социал-демократических кружков, частью восстановленных, частью организованных вновь. В ташкентских Главных мастерских под руководством Н. В. Шумилова работал кружок большевистского направления, объединявший до 20 чел. В него входили Н. В. Шумилов, В. С. Гололобов, А. Г. Неделькин, Д. И. Манжара и др. В 1912 г. там же организовалась еще одна социал-демократическая группа, состоявшая из рабочих литейного и вагоностроительного цехов. В эти же годы восстанавливаются социал-демократические кружки в Ашхабаде, Кызыл-Арвате, Казанджике, Перовске и других станциях Среднеазиатской и Ташкентской железных дорог¹⁶⁵. «Деятельность революционных организаций в последнее время усилилась, — доносил в канцелярию генерал-губернатора начальник Туркестанского районного охранного отделения в июле 1913 г. — Все усилия

¹⁶⁴ Д. И. Манжара. Указ. соч., стр. 26.

¹⁶⁵ К. Суворов. Социал-демократические группы Туркестана (1910—1914 гг.), Ташкент, 1959, стр. 30, 32.

революционных руководителей направлены на революционную пропаганду среди войск и железнодорожных рабочих¹⁶⁶.

Укрепляя и расширяя связи с пролетариатом, революционные социал-демократы вели широкую агитационную и пропагандистскую работу. При арестах и обысках у них неоднократно находили марксистскую литературу, предназначенную для распространения среди рабочих. В январе 1912 г. из Туркестана под гласный надзор полиции был выслан большевик Г. Клименко, «изобличенный в распространении революционных изданий». При обыске у него обнаружены марксистские брошюры. «Сильная потрепанность и захватанность грязными руками, — отмечалось в жандармском протоколе, — указывает на то, что таковые широко распространялись в рабочей среде». У большевика В. Вахнина при аналогичных обстоятельствах изъяли несколько марксистских книг, а у В. Т. Бакрадзе — даже целую библиотеку¹⁶⁷.

В деле расширения революционной пропаганды среди рабочих в эти годы большую роль играла центральная и местная печать большевистского направления. Известно, что рабочие Главных мастерских в Ташкенте читали большевистскую «Звезду», «Правду». «Правда» распространялась среди железнодорожных рабочих почти всех крупных городов Туркестана. Большевики Ташкента, Красноводска, Кизыл-Арвата, Казанджика организовали в 1912—1913 гг. кружки рабочих-правдистов. Активную деятельность развернул казанджикский кружок, члены которого, в большинстве железнодорожники, читали и распространяли среди рабочих депо «Правду», проводили беседы на политические темы, организовывали сходки. Из групп рабочих-правдистов впоследствии выросли социал-демократические кружки большевистского направления. Пересылка и распространение «Правды», а также другой большевистской литературы связывала местные партийные организации с ЦК РСДРП, с большевиками Москвы и др. городов.

В ноябре 1913 г. вышел первый и единственный номер газеты «Ташкентский рабочий»¹⁶⁸ — органа социал-демократических организаций Ташкента, в подготовке которого немалую роль сыграли железнодорожники. В статье «Мастерские Ташкентской железной дороги» газета призывала рабочих объединяться и решительно добиваться улучшения условий жизни и труда¹⁶⁹. Выпуск газеты, разъяснявшей рабочим их

¹⁶⁶ ЦГИАЛ, ф. 1276, оп. 9, д. 141, л. 1.

¹⁶⁷ ЦГА УзССР, ф. И-133, оп. 3, д. 418, л. 8.

¹⁶⁸ Вмешательство полиции помешало продолжить ее выпуск.

¹⁶⁹ К. Суворов. Указ. соч., Приложение.

задачи и звавшей на борьбу, явился важным событием в жизни ташкентского пролетариата.

Под влиянием деятельности местных большевиков и всеобщего революционного подъема в стране на железных дорогах Туркестана в 1913—1914 гг. усиливается рабочее движение. В феврале 1913 г. недовольство и брожение «на экономической почве» охранка отмечала среди рабочих кизыл-арватского депо и ст. Черняево. Агитаторы призывали не праздновать 300-летие юбилея дома Романовых и требовать повышения зарплаты. В феврале-марте 1913 г. рабочие Главных мастерских в Ташкенте готовили всеобщую забастовку. В апреле с протестом против уменьшения расценок выступили рабочие сборного цеха железнодорожных мастерских Ашхабада.

Охранка бдительно следила за рабочими, готовясь задуть любое их выступление. В апреле 1913 г. из Министерства внутренних дел поступило указание «принять все меры недопущения каких-либо беспорядков» в связи с годовщиной ленского расстрела¹⁷⁰. К маю в связи с подготовкой «демонстративных выступлений» рабочих вновь активизирует свою деятельность железнодорожная полиция¹⁷¹. В результате только рабочим ст. Черняево удалось провести первомайскую маевку, во время которой ораторы призывали «вспомнить революционные 1905 и 1906 годы и объединиться для борьбы с правительством». Рабочие были охвачены теми же настроениями, с какими выступали в 1912 г., солидаризируясь с общероссийским пролетариатом по случаю массового убийства на ленских приисках. Отдаленность от центра затрудняла своевременную поддержку революционных выступлений российского пролетариата, но туркестанские рабочие стремились к ней. Из агентурных сведений охранки следует, что в апреле 1913 г. среди кондукторов, машинистов, весовщиков, а также рабочих мастерских происходили постоянные разговоры о подготовке ко всеобщей забастовке в России, которую необходимо поддержать. Эти настроения заметно усиливались по мере роста всеобщего подъема в стране. По тем же данным, в августе 1913 г. в Ташкентских железнодорожных мастерских среди рабочих ст. Теджена и других пунктов Среднеазиатской дороги обсуждался вопрос относительно поддержки общих революционных выступлений железнодорожных рабочих.

В декабре 1913 г. туркестанские большевики, исходя из решения ЦК РСДРП, развернули подготовку ко всероссийской

¹⁷⁰ ЦГА ТССР, ф. 1, оп. 2, д. 10529, л. 17.

¹⁷¹ Там же, л. 11.

политической стачке. Ташкентская группа РСДРП, получив прокламацию ЦК «О 9-м января» с призывом ознаменовать этот день началом всеобщей забастовки, отпечатаала ее на гектографе с целью распространения накануне знаменательного дня в привокзальных и других пролетарских районах города. Рабочие Ташкентских железнодорожных мастерских прислали уполномоченного для переговоров об общей железнодорожной забастовке. Однако планы ташкентских большевиков стали известны охранке, которая дважды проведя аресты, сорвала забастовку.

Последующие выступления железнодорожников также свидетельствовали о влиянии общероссийского революционного движения. В январе 1914 г. на Среднеазиатской дороге вспыхнули волнения, прошедшие под знаком солидарности с петербургскими рабочими. В марте они распространились по линии вплоть до Кызыл-Арвата. В апреле 1914 г., в связи с введением новых расценок в ташкентских Главных мастерских, была проведена забастовка, окончившаяся победой бастующих. Широко участвовали железнодорожные рабочие в первомайских маевках 1914 г., состоявшихся в Ташкенте, Самарканде, Кызыл-Арвате, Казанджике и других городах.

Основными участниками забастовок на местных транспортных магистралях, как и прежде, были рабочие разных национальностей. В выступлениях строителей Бухарской железной дороги осенью 1914 г. рабочие коренных национальностей составили основную массу участников. Волнения рабочих на строительстве Бухарской дороги были вызваны низкой заработной платой, тяжелыми условиями жизни и беспределным произволом администрации. Когда в октябре 1914 г. они охватили большую часть строителей, власти встревожились. Генерал-губернатор срочно телеграфировал в Петербург о «массовых недоразумениях между рабочими и администрацией на почве малой платы, неудовлетворительности помещений и отсутствия медицинской помощи». После жалобы на «невозможность успокоить рабочих» высказывалось опасение «массовых беспорядков». Тревога генерал-губернатора имела серьезные основания: из 7 тыс. рабочих, занятых на строительстве, около 6 тыс. составляли рабочие коренных национальностей¹⁷². В забастовке они приняли самое деятельное участие и к весне 1915 г. настолько активизировались, что обеспокоенная адми-

¹⁷² П. А. Ковалев и М. Рахматов. Страницы строительства Бухарской железной дороги в 1914—1916 годах. Труды Среднеазиатского государственного университета им. В. И. Ленина. Новая серия вып. 142, Ташкент, 1958, стр. 103.

нистрация доносила российскому политическому агенту в Бухаре: «...Если такое положение будет идти далее, то нужно ждать, что неудовольствие перейдет со стороны туземцев к решительным мерам»¹⁷³. Управление дорог дало указание удовлетворить некоторые требования рабочих. Но эта полумера не решила дела, и волнения, приобретая временами весьма острый характер, продолжались вплоть до 1916 г.¹⁷⁴.

Выступления рабочих, занятых на строительстве и эксплуатации транспорта, являясь отражением общего революционного подъема в стране, вызвали понимание и поддержку трудящихся слоев туркестанского населения. Влияние передовых рабочих на трудящихся коренных национальностей сказалось, прежде всего, в возросшем интересе их к революционной социал-демократии. В документах охраны (июль 1913 г.) отмечалось, что «местные сознательные мусульмане в последнее время стали интересоваться задачами и внутренними порядками русских политических организаций и, главным образом, партии социал-демократов». Выступления туркестанских железнодорожников стимулировали развитие революционного движения в крае. В 1910 г. на каменноугольных копях близ ст. Драгомилово вспыхнула забастовка, в ходе которой русские рабочие оказали, по свидетельству властей, активное революционизирующее влияние на рабочих местных национальностей. Забастовка рабочих угольных шахт произошла в марте 1912 г. на ст. Мельниково, где в результате столкновений с полицейскими один шахтер был убит, один — тяжело ранен и 20 чел. арестованы¹⁷⁵. В сентябре 1912 г. грузики ст. Самарканд провели однодневную забастовку, в которой с едиными требованиями выступили русские и узбеки. В это же время вспыхнула забастовка на Самаркандской чаеразвесочной фабрике, где вместе с русскими трудились и рабочие коренных национальностей. В массовой забастовке нефтяников острова Челекена в августе-сентябре 1913 г. участвовали русские, туркмены, персы, азербайджанцы, также как и в стачке грузчиков Красноводска в мае 1914 г.

Многонациональный состав участников революционных выступлений свидетельствовал, что, вопреки реакционной шовинистической политике царских властей, происходил процесс

¹⁷³ ЦГА УзССР, ф. И-3, оп. 2, д. 325, л. 6.

¹⁷⁴ З. К. Ахмеджанова. К истории строительства Бухарской железной дороги (1914—1916 гг.). «Общественные науки в Узбекистане», 1962, № 4.

¹⁷⁵ И. А. Стеценко. Из истории народных движений в Таджикистане во второй половине XIX — начале XX вв., Душанбе, 1963, стр. 127.

развития пролетарской солидарности рабочих разных национальностей.

В годы нового революционного подъема рабочее движение на железных дорогах Туркестана развивалось как составная часть общероссийского революционного движения. Рабочие, строящие и эксплуатирующие железные дороги Туркестана, проявили понимание задач российского пролетариата и готовность солидаризироваться с ним. В меру сил и собственной организованности они откликались на крупнейшие революционные события — ленинский расстрел, подготовку всероссийской политической забастовки в январе 1914 г. и др.

Показателем политического роста туркестанских железнодорожников является усиление влияния большевиков. Об этом позволяет судить не только увеличение социал-демократических кружков, но и тот размах, который приобрело здесь распространение марксистской литературы и большевистской печати.

Известную эволюцию претерпело само рабочее движение. Если стачки первых лет после столыпинской реакции носили стихийный экономический характер, то забастовки 1913 — 1914 гг. проводились с наступательных позиций и сочетали экономические и политические требования. По словам В. И. Ленина, политическая и экономическая стачки взаимно поддерживали друг друга, составляя источник силы одна для другой. Без их тесной взаимосвязи невозможно подлинно общенародное движение¹⁷⁶.

Рабочее движение на железных дорогах Туркестана явилось составной частью общего революционного подъема в крае. Одновременно с транспортными активизируются рабочие других производств. Но в целом революционный подъем на железных дорогах, как и во всем Туркестанском крае, оказался намного слабее, чем в центре страны. Это объясняется не только общими причинами, но и исключительно диким, разнузданным разгулом контрреволюции в крае во весь период революционного подъема.

* *
*

До 1905 г. рабочее движение на железных дорогах Туркестана делало свои первые шаги. Классовая борьба характеризовалась незрелостью, а выдвигаемые требования отражали

¹⁷⁶ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 21, стр. 318.

узкопрофессиональные экономические интересы рабочих. Их социальный протест находил выражение в частых конфликтах с администрацией и был направлен не столько против капиталистической эксплуатации, сколько против отдельных частных ее проявлений. Как и в центральных областях страны, первые стачки здесь являлись скорее «проявлением отчаяния и мести, чем борьбой»¹⁷⁷. В этих выступлениях, как уже отмечалось, принимали участие рабочие коренных национальностей, занятые на строительстве и эксплуатации транспорта. При всей своей ограниченности рабочее движение этих лет на единственной в Туркестане Среднеазиатской дороге сыграло большую роль в развитии интернациональных связей между разными национальными группами формирующегося железнодорожного пролетариата Туркестана.

Революция 1905 г. явилась важным этапом политического развития транспортных рабочих Туркестана. Широкое распространение марксистской литературы, возникновение и активная деятельность социал-демократических организаций, занимавшихся, наряду с пропагандой, практическим руководством рабочего движения, свидетельствовали о большом качественном сдвиге в развитии пролетарского самосознания железнодорожных рабочих. Их классовая борьба приобрела зрелые формы и массовый характер, что определило авангардную роль пролетариата в революции 1905 г. в Туркестане.

В годы столыпинской реакции рабочие не прекратили борьбы, но она утратила массовый характер и ограничивалась экономическими требованиями. В условиях повальных репрессий и дикого разгула контрреволюции это свидетельствовало о многом: о живучести революционных традиций 1905 г., о неистребимой революционной энергии передового отряда туркестанского пролетариата.

В годы нового революционного подъема вновь активизировалось рабочее движение на местных железных дорогах. Рабочие откликались на крупнейшие революционные события центра страны и в меру сил участвовали в них. Заметно усилилось влияние большевиков. Под их руководством создавались местные группы правдистов, сыгравших большую роль в политическом просвещении и организации масс. Революционная борьба туркестанских железнодорожников, явившаяся отражением общего революционного подъема в стране, стимулировала развитие социального и национального протеста трудящихся коренного населения.

¹⁷⁷ В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 6, стр. 30.

В целом политическое развитие железнодорожных рабочих Туркестана шло в общем для всего общероссийского пролетариата направлении. Вместе со всем туркестанским пролетариатом рабочие местных железных дорог прошли основные этапы общероссийского революционного рабочего движения. «Рабочее движение в Ташкенте (как и в целом в Туркестане — К. Г.) идет тем же путем, что и во внутренней России, — писал большевик М. В. Морозов в редакционной статье газеты «Русский Туркестан». — За короткое время оно пережило все фазы, обычно проходимые им в более продолжительные сроки. Объяснение этому нужно искать, конечно, в более позднем сравнительно выступлении на арену открытой общественной борьбы разных слоев ташкентского пролетариата и в совпадении момента этого выступления с эпохой общего подъема политического сознания масс во всей России»¹⁷⁸.

Однако железнодорожники Туркестана уступали в политической зрелости ведущим отрядам пролетариата центральных областей страны. Это объясняется отдаленностью от революционных центров страны, условиями его более позднего формирования в отсталой капиталистической слабо развитой колониальной окраине Российской империи, где царизм боялся революционизирующего влияния рабочего класса на коренное население и душил малейшее проявление свободомыслия. Дикий произвол полицейских властей и постоянные репрессии не могли не сказаться на развитии революционного движения в крае. Известный отпечаток наложила железнодорожная политика царизма с ее курсом на противопоставление русских рабочих трудящимся местным национальностей.

Железнодорожные рабочие — наиболее организованная, оформленная и политически развитая часть туркестанского пролетариата — играли авангардную роль среди демократических слоев населения края. В их среде сравнительно широкое распространение получила марксистская литература. На железных дорогах Туркестана возникли первые социал-демократические кружки, количественный и качественный рост которых в последующие годы отражал организационное развитие железнодорожных рабочих. О том же свидетельствовали и первые группы профсоюзов, возникшие в 1906—1907 гг. Ведущая роль железнодорожных рабочих определялась еще и тем обстоятельством, что в общей массе развивающегося пролетариата края они занимали не менее его половины, причем наиболее оформленной, пролетарски зрелой.

¹⁷⁸ «Русский Туркестан», 16 июня 1906 г.

Анализ основных этапов революционного движения транспортного пролетариата Туркестана показывает, что его политическое развитие происходило одновременно с ростом революционизирующего влияния на трудящееся население края. Выступления на железных дорогах, будучи органически составной частью общего революционного движения, бесспорно оказали влияние на трудящихся местных национальностей. Нередко взаимосвязь выступлений городских рабочих и сельских трудящихся была настолько очевидна, что это фиксировалось даже царской администрацией; иногда взаимовлияние носило более скрытый характер. Одно несомненно — общая обстановка, накалившаяся выступлениями железнодорожных и других отрядов местных рабочих, благотворно влияла на развитие социального и национального протеста местной городской и сельской бедноты.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане имело важные последствия: во-первых, увеличился прилив в Среднюю Азию русских рабочих и через них усилилось революционизирующее влияние российского пролетариата на трудящееся коренное население и, во-вторых, стал развиваться местный национальный пролетариат, занятый на железных дорогах и других отраслях капиталистического производства. Этот процесс происходил вопреки реакционному колонизаторскому курсу царизма и имел важное значение как частное проявление общих прогрессивных последствий присоединения Средней Азии к России.

Возникновение кадров железнодорожных рабочих в Туркестане относится к последней четверти прошлого столетия, годам строительства и эксплуатации первой в Туркестане Закаспийской военной дороги. Численность их возрастает в начале XX в. по мере завершения Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской дорог. В эти годы и формируется основной отряд железнодорожных рабочих Туркестана. Источники его формирования весьма разнообразны. Наряду с квалифицированными рабочими на железных дорогах трудились разорившиеся крестьяне и кустари из русского и коренного населения. И если первые были уже постоянными рабочими, то последние представляли по существу полупролетарскую массу. Несомненна ведущая роль русских рабочих, занимавших среди туркестанских железнодорожников наибольший удельный вес и оказывавших на них решающее политическое влияние. Проведенный в работе анализ источников формирования железнодорожного пролетариата позволил установить основные пути проникновения сюда русских рабочих — от самостоятельно пе-

расселяющихся в поисках заработков до организованного перевода квалифицированных кадров с центральных дорог.

Массовому приливу русских рабочих в Туркестан способствовала русская буржуазия, «открывшая» его для капитала и нуждавшаяся в квалифицированной рабочей силе. Единодно с ней действовали царские власти, которые, исходя из условий и значения строительства в крае казенных железных дорог, стремились комплектовать железнодорожные кадры за счет населения центральных областей страны. Это соответствовало общей реакционно-колонизаторской, военно-феодальной политике царизма, частным проявлением которой в Туркестане являлась военизация управления края, милитаризация местной транспортной системы, вооружение ее личного состава и русского населения, живущего в полосе отчуждения железных дорог, а также широкое использование на строительстве и эксплуатации крупнейшей в крае Среднеазиатской дороги специальных воинских частей, сформированных из новобранцев центральных областей России. Железнодорожная политика в Туркестане являлась частным проявлением общего военно-колонизаторского курса царизма, как военно-феодального империализма.

К началу первой мировой войны железнодорожный пролетариат края, насчитывающий не менее 20 тыс., представлял наиболее крупный отряд туркестанского рабочего класса. Однако рассматривать его как социально однородную, последовательно пролетарскую массу нельзя. Здесь было немало зрелых кадровых рабочих, но имелся и политически отсталый элемент, находившийся под влиянием мелкобуржуазной идеологии. Основное ядро железнодорожного пролетариата представляли рабочие мастерских, численно занимавшие треть рабочих железнодорожников. В революционном движении они выступили как политически зрелый авангард, передовой отряд туркестанских рабочих, примыкавший по своему сознанию и положению на производстве к рабочим-металлистам. В мастерских было немало рабочих, имевших уже за плечами опыт пролетарской борьбы. Здесь трудилось много ссыльных революционеров и рабочих, преследуемых за антиправительственную деятельность.

Железнодорожные рабочие, являясь в общем относительно молодым отрядом, среди формирующегося пролетариата Туркестана представляли наиболее зрелую его часть, так как имели значительное количество квалифицированных кадров с длительным стажем труда на крупном капиталистическом производстве.

Основную массу железнодорожного пролетариата Туркестана составляли русские рабочие. Общий уровень концентрации местного транспортного пролетариата определяется большим удельным весом рабочих, трудившихся и живших на крупных станциях и в городах. Составляя подавляющее большинство (не менее $\frac{2}{3}$ от общей массы рабочих, занятых на железных дорогах Туркестана), они объединили наиболее зрелую развитую часть.

Одновременно с количественным и качественным ростом железнодорожных рабочих, комплектованием кадрового состава и концентрацией происходил процесс их политического развития. Решающим фактором в этом процессе явилось революционизирующее влияние пролетариата центральных промышленных областей страны. Возникнув намного позже, местный транспортный пролетариат вышел на арену классовой борьбы, когда российский рабочий класс прошел ее значительный этап, закалился и приобрел большой опыт. Естественно, что рабочее движение в Туркестане с первых шагов находилось под огромным влиянием общероссийского революционного движения. Это обстоятельство определило относительно быстрое развитие пролетарского самосознания железнодорожников Туркестана.

Железнодорожные рабочие в силу специфики своей службы теснее всего были связаны с центральными районами страны. Они первые узнавали о происходящих в центре событиях и не только распространяли новости, но и откликались на них. Рабочие Ташкентских железнодорожных мастерских неоднократно выступали инициаторами организации материальной помощи бастующим на крупнейших заводах Петербурга и Москвы¹. Так же, как и рабочие Кизыл-Арвата, Ашхабада и других городов, они часто получали политическую литературу и широко ее распространяли. Наконец, среди кадровых рабочих на транспорте не было немало революционных социал-демократов, связанных с промышленными центрами страны. Испытывая на себе постоянное благотворное влияние общерусского революционного движения, железнодорожные рабочие Туркестана, со своей стороны, неоднократно выступали зачинателями борьбы местного пролетариата и городской бедноты. Идеи революционизирующее влияние передовой демократической России на Туркестан было особенно значительным из-за наличия многочисленного русского пролетариата в крае, основную часть которого представляли железнодорожники.

¹ «Русский Туркестан», 19 августа 1905 г., 26 августа 1905 г.

Другим важным следствием формирования железнодорожного пролетариата в Туркестане явился рост рабочих кадров из коренного населения. Железнодорожное строительство вызвало большие изменения в социально-экономических отношениях края и привело в движение дремавшие производительные силы. Железные дороги, связывая дешевым и общедоступным путем различные местности Средней Азии, втягивали их в сферу торговых отношений, способствуя развитию внутреннего товарооборота. Важнейшее значение имело усиление торговли Туркестана с центральными областями России. Развитие капиталистического производства увеличило потребность в наемной рабочей силе, комплектование которой целиком за счет пришлого населения не представлялось возможным. Одновременно происходила деградация вековых кустарных промыслов. Сельское хозяйство утрачивало натуральный характер; возможности сбыта и потребности развивающейся русской промышленности толкали его на путь производства товарной продукции. Все это сопровождалось разорением и деклассированием бедноты, созданием армии резервной рабочей силы в Туркестане, объединявшей к началу XX в. тысячи обнищавших крестьян и разорившихся ремесленников. По словам В. И. Ленина, русская буржуазия предпринимала «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»². Потребности развивающегося капиталистического производства вынуждали предпринимателей обращаться к местному рынку резервной рабочей силы. Так железнодорожное строительство в Туркестане стимулировало возникновение пролетариата из коренного местного населения.

Много местных рабочих трудилось на сооружении железнодорожного полотна. В разгар строительства Среднеазиатской и Оренбургско-Ташкентской железных дорог на их участках насчитывалось до 20 и свыше тысяч человек, подавляющую часть которых составляли рабочие коренных национальностей. Скопление огромной массы местных рабочих, трудившихся вместе с рабочими других национальностей, имело важнейшие последствия в деле развития интернациональной солидарности формирующегося пролетариата края. В условиях колониального Туркестана 80—90-х гг. прошлого столе-

² В. И. Ленин. Полное собрание сочинений, т. 1, стр. 324.

тия многотысячный интернациональный отряд строителей сыграл важную роль в становлении и развитии первых кадров местных рабочих на железнодорожном транспорте и в других производствах. Они прошли школу совместного труда, познали рабочий коллектив, были очевидцами и участниками общих выступлений против эксплуатации, получили наглядный урок рабочей солидарности.

Численный состав рабочих местных национальностей, занятых на эксплуатации транспорта, отражал колониальную политику царизма, частным проявлением которой была усиленная русификация личного состава туркестанских казенных железных дорог. Число местных рабочих в них в разные годы колебалось. Накануне первой мировой войны рабочие местных национальностей составили на двух крупнейших дорогах Туркестана не менее 3,5 тыс. чел. А с учетом случайно поденных, строительных и прочих рабочих, занятых на побочных и кратковременных работах, их численность достигала, очевидно, 4,5—5 тыс. чел. В период массовой посылки трудящихся Туркестана на тыловые работы (1916 г.) Среднеазиатской дороге были дополнительно переданы 3 тыс. чел., Ферганской — 200 рабочих местных национальностей. Формирование железнодорожных рабочих из коренного населения имело важное значение в деле развития местного национального пролетариата. Занятые постоянно на крупном капиталистическом предприятии, железнодорожники представляли устойчивый и сравнительно более квалифицированный отряд развивающегося национального пролетариата края. Железнодорожные рабочие из коренного населения в значительной части представляли постоянные довольно устойчивые пролетарские кадры, основным источником жизни которых являлся наемный труд. Часть из них, несмотря на противодействие царской администрации, приобщалась к квалифицированному труду, овладевая железнодорожными профессиями. Близкий контакт с русскими рабочими способствовал тому, что они ранее других попадали в орбиту марксистской пропаганды, приобщаясь к революционной борьбе и принимая участие в рабочих выступлениях уже на рубеже XIX—XX вв. В революции 1905 г. разбуженные массовыми забастовками железнодорожников к революционно-демократическому движению примкнули трудящиеся городов и сельских районов. Они надеялись, «что вслед за государственным переворотом в Туркестане установятся иные порядки, с водворением которых безвозвратно исчезнет удушливый кошмар произвола, гнета и насилия, порождаемый существующей системой управления», — писала

в редакционной статье большевистская газета «Русский Туркестан»³.

Процесс формирования железнодорожного пролетариата, таким образом, органически и неразрывно связан с участием в нем коренного населения Туркестана. Поступление местных рабочих на транспорт, безусловно, имело бы массовый характер (исходя из наличия огромной резервной рабочей силы и всеобщего бедственного положения трудящихся), если бы этому не препятствовала царская администрация и была бы оказана необходимая поддержка в приобретении специальностей. То, что на транспорте все же трудились рабочие коренных национальностей, следует расценить как проявление естественного прогрессивного процесса развития национального пролетариата вопреки колонизаторской политики царизма.

Несмотря на различия условий формирования, многонациональный железнодорожный пролетариат Туркестана представлял социально единое целое. Рабочих различных национальностей объединял совместный труд на капиталистическом предприятии, социально-экономические условия, определявшие положение любого наемного рабочего капиталистического производства, общий враг в лице русской и местной буржуазии. Все это не могло не содействовать возникновению классовой солидарности, являвшейся основой совместных выступлений узбеков, туркмен, русских и др. Это приобретает тем большее значение, что в условиях Туркестана имелись особые трудности в сближении рабочих разных национальностей в силу живучести патриархально-родовых традиций, религиозных предрассудков, темноты и забитости народных масс, политики разжигания шовинизма и национализма, проводившейся как царскими властями, так и местной феодально-байской верхушкой. Только с учетом специфических условий дореволюционного Туркестана можно оценить значение формирования здесь многонационального пролетариата.

Наличие в его рядах значительной прослойки русских рабочих, в подавляющем большинстве занятых на транспорте, оказало огромное влияние на формирование Туркестанского пролетариата, на развитие его политического самосознания. Авангардная роль железнодорожников неразрывно связана с ведущей ролью русских рабочих в революционной борьбе трудящихся Туркестана. Это нашло отражение на всех этапах их классовой борьбы от первых рабочих выступлений до Великой Октябрьской социалистической революции 1917 г.

³ «Русский Туркестан», 6 декабря 1905 г.

БИБЛИОГРАФИЯ

ПРОИЗВЕДЕНИЯ КЛАССИКОВ МАРКСИЗМА-ЛЕНИНИЗМА

- К. Маркс. Капитал, т. 1, М. 1958.
- Ф. Энгельс. Положение рабочего класса в Англии. Маркс К. и Энгельс Ф. Сочинения, т. 2.
- К. Маркс и Ф. Энгельс. Манифест Коммунистической партии. Маркс К. и Энгельс Ф. Сочинения, т. 4.
- К. Маркс. Нищета философии. Маркс К. и Энгельс Ф. Сочинения, т. 4.
- В. И. Ленин. Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов? Полное собрание сочинений, т. 1.
- В. И. Ленин. Объяснение закона о штрафах, взимаемых с рабочих на фабриках и заводах. Полное собрание сочинений, т. 2.
- В. И. Ленин. Проект и объяснение программы социал-демократической партии. Полное собрание сочинений, т. 2.
- В. И. Ленин. Задачи русских социал-демократов. Полное собрание сочинений, т. 2.
- В. И. Ленин. Развитие капитализма в России. Полное собрание сочинений, т. 3.
- В. И. Ленин. К вопросу о нашей фабрично-заводской статистике. Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. Еще к вопросу о теории реализации. Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. Наша ближайшая задача. Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. Проект программы нашей партии. Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. Попытное направление в русской социал-демократии. Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. О стачках. Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. Предисловие к брошюре «Майские дни в Харькове». Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. Отдача в солдаты 183-х студентов. Полное собрание сочинений, т. 4.
- В. И. Ленин. Уроки кризиса. Полное собрание сочинений, т. 5.
- В. И. Ленин. Внутреннее обозрение. Полное собрание сочинений, т. 5.
- В. И. Ленин. По поводу государственной росписи. Полное собрание сочинений, т. 6.
- В. И. Ленин. Что делать? Полное собрание сочинений, т. 6.
- В. И. Ленин. Проект нового закона о стачках. Полное собрание сочинений, т. 6.

- В. И. Ленин. Новые события и старые вопросы. Полное собрание сочинений, т. 7.
- В. И. Ленин. Политическая борьба и политиканство. Полное собрание сочинений, т. 7.
- В. И. Ленин. Самодержавие колеблется... Полное собрание сочинений, т. 7.
- В. И. Ленин. К деревенской бедноте. Полное собрание сочинений, т. 7.
- В. И. Ленин. Петербургская стачка. Полное собрание сочинений, т. 9.
- В. И. Ленин. Начало революции в России. Полное собрание сочинений, т. 9.
- В. И. Ленин. Революционные дни. Полное собрание сочинений, т. 9.
- В. И. Ленин. Первые уроки. Полное собрание сочинений, т. 9.
- В. И. Ленин. Революционная армия и революционное правительство, Полное собрание сочинений, т. 10.
- В. И. Ленин. Кровавые дни в Москве. Полное собрание сочинений, т. 11.
- В. И. Ленин. Всероссийская политическая стачка. Полное собрание сочинений, т. 12.
- В. И. Ленин. Наши задачи и совет рабочих депутатов. Полное собрание сочинений, т. 12.
- В. И. Ленин. Учитесь у врагов. Полное собрание сочинений, т. 12.
- В. И. Ленин. Социалистическая партия и беспартийная революционность. Полное собрание сочинений, т. 12.
- В. И. Ленин. Объединительный съезд РСДРП 10 (23) апреля—25 апреля (8 мая) 1906 г. Полное собрание сочинений, т. 12.
- В. И. Ленин. Доклад об объединительном съезде РСДРП (письмо к петербургским рабочим). Полное собрание сочинений, т. 13.
- В. И. Ленин. К итогам съезда. Полное собрание сочинений, т. 13.
- В. И. Ленин. Роспуск думы и задачи пролетариата. Полное собрание сочинений, т. 13.
- В. И. Ленин. Как социалисты-революционеры подводят итоги революции и как революция подвела итоги социалистам-революционерам. Полное собрание сочинений, т. 17.
- В. И. Ленин. Уроки революции. Полное собрание сочинений, т. 19.
- В. И. Ленин. Начало демонстрации. Полное собрание сочинений, т. 20.
- В. И. Ленин. Пятидесятилетие падения крепостного права. Полное собрание сочинений, т. 20.
- В. И. Ленин. Экономическая и политическая стачка. Полное собрание сочинений, т. 21.
- В. И. Ленин. Революционный подъем. Полное собрание сочинений, т. 21.
- В. И. Ленин. Некоторые итоги «землеустройства». Полное собрание сочинений, т. 22.
- В. И. Ленин. К вопросу о политике министерства народного просвещения. Полное собрание сочинений, т. 23.
- В. И. Ленин. Тезисы по национальному вопросу. Полное собрание сочинений, т. 23.
- В. И. Ленин. Капитализм и иммиграция рабочих. Полное собрание сочинений, т. 24.
- В. И. Ленин. О формах рабочего движения. Полное собрание сочинений, т. 25.
- В. И. Ленин. Из прошлого рабочей печати в России. Полное собрание сочинений, т. 25.
- В. И. Ленин. Идеинная борьба в рабочем движении. Полное собрание сочинений, т. 25.
- В. И. Ленин. Объективные данные о силе разных течений в рабочем движении. Полное собрание сочинений, т. 25.

- В. И. Ленин. Империализм, как высшая стадия капитализма. Полное собрание сочинений, т. 27.
- В. И. Ленин. О сепаратном мире. Полное собрание сочинений, т. 30.
- В. И. Ленин. Доклад о революции 1905 г. Полное собрание сочинений, т. 30.
- В. И. Ленин. Речь на Чрезвычайном Всероссийском съезде железнодорожных рабочих и мастеровых 13 декабря 1917 г. Полное собрание сочинений, т. 35.
- В. И. Ленин. Позиция ЦК РСДРП (большевиков) в вопросе о сепаратном и аннексионистском мире. Полное собрание сочинений, т. 35.
- В. И. Ленин. Речь на митинге, посвященном годовщине декабрьского восстания 1905 года, в Пресненском районе 19 декабря 1919 г. Полное собрание сочинений, т. 40.
- В. И. Ленин. Речь на III Всероссийском съезде рабочих текстильной промышленности 19 апреля 1920 г. Полное собрание сочинений, т. 40.
- В. И. Ленин. Детская болезнь «левизны» в коммунизме. Полное собрание сочинений, т. 41.
- В. И. Ленин. X Всероссийская конференция РКП (б). Заключительное слово по докладу о продовольственном налоге 27 мая. Полное собрание сочинений, т. 43.
- В. И. Ленин. Проект тезисов о роли и задачах профсоюзов в условиях новой экономической политики. Полное собрание сочинений, т. 44.
- В. И. Ленин. Об условиях приема новых членов в партию. Полное собрание сочинений, т. 45.

ОПУБЛИКОВАННЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- Второй съезд РСДРП. О демонстрациях. КПСС о резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК, ч. 1, М., Госполитиздат, 1954.
- Десятый съезд РКП(б). Об очередных задачах партии в национальном вопросе. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК, ч. 1, М., Госполитиздат, 1954.
- Двенадцатый съезд РКП(б). По национальному вопросу. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК, ч. 1, М., Госполитиздат, 1954. XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. Стенографический отчет, М., Госполитиздат, 1962.
- Восстание 1916 г. в Средней Азии и Казахстане. Сборник документов, М., Изд-во АН СССР, 1960.
- Высший подъем революции 1905—1907 гг. Вооруженное восстание. Ноябрь—декабрь 1905 г., ч. 3, кн. 2, М., 1956.
- Из истории распространения марксистско-ленинских идей в Узбекистане. Сборник документов, Ташкент, 1962.
- Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 г., Сборник № 3, Истпрофтран, М.—Л., 1925.
- Ноябрьско-декабрьская забастовка 1905 г. на Среднеазиатской железной дороге. Документы. Труды института истории, археологии, этнографии, АН УзССР, т. 4, Ташкент, 1958.
- Присоединение Туркмении к России, Сборник документов, Ашхабад. 1960.
- Проникновение революционных идей и развитие революционного движе-

- ния в Туркменистане в 1881—1907 гг., Документы и материалы, Ашхабад, 1962.
- Рабочее и аграрное движение в Казахстане в 1907—1914 гг., Сборник документов, Алма-Ата, 1957.
- Революционное движение в Казахстане в 1905—1907 гг. Сборник документов, Алма-Ата, 1955.
- Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане, Сборник статей и воспоминаний, Ташкент, 1955.
- Революция 1905 г. и самодержавие, Сборник документов, М.—Л., 1928.
- Сборник материалов, собранных Среднеазиатской железнодорожной экспедицией, вып. 1, СПб., 1894.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, ОТЧЕТЫ, ОБЗОРЫ

- Азиатская Россия. Издание переселенческого управления, СПб., 1914, т. 3.
- Ведомости штатного содержания и квартирного довольствия и лично при-
своенного содержания служащих и железных дорог за 1900—
1905, 1911 годы, СПб., 1900—1905, 1911.
- Высочайше учрежденная особая высшая комиссия для всестороннего ис-
следования железнодорожного дела в России. Доклад 16.
Среднеазиатская железная дорога, СПб., 1912; Доклад 17.
Ташкентская железная дорога, СПб., 1913.
- Материалы по обследованию железных дорог, вып. 93, Среднеазиатская
железная дорога, СПб., 1913, вып. 96, Ташкентская железная
дорога, СПб., 1913.
- Ежегодник России за 1905—1910, 1915 гг. Центральный статистический ко-
митет МВД, 1906—1911, 1916.
- Железнодорожный транспорт в 1913 г. Статистические материалы под
ред. В. В. Рачинского и др., М., Транспечать, 1925.
- Заорская В. В. и Александр К. А. Промышленные заведения
Туркестанского края, Петроград, 1915.
- Материалы всероссийских переписей 1920 г., ч. 1, вып. 1, 2, 3 (Туркмен-
ской, Амударьинской, Сырдарьинской).
- Материалы к характеристике народного хозяйства в Туркестане. По от-
чету ревизии графа К. К. Палена, ч. 1, отд. 1—2, СПб., 1911.
- МПС. Результаты деятельности Ташкентской железной дороги в эксплу-
атационном и финансовом отношении в диаграммах за 1909,
1910 и 1911 гг., Оренбург, 1912.
- МПС. Управление железных дорог. Отчет начальника работ по постройке
Самарканд—Андижанской железной дороги, СПб. 1895—
1899 гг., 1901.
- Новое положение о продолжительности службы и отдыха служащих на
железных дорогах, СПб., 1909.
- Обзор Закаспийской области 1891—1914 гг. Асхабад, 1893—1916.
- Обзор Самаркандской области за 1887—1910 гг., Самарканд, 1888—1912.
- Обзор Сырдарьинской области за 1886—1913 гг., Ташкент, 1887—1916.
- Обзор Ферганской области за 1884—1913 гг., Новый Маргелан, 1889—1916.
- Отчет начальника работ по постройке Самарканд-Андижанской желез-
ной дороги с ветками на Ташкент и Новый Маргелан в 1895—
1899 гг. СПб., 1901.
- Отчет о служебной поездке военного министра в Туркестанский Военный
Округ в 1901 г., СПб., 1902.
- Отчет по постройке южной части Оренбург-Ташкентской железной доро-
ги. 1901—1905 гг., СПб., 1908.

- Отчет по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги за 1897 г., т. 1, 1898 г., т. 1, 2, Асхабад, 1899—1900.
- Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1906 г., ч. 25.
- Отчет Управления Ташкентской железной дороги за 1906 г., Оренбург, 1908.
- Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1908—1911 годы, СПб., Типография МПС, 1910—1912.
- Отчет по эксплуатации Среднеазиатской железной дороги за 1911 г. Асхабад, 1912.
- Отчет по эксплуатации Ташкентской железной дороги за 1914 г. Оренбург, 1915.
- Отчет управления Среднеазиатской железной дороги за 1902—1905 годы, Асхабад, 1903—1906.
- Предварительные главные сведения о результатах эксплуатации российских железных дорог общего значения за 1913 г., СПб., 1914.
- Сведения государственного контроля о железных дорогах за 1903 г., ч. 1—2, СПб., 1905.
- Статистика служащих на железных дорогах, участников пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс на 1.1—1900, 1901—1913 гг., СПб., 1902—1915.
- Статистический ежегодник 1917—1923 гг. Центральное Статуправление Туркесреспублики, под ред. Д. П. Красновского, т. 1—2, Ташкент, 1924.
- Статистический сборник МПС, вып. 61, Железные дороги в 1898 г., СПб., 1900 г., вып. № 65, 69, 73, 77, 81, 85, 89, 93, 102, 106, 113, 122, 129, 131, 141, СПб., 1901—1916.

ЛИТЕРАТУРА

- Анненков М. Н. Закаспийская железная дорога как новый путь для Среднеазиатской торговли, СПб., 1887.
- В а ц и к И. Я. Закаспийская железная дорога, ее значение и будущее, СПб., 1888.
- В е р х о в с к и й Н. П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги и грузы этой дороги, СПб., 1910.
- Г у л и ш а м б а р о в С. И. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой, Асхабад, 1913.
- Задачи России в Средней Азии в связи с вопросом о проведении Среднеазиатской железной дороги, СПб., 1900.
- Л а в р о в А. И. Записка по вопросу о постройке Среднеазиатской железной дороги от Кызыл-Арвата до Ташкента, СПб., 1894.
- Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороги от Кызыл-Арвата до Ташкента, Под ред. А. М. Дмитриева-Мамонтова, СПб., 1903.
- Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской и Ташкентской железным дорогам, Под ред. А. М. Дмитриева-Мамонтова, СПб., 1912.
- Р о д з е в и ч М. И. Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги, СПб., 1891.
- Р о д з е в и ч М. И. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли, СПб., 1891.
- С т е т к е в и ч А. Убыточен ли Туркестан для России? СПб., 1899.

- Строганов. Путеводитель по Среднеазиатской железной дороге, Ташкент, 1904. *
- Хилков М. И. Закаспийская железная дорога. Известия Кавказского отделения русского географического общества, т. 7, Тифлис, 1882.
- Циммерман Э. По Закаспийской железной дороге (путевые заметки), М., 1889.

Послеоктябрьский период

- Айзнафт С. Зубатовщина и гапоновщина, М., 1924.
- Аксенов А. В. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901—1905 гг.), Ученые записки Оренбургского Государственного педагогического института, вып. 13, Серия историко-филологических наук, Оренбург, 1958.
- Алексеров Ю. Н. Первая русская революция и освободительная борьба народов Средней Азии, Труды Таджикского учительского института, т. 3, 1955.
- Аминов А. Н. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период), Ташкент, 1959.
- Аннанепесов М. Социал-демократическая пропаганда и агитация среди солдат в гарнизонах Туркмении в период революции 1905—1907 гг., Труды института истории, археологии и этнографии АН Туркменской ССР, т. 4, Ашхабад, 1958.
- Антропов И. Первые социал-демократические организации Туркестана, «За партию», 1928, № 7 (11).
- Арбеков П. Очаг зубатовщины. «Туркменоведение», 1930, № 12.
- Аренберг Р. Г. К истории рабочего движения в Туркестане в годы революционного подъема (1910—1914 гг.). Ученые записки Ташкентского Государственного педагогического института им. Низами, вып. 6, Исторический, Ташкент, 1957.
- Асылбеков М. Х. К истории формирования железнодорожного пролетариата в дореволюционном Казахстане, Известия АН Казахской ССР. Серия истории, археологии, этнографии, вып. 3 (17), 1961.
- Асылбеков М. Х. Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги, Известия АН Казахской ССР, Серия истории, археологии, этнографии, 1962, вып. 2 (19).
- Асылбеков М. Х. Формирование кадров рабочих на железных дорогах Казахстана (конец XIX—начало XX вв.). Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук, Алма-Ата, 1963.
- Ахмеджанова З. К. Первые шаги рабочего движения в Средней Азии. Ученые записки Ташкентского Государственного педагогического института им. Низами, вып. 6, Исторический, Ташкент, 1957.
- Ахмеджанова З. К. К истории формирования первых отрядов железнодорожного пролетариата в Средней Азии, Известия АН УзССР, Серия общественных наук, 1958, № 2.
- Ахмеджанова З. К. Экономические, политические и военно-стратегические последствия постройки первых железных дорог в Средней Азии (80—90-е годы XIX в.). Ученые записки Ташкентского государственного педагогического института им. Низами, вып. 23, ч. 3, Ташкент, 1960.
- Ахмеджанова З. К. К истории строительства Бухарской железной

дороги (1914—1916 гг.) «Общественные науки в Узбекистане», 1962, № 4.

- Ахмеджанова З. К. Из истории строительства Среднеазиатской, Ферганской и Бухарской железных дорог (1880—1917 гг.). Ученые записки Ташкентского Государственного педагогического института им. Низами, т. 23, вып. 3, История, Ташкент, 1962.
- Ахмеджанова З. К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880—1917 гг.), Ташкент, «Наука», 1965.
- Балабанов М. Очерки по истории рабочего класса в России, ч. 1, 2, 3, М., 1926.
- Богданов М. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России, М., 1926.
- Борщенко И. Появление современного промышленного пролетариата и рабочее движение в России до первой русской революции, М., Профиздат, 1952.
- Вахабов М. Г. К вопросу о формировании общности экономической жизни узбеков в колониальный период, Ученые записки Ташкентского вечернего педагогического института им. Низами, вып. 5, Ташкент, 1958.
- Гапоненко Л. С. Рабочий класс накануне Великого Октября (численность состава, концентрация и размещение по основным промышленным районам), «Исторические записки», 1963, № 73.
- Галузо П. Г. Туркестан — колония, Ташкент, 1935.
- Галузо П. Г. К истории колониальной эксплуатации Казахстана в конце XIX—начале XX в. (на материале южных районов Казахстана), В кн. «Особенности империализма в России», М., Изд-во АН СССР, 1963.
- Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900—1917 гг.). Научные работы и сообщения АН УзССР, Отделение общественных наук, кн. 2, Ташкент, 1961.
- Гафурджанова И. О социально-экономическом значении строительства Ферганской железной дороги в Туркестане, «Общественные науки в Узбекистане», 1963, № 3.
- Гуртовенко А. Из истории развития промышленного капитализма и возникновения пролетариата из коренного населения Узбекистана. Автореферат канд. дисс. Ташкент, 1954.
- Дворянов С. Г. Ташкентская социал-демократическая организация в революции 1905 г., «Красная летопись Туркестана», 1923, № 1—2.
- Деева Е. А. Забастовка рабочих Ташкентских главных железнодорожных мастерских летом 1906 г., В кн. «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане», Ташкент, 1955.
- Дильмухамедов Е., Маликов Ф. Очерки истории рабочего класса дореволюционного Казахстана. Вторая половина XIX—начало XX вв. Алма-Ата, Изд-во АН КазССР, 1963.
- Ершов В. В. Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане. В кн. «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане», Ташкент, 1955.
- Завырикин Ф. И. Роль Закаспийской железной дороги в проникновении капитализма в Среднюю Азию, Чарджоуский педагогический институт, Ученые записки, вып. 1, Чарджоу, 1956.
- Зевелев А. И. Историография гражданской войны в Туркестане, Ученые Записки Ташкентского государственного педагогического института им. Низами, т. 31, Труды кафедры истории КПСС, вып. 3, Ташкент, 1962.

- Зиятов Д. Революция 1905—1907 гг. в Туркестане. Ученые записки Ташкентского финансово-экономического института, вып. 9, Ташкент, 1957.
- Из истории рабочего класса и революционного движения, М., 1958.
- Исмаилов Р. И. Из истории формирования первых кадров рабочего класса Туркестана, «Вестник Ленинградского университета», 1957, № 20.
- История Казахской ССР, т. 1, Алма-Ата, 1957.
- История Туркменской ССР, т. 1, кн. 2. Ашхабад, 1957.
- История Узбекской ССР, т. 1, кн. 2, Ташкент, 1956.
- Ковалев П. А., Рахманов М. Страницы строительства Бухарской железной дороги 1914—1916 гг., Труды Среднеазиатского Государственного университета им. Ленина, Новая серия, вып. 142, Ташкент, 1958.
- Козлов Т. С. Зачатки большевизма в революционном движении Туркмении (1904—1916 гг.), Ашхабад, 1928.
- Кравец Л. Н. Из истории рабочего движения в Туркестане в годы реакции 1907—1910 гг. Труды Ташкентского Государственного Университета им. Ленина, Новая серия, вып. 169, Ташкент, 1960.
- Кревских В. Г. Возникновение советов в Туркменистане в 1905—1907 гг. Туркменский филиал ИМЛ, Труды 2, Ашхабад, 1956.
- Кузнецов Ю. С. Начало революционного подъема в Туркменистане в январе—мае 1905 г. Туркменский филиал ИМЛ, Труды 2, Ашхабад, 1956.
- Кузнецов Ю. С. Рабочее движение в годы нового революционного подъема (1910—1914 гг.), Известия АН Туркменской ССР, Серия общественных наук, 1962, № 6.
- Лаврентьев В. Л. Капитализм в Туркестане, Л., 1930.
- Лященко П. И. История народного хозяйства СССР, т. 2, М., 1956.
- Манжара Д. И. Революционное движение в Средней Азии в 1905—1920 гг. Воспоминания, Ташкент, 1934.
- Мелькумов А. Материалы революционного движения в Туркмении, М., 1924.
- Мельникова Т. С. Формирование промышленных кадров в Узбекистане, Ташкент, 1956.
- Мужественные борцы за дело коммунизма, Сборник статей, Ташкент, 1957.
- Муравейский С. Очерки по истории революционного движения в Средней Азии, Ташкент, 1926.
- Очерки истории Коммунистической партии Туркестана (1903—март 1917 гг.), Ташкент, 1958.
- Очерки истории Коммунистической партии Туркменистана, Ашхабад, 1961.
- Панкратова А. М. Особенности формирования и борьбы пролетариата в 60—80-х годах XIX в. Вступительная статья к 1 т. сборника материалов, «Рабочее движение в России в XIX в.», М., 1950.
- Паренков А. Самарканд в революции 1905 г. «Красная летопись Туркестана», 1929, № 1—2.
- Пономарев Б. Н. Задачи исторической науки и подготовка научно-педагогических кадров в области истории. Доклад на всесоюзном совещании историков в декабре 1962 г. М., 1962.
- Пушкарёва И. М. Заработная плата железнодорожников накануне революции 1905—1907 гг. «История СССР, 1957, № 3.
- Пушкарёва И. М. Железнодорожники России—активные участники Октябрьской политической стачки, «Вопросы истории», 1958, № 12.

- Пясковский А. В. Революция 1905—1907 годов в Туркестане, М., 1958.
- Пясковский А. В. К вопросу о прогрессивном значении присоединения Средней Азии к России, «Вопросы истории», № 8, 1958.
- Рашин А. Г. Формирование рабочего класса в России, М., 1958.
- Рашин А. Г. О численности и территориальном размещении рабочих России в период капитализма, «Исторические записки», т. 46, 1954.
- Рашин А. Г. Динамика заработной платы рабочих и служащих железнодорожного транспорта России за 1834—1913 годы, В кн. «Вопросы экономики, планирования, статистики», М., 1957.
- Революции в Средней Азии, т. 1—3, Ташкент, 1929, 1957.
- Реджепов Д. М. Из истории рабочего класса Туркестана, Известия АН Туркменской ССР, 1957, № 5.
- Реджепов П. Революционная борьба рабочих Кызыл-Арватских железнодорожных мастерских в 1910—1914 гг. Известия АН Туркменской ССР, Серия общественных наук, 1962, № 5.
- Росляков А. А. Революционное движение и социал-демократические организации в Туркменистане в дооктябрьский период (1900—март 1917 гг.), Ашхабад, 1957.
- Росляков А. А. Большевики Туркменистана в борьбе за власть Советов (1917—1918 гг.), Ашхабад, 1961.
- Ростов Н. Железнодорожники в революционном движении 1905 г. М.—Л., Истпрофтран, 1926.
- Симонов Н. Ф. Большевицкая печать в Туркестане (1902—1907 гг.), В кн. «Революция 1905—1907 гг. в Узбекистане», Ташкент, 1955.
- Стеценко И. А. Из истории народных движений во второй половине XIX—начале XX вв. Душанбе, 1963.
- Струмилин С. Г. Статистико-экономические очерки, М., 1958.
- Суворов В. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства 1880—1917 гг.), Ташкент, Госиздат, 1962.
- Суворов К. Социал-демократические группы Туркестана (1910—1914 гг.), Ташкент, Госиздат, 1959.
- Сулейманов Б. С. Рабочее и аграрное движение в Казахстане в 1905—1907 годах, В кн. «Вопросы истории Казахстана XIX—начала XX века», Алма-Ата, 1961.
- Феодоров Е. Очерки национально-освободительного движения в Средней Азии, Ташкент, 1925.
- Феодоров Е. Группа большевиков в Ташкенте в 1907 г., «Красная летопись Туркестана», 1929, № 1—2.
- Фиттерман К. З. Некоторые вопросы истории промышленного пролетариата в колониальном Туркестане. Труды Среднеазиатского государственного университета им. В. И. Ленина, Новая серия, вып. 139, Ташкент, 1958.
- Хакимов М., Д. Устабаев. Биографический очерк из серии «Жизнь замечательных людей», Ташкент, 1960.
- Халфин Н. А. Политика царизма в Средней Азии (1857—1868 гг.), М., 1960.
- Халфин Н. А. Из истории железнодорожного строительства в дореволюционном Туркестане (проекты создания железной дороги Чарджуй—Александров—Гай. 1912—1916 гг.). Проблемы Общественно-политической истории России и славянских стран. Сборник статей к 70-летию академика М. Н. Тихомирова, М., Изд-во АН СССР, 1963.

- Чернов Н. П. К истории строительства железной дороги Оренбург—Ташкент. Известия Узбекского филиала географического общества СССР, т. 2 (XXIII), Ташкент, 1956.
- Шмидт Р. З. Влияние Среднеазиатской железной дороги на развитие хлопководства Туркестанского края (1880—1914 гг.). Труды Узбекского государственного Университета, вып. 83, Исторический факультет, Самарканд, 1958.
- Шмидт Р. З. Об эволюции ремесла в Туркестанском крае в связи с проведением Среднеазиатской железной дороги. Известия АН УзССР, Серия общественных наук, № 2, 1959.
- Шмидт Р. З. Влияние Среднеазиатской железной дороги на развитие торговли Туркестанского края с Россией (1880—1914 гг.). Научные труды Самаркандского медицинского института, т. 17, Самарканд, 1960.
- Яковлев Б. В. К истории железнодорожного строительства в Средней Азии и Казахстане. Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта, Труды кафедры марксизма-ленинизма, вып. 2, Днепропетровск, 1958.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ФОНДОВ

Центральный Государственный военно-исторический архив СССР

- Ф. 1396. Управление окружного начальника военных сообщений.
 ф. 400. Главный штаб. Азиатская часть.
 ф. 789. Закаспийская военная железная дорога.
 ф. 165. Личный фонд А. Н. Куропаткина (бывшего начальника Закаспийской области и Туркестанского генерал-губернатора).

Центральный Государственный исторический архив Ленинграда

- ф. 273. Управление железных дорог МПС.
 ф. 229. Канцелярия министра путей сообщения.
 ф. 269. Главный и старший инспектор министра путей сообщения.
 ф. 268. Департамент железнодорожных дел министерства финансов.
 ф. 446. Всеподданейшие доклады по ведомству путей сообщения.
 ф. 1276. Совет Министров.
 ф. 1263. Комитет министров.
 ф. 1405. Министерство юстиции.
 ф. 1396. Ревизия графа К. К. Палена Туркестанского края.
 ф. 314. Управление по постройке продолжения Закаспийской железной дороги от Самарканда до Андижана (1895—1899 гг.).
 ф. 346. Управление по постройке северной и южной части Оренбург-Ташкентской дороги.
 ф. 954. Личный фонд Фон-Кауфмана (бывшего генерал-губернатора Туркестанского края).

Центральный Государственный архив УзССР (ЦГА)

- ф. И-1. Канцелярия Туркестанского генерал-губернатора.
 ф. И-33. Управление Среднеазиатской казенной железной дороги.

- ф. И-40. Управляющий делами великого князя Николая Константиновича Романова.
- ф. И-3. Российское императорское политическое агентство в Бухаре.
- ф. И-17. Сырдарьинское областное правление.
- ф. И-129. Ташкентская судебная палата.
- ф. И-133. Прокурор Ташкентской судебной палаты.
- ф. И-131. Прокурор Самаркандского окружного суда.
- ф. 132. Прокурор Ташкентского окружного суда.
- ф. И-723. Туркестанский военно-окружной суд.
- ф. И-852. Второй Закаспийский железнодорожный батальон.
- ф. И-853. Первый Закаспийский железнодорожный батальон.
- ф. 854. Штаб войск Закаспийской области Туркестанского Военного округа.
- ф. И-856. Управление Закаспийскими железнодорожными батальонами.

Центральный Государственный архив Туркменской ССР

- ф. 1. Канцелярия начальника Закаспийской области.
- ф. 5. Канцелярия гос. контроля Закаспийской военной железной дороги.
- ф. 6. Коммерческий отдел Среднеазиатской железной дороги.

Государственный областной архив гор. Оренбурга

- ф. 142. Управление Ташкентской железной дороги гор. Оренбурга.
- ф. 22. Жандармское полицейское управление Ташкентской жел. дороги.
- ф. 143. Восьмой участок службы пути и зданий Ташкентской жел. дороги.

ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ, ГАЗЕТЫ, ЖУРНАЛЫ

Газеты, изданные большевиками

- «Искра», за 1902—1903 гг.
- «Русский Туркестан», за 1905—1906 гг.
- «Самарканд», за 1906 г.
- «Ташкентский рабочий». Орган Ташкентской группы РСДРП 1913 г., № 1.
- «Правда Востока» 5 февраля 1925 г., 22 марта 1963 г.

Буржуазная печать.

Журналы

- «Вестник Среднеазиатской железной дороги», за 1913—1915 гг.
- «Вестник Ташкентской железной дороги», за 1914—1917 гг.

Газеты

- «Асхабад», за 1903—1912 гг.
- «Закаспийское обозрение», за 1903—1910—1914 гг.
- «Оренбургский край», за 1905—1906, 1911—1913 гг.
- «Степь», за 1905—1906 гг.
- «Туркестанские ведомости», за 1898, 1905—1914 гг.
- «Туркестанский курьер», за 1910—1913 гг.
- «Ферганские областные ведомости», за 1912 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Глава I. Железнодорожное строительство в Туркестане в конце XIX — начале XX вв.	14
Строительство первых железных дорог в Туркестане. Колониальная политика царизма в железнодорожном строительстве	14
Положение рабочих-строителей железных дорог и их первые революционные выступления	24
Глава II. Формирование железнодорожного пролетариата — одного из отрядов рабочего класса Туркестана	42
Источники возникновения и формирование постоянных кадров железнодорожных рабочих	42
Численность, состав и размещение железнодорожных рабочих Туркестана (1899—1914 гг.)	62
Социально-экономическое положение железнодорожных рабочих Туркестана	89
Глава III. Железнодорожные рабочие — передовой отряд пролетариата Туркестана в борьбе против царизма и буржуазии	116
Первые выступления железнодорожных рабочих на рубеже XIX—XX вв.	116
Революционное движение на железных дорогах Туркестана в период революции 1905—1907 гг.	128
Борьба железнодорожных рабочих Туркестана в годы реакции и нового революционного подъема	152
Заключение	175
Библиография	181
