
Раздел 3. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ДРАЙВЕРЫ МОДЕРНИЗАЦИИ

УДК 94(57+574)

DOI 10.31518/978-5-4437-1874-3-174-185

Г.Б. Избасарова¹

МОДЕРНИЗАЦИЯ КАЗАХСКОЙ СТЕПИ: РОЛЬ ОРЕНБУРГСКО-ТАШКЕНТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ*

Аннотация. В статье на основе архивных материалов и периодической печати рассмотрено проектирование и строительство железой дороги Оренбург–Ташкент. Детально проанализированы мотивы строительства и борьба различных групп политических и экономических интересов при выборе оптимального маршрута. Проведение железой дороги трактуется как драйвер модернизации казахского общества и ускорения социально-экономического развития территории Тургайской области.

Ключевые слова: железнодорожное строительство, проекты, Тургайская область, Оренбургско-Ташкентская железная дорога, казахское общество, кочевое хозяйство, сельское хозяйство.

G.B. Izabassarova²

MODERNIZATION OF THE KAZAKH STEPPE: THE ROLE OF THE ORENBURG-TASHKENT RAILWAY

Abstract. Based on archival materials and periodicals, the article examines the projecting and construction of the Orenburg–Tashkent railway. It provides a

¹ Гульбану Болатовна Избасарова, д-р ист. наук, в.н.с., Институт истории СО РАН, профессор, Актыубинский региональный университет им. К. Жубанова, Актоба, Республика Казахстан, e-mail: izbassarovagulbanu@gmail.com

² Gulbanu Bolatovna Izbasarova, Doctor of Historical Sciences, V.N.S., Institute of History SB RAS, Professor, K. Zhubanov Aktobe Regional University, Aktobe, Republic of Kazakhstan, e-mail: izbassarovagulbanu@gmail.com

* Статья опубликована в рамках реализации проекта «Россия в Центральной Азии: модернизация, культурные связи, мемориальная политика (вторая половина XVIII – начало XXI вв.)» (FWZM-2025-0001).

detailed analysis of the motives behind the construction and the struggle between various groups with political and economic interests in choosing the optimal route. The construction of the railway is interpreted as a driver for the modernization of Kazakh society and the acceleration of socio-economic development in the Turgai region.

Keywords: railway construction, projects, Turgai region, Orenburg-Tashkent railway, Kazakh society, nomadic economy, agriculture.

Преобразования в казахской Степи начинаются со второй половины XIX в. К этому периоду установилась единая система управления, которая была результатом реформ 1867–1868 гг., 1886 г., 1891 г. Одним из ярких и обсуждаемых на всех уровнях власти, в том числе и в органах местной власти, где служили представители местной элиты, был вопрос строительства железной дороги. Но до начала 1880-х гг. дороговизна, неясные экономические перспективы заставляли отказываться от строительства. Ситуация меняется после продвижения англичан к границам Центральной Азии со стороны Персии и Афганистана. Так, например, 1896 г. в Министерстве путей сообщения имелось 80 ходатайств о постройке новых железных дорог³.

Военный министр Российской империи Д. Милютин в своем письме на имя министра финансов С.А. Грейга от 13 апреля 1880 г., отмечая важность строительства железной дороги в Среднюю Азию, особо отметил ее политическую и военную ценность. «Англичане, – подчеркнул он, – стремятся к захвату всех рынков Афганистана, не исключая Герат и Амударью. Для того они ведут войну и строят железные дороги, и если мы не проложим в Средней Азии рельсового пути, то легко можем лишиться и тех рынков, которыми владеем в настоящее время»⁴. Тема строительства становится предметом общественных дебатов, приобретая политический характер. Князь Александр Трубецкой 29 марта 1879 г., обращая внимание на укрепление положения России за Уралом в степи, писал: «...положение наше в Средней Азии может быть прочно лишь прямым соединением с Россией. Не будь мы сильны за степью, нам при всяком разладе

³ Тургайская газета. Иллюстрированное приложение. 1896. 17 нояб. (№ 47).

⁴ Аксенов А.В. Оренбургско-Ташкентская железная дорога и ее роль в развитии капитализма в Средней Азии: автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1955. С. 13.

с противодействующею силою в Азии грозила бы опасность от возбужденного против нас ислама»⁵.

Военный губернатор Тургайской области Л.Ф. Баллюзек также выделял военный фактор в строительстве дороги и отмечал, что «главный контингент военных сил, потребных для государственных надобностей в пределах степи и в русских среднеазиатских владениях, поставляют казацьи войска Оренбургское и Уральское, и регулярные войска Оренбургского и Казанского военных округов», и из-за этой отдаленности в случае необходимости военная сила может прибыть с опозданием⁶.

Таким образом, военный вопрос, военно-стратегический фактор был ключевым при решении вопроса о строительстве железной дороги. Вместе с тем железная дорога рассматривается как фактор усиления и упрочения Российской власти на окраине. Представители Российской элиты отмечали, что железная дорога – это лучший проводник цивилизации. Они указывали: «...лишь с осуществлением этого пути явится возможность с уверенностью ожидать прилив в Среднюю Азию не только крестьян-переселенцев, но в особенности людей науки и практических знаний, капиталистов и промышленников»⁷. Наряду с этим привлекала внимание и роль железной дороги в развитии торговли в регионе, т.е. экономическая составляющая также была одним из главных факторов. Барон Вревский отмечал: «Только с проведением прямого рельсового пути из Туркестана в Европейскую Россию, ныне остающиеся без разработки горные богатства края и находящиеся лишь в зачатке: виноделие, виноградарство, плодоводство, табаководство, производство растительных масел и прочие могут развиваться и удешевить ценность сих продуктов на внутренних рынках государства»⁸.

Значимость дороги обосновывалась развитием хлебопашества и оседлости, расширением торговли, возникновением средств к постоянным заработкам. И. Аничков писал: «Оторванность степей лишает самой насущной потребности, именно ввоза дешевого хлеба,

⁵ Государственный архив Орловской области (ГАОО). Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 17 об.

⁶ ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 17 об.

⁷ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 248. Оп. 3. 1896–1899. Д. 606. Л. 33.

⁸ РГИА. Ф. 248. Оп. 3. 1896–1899. Д. 606. Л. 33 об.

потому что своего для степей не хватает; вместе с тем не дает возможности выгодно сбывать произведения скотоводства. В торговом отношении киргизы (казахи – Г.И.) лишены удобства приобретать хорошего качества товар, находясь в руках скупщиков сырья, посредников между ними и торговыми центрами. Железная дорога, обеспеченная товаром из Европейской России в Среднюю Азию и обратно, по пути принимала бы и грузила местные продукты, давая значительный заработок местному населению. Благополучие киргиз с падением верблюжьего караванного промысла сильно пошатнулось»⁹.

Интересы оренбургской администрации выразил Л.Ф. Баллюзек, когда писал: «дорога будет способствовать увеличению производительности самых богатых местностей киргизской (казахской – Г.И.) степи, усилит вывоз киргизской соли»¹⁰. Такие же доводы приводил князь А. Трубецкой: «она (среднеазиатская ж.д. – Г.И.) сосредоточит в наших руках всю торговлю Сыр-Дарьинских и Аму-Дарьинских стран, а со временем соединение нашего железнодорожного пути с англо-индийскими железными дорогами приведет к транзиту через Россию всей, или почти всей, торговли Индии. В политическом же смысле она заставит Англию изменить к нам свое враждебное настроение на мирные и дружественные торговые отношения»¹¹. Железнодорожное строительство становится интегральной частью включения регионов в состав империи.

Существовало несколько вариантов проложения дороги из Ташкента. Не останавливаясь на полемике представителей различных регионов, отметим, что Туркестанский генерал-губернатор, Самарское Губернское Земство и Самарская Дума, Оренбургская Дума, оренбургские купцы ходатайствовали о проведении проектируемого рельсового пути к Оренбургу, а военный губернатор Уральской области и Саратовская городская Дума высказались за направление данного пути на г. Уральск или Александров-Гай¹².

В августе 1898 г. в разгар полемики о маршруте Ташкентской дороги министру финансов С.Ю. Витте направили свои письма купец

⁹ Аничков И. Упадок народного хозяйства в киргизских степях // История Западного Казахстана в трудах русских исследователей: сб. материалов. Актобе, 2006. С. 188.

¹⁰ ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 18.

¹¹ Там же. Л. 144.

¹² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. 1896–1899 гг. Д. 606. Л. 35.

Орской 1-й гильдии Степан Иванов и потомственный почетный гражданин Оренбургской 1-й гильдии купец Никифор Прокофьевич Савинский, которые были сторонниками прохождения дороги через Оренбург¹³. В это же время представители оренбургского купечества отправили записку «О Среднеазиатской железной дороге и преимуществах направления ее от Оренбурга до Ташкента» директору департамента железнодорожных дел В.В. Максимову¹⁴. Военные топографы составили «Карту изысканий железнодорожной линии от Александров-Гая до Чарджуя» и «Карту изысканий железнодорожной линии от г. Оренбурга на г. Ташкент».

17 апреля военный министр А.Н. Куропаткин представил императору свое видение строительства железной дороги через Ташкент. Обосновывая проведение дороги военно-политическим положением и задачами России в Центральной Азии, он указывал на необходимость сосредоточения на Афганской границе необходимых России вооруженных средств и передвижения их из Европейской России и Кавказа по Закаспийской железной дороге, при этом акцентировал внимание на строительстве новых участков дороги. В частности, он предлагал усилить пропускную способность Закаспийской железной дороги на участке Красноводск – Мерв – Кушкинский пост до 12 пар воинских поездов в сутки, а также соединить владения России в Средней Азии сплошным рельсовым путем с европейской частью империи. Он также говорил о необходимости строительства железной дороги от Ташкента к Оренбургу или к одному из пунктов Сибирской железной дороги через Семиреченскую область¹⁵.

26 июня 1899 г. по Высочайшему повелению было проведено совещание с участием министра финансов, военного министра, министра путей сообщения и министра иностранных дел о соединении Центральной (в документе – Средней) Азии с общей сетью российской железной дороги. На совещании министр финансов С.Ю. Витте и министр путей сообщения М.И. Хилков высказались за проведение дороги от Ташкента через Алтай к Томску, но при обсуждении из-за ее малой эффективности предложение было отклонено. Лишь личное вмешательство императора и его твердое решение «Быть до-

¹³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. 1896–1899 гг. Д. 606. Л. 90–92.

¹⁴ Там же. Л. 87–89 об.

¹⁵ Там же. Л. 134–135 об.

роге через Оренбург» поставило точку в полемике, которая длилась несколько лет.

Высказывали свое мнение и представители казахского чиновничества. Чингизид, войсковой старшина султан Сеитхан Джантюрин в своей «Записке» о выборе места под строительство железной дороги приводит аргументы экономической выгоды, характеризует значимость железнодорожного пути как для местного населения, так и для империи в целом, аргументирует проведение дороги через Оренбург.

Аргументируя прохождение железной дороги через Оренбург, автор акцентировал внимание на близость природных ископаемых. Он писал: «Вблизи Тургая имеется месторождение каменного угля, и в Николаевском и Тургайском уездах находятся леса, которые могут доставлять строительные материалы для дороги – условия, конечно, весьма важные для всякого железного пути»¹⁶. Забегая вперед, отметим, что обеспечение железной дороги топливом являлось одной из главных задач. В начале XX в. возникают первые проблемы, связанные с исчезновением саксаула вдоль железной дороги, являвшихся одним из видов топлива для паровоза. Об этом сообщали местные газеты, которые также обратили внимание на экологическое бедствие в Казахской степи.

В своей «Записке» Сеитхан Джантюрин, конструируя и описывая локальное пространство (Тургайская обл. – Г.И.), уделил внимание трем факторам, которые надо было учесть в интересах казахского населения при проведении железной дороги.

С. Джантюрин указывал, что население находится в прямой зависимости от свободы перекочевок и достаточности земли. Он предлагал провести дорогу так, чтобы казахи были менее стеснены в перекочевках, а также устроить на ней переходные пункты, чтобы местное население могло свободно перегонять свои табуны в другие местности во время гололеда, суровой зимы, недостаточности подножного корма и сена. С. Джантюрин, подчеркивая, что казахи чувствуют недостаток в пастбищах, предлагал по возможности отчуждать под дорогу меньше луговых и тебенючных мест, в особенности в Илецком уезде. «В столь важном деле, как среднеазиатская железная дорога, имеющая мировое значение, неуместно приудер-

¹⁶ ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 58 об.

живаться исключительно киргизских (казахских – Г.И.) интересов, но тем не менее полагаю, что не следует оставлять их без внимания по причинам, на которые указано выше», – писал он¹⁷.

Войсковой старшина рассуждал о влиянии железной дороги на жизнь кочевников. По его мнению «влияние ... на степь будет благотворное только при непрременном условии нестеснения летних перекочевок киргиз (казахов – Г.И.): оживится край, разовьется торговля в степи, пробудится деятельность народа и он приучится к правильному и постоянному труду земледелия в степи». Наряду с этим он отметил влияние железной дороги на извозный промысел киргизов. «Вместе с железным путем без сомнения расширится торговля, вслед усилятся движения грузов по нем, доставка которых к станциям железной дороги и развозка их оттуда к местам назначения потребуют несравненно большее число перевозочных средств», – писал он¹⁸.

Большие надежды возлагались на данную железную дорогу в улучшении благосостояния населения и развитии скотоводческого хозяйства в Тургайской, Сырдарьинской областях, обращалось внимание на то, что существовавшая в области меновая торговля приносила убыток кочевнику. «Ловкие барышники, преимущественно татары, сарты, предлагая киргизам (казахам – Г.И.) разные мануфактурные и бакалейные товары, взамен денег берут у них скот натурой по очень низкой оценке. Этот способ торговли очень убыточен для скотовода-киргиза, так как почти вся выгода от обмена попадает в руки барышника», – сообщалось в газете¹⁹. Отдаленность мест для более выгодного и разумного сбыта сделала казаха беспомощным перед торговцами-менялами.

С проведением Оренбургско-Ташкентской железной дороги степь стала быстро изменяться, внося новые условия в жизнь кочевников и русских поселенцев. Строительство железной дороги приблизило внутренние районы области к местам потребления и открыло по линии удобные пункты для продажи скота, что представило кочевнику возможность увеличить сумму своего годового заработка и улучшить материальное положение. Торговля в степи посте-

¹⁷ ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 60–60 об.

¹⁸ Там же. Л. 61–62.

¹⁹ Тургайская газета. 1901. Июль (№ 27).

пенно утрачивает свой меновой характер и приобретает все свойства чисто коммерческих оборотов, денежные знаки в степи получают первенствующее значение. Углубляется развитие рыночных отношений.

Наметились важные изменения в структуре кочевого хозяйства, приведшие впоследствии к переходу значительной части скотоводов к полукочевому образу жизни.

Огромную роль в переходе казахов на полукочевой образ жизни, в развитии стационарных казахских поселений сыграли сенокосение и отчуждение казахских земель для строительства железной дороги. Известная задолго до прихода русских заготовка сена серпами (орақ) во второй половине XIX в. с распространением косы (шалғы) приобрела качественно новое развитие, позволяющее перевести часть скота зимой на полустойловое содержание. Для развития сенокосения вошло в практику учреждение общественных сенных запасов и приобретение сенокосильных машин. Данные машины получили распространение среди казахов Кустанайского и Актюбинского уездов.

«В Тургайской области казахи, – писал И. Аничков, – киргизы (казахи – Г.И.), осознав уже пользу сенокосилок, приобретают их сами или же нанимают у русских»²⁰. Он был очевидцем ходатайства целого аула перед военным губернатором в Оренбурге о разрешении на получение ссуды на приобретение сенокосилки, так как наем у поселенцев обходился слишком дорого. В данном случае железная дорога имела огромное значение как средство для удешевления товаров и сельскохозяйственных орудий. Она вызвала важные изменения в системе традиционного скотоводческого поселения казахов, которые привели к достаточно серьезным культурно-историческим последствиям. С массовым распространением строительства стационарных зимовок получает постепенное распространение полуседлость.

Казахи, имевшие транспортные средства, в частности верблюдов, занимались извозным промыслом. Они перевозили соль от Илецкой защиты до Оренбурга, Троицка и Самары. В газете «Оренбургский край» отмечалось, что казахи явились для заработков из-

²⁰ Аничков И. Упадок народного хозяйства в киргизских степях... С. 189.

возов со 150 верблюдами. Провоз соли в 1892 г. составлял 6–7 коп. летом, а осенью – до 12 коп. за пуд²¹.

Дальнейшее развитие получает и земледелие. В Тургайской области земледелием занимались как казахи, так и переселившиеся русские крестьяне, преимущественно в Кустанайском и Актюбинском уездах. По отчету военного губернатора Тургайской области, «в 1896 году числилось киргиз (казахов – Г.И.) в области 388 344 души, земля обрабатывалась ими в количестве 103 782 десятин, в 1899 году число киргизов достигло 400 000, а площадь обрабатываемой ими земли равнялась 163 000 десятинам»²². Количество казахов, занимающихся земледелием, росло из года в год. По подсчетам историка-экономиста С.Е. Толыбекова, число «чистых кочевников» (көшпелі) к началу XX в. значительно уменьшилось и составляло 25 % всех казахов (т.е. около 0,8–1,0 млн человек)²³. С проведением железной дороги земледельцы начали продавать избыток своего хлеба непосредственно на линии железной дороги и по выгодным ценам, тогда как ранее земледельцы везли хлеб в Оренбург, Троицк и другие центры, несмотря на дальние расстояния.

Следствием новых форм землевладения и землепользования стало постепенное оседание и развитие земледелия среди обедневших казахских родов. Свидетельством развития земледелия явилось открытие мукомольных мельниц в Актюбинске и Актюбинском уезде. В газетах сообщали, что монополист-мукомольщик буквально «драл» по 20–25 коп. за помол с пуда, что тормозил сбыт хлеба в виде муки. Казахи были вынуждены сбывать его зерном за бесценок²⁴. В конце XIX в. владельцами мельниц являлись в основном торговцы других национальностей, а в начале XX в. мукомольные мельницы стали открывать казахи.

Изменения в годичном цикле кочевания, а именно увеличение времени отдыха и восстановления (поскольку уже не было необходимости кочевать и зимой), повлекли за собой развитие промыслов, ремесел, различных форм народного творчества казахов.

²¹ Оренбургский край. 1893. № 7.

²² Тургайская газета 1901. Июль (№ 27).

²³ Толыбеков С.Е. Кочевое общество казахов в XVII – начале XX века: политико-экономический анализ. Алма-Ата, 1971. С. 402.

²⁴ Тургайская газета. Оренбург, 1896. 18 сент.

Появляются новые профессии. На станциях можно было встретить продавцов кипятка, которые обслуживали вагоны с пассажирами. Появляются путейцы, грузчики, водовозчики, обеспечивающие пресной водой паровозы, так как соленая вода увеличивала накипь. Особым положением начинают пользоваться железнодорожники, которые превращаются в «привилегированную касту». У них появились свои больницы, школы, их положение было выше и труд оплачивался выше по сравнению с простым казахским и русским населением.

В связи со строительством Оренбургско-Ташкентской железной дороги в 1905 г. на станциях Оренбург, Актюбинск, Челкар, Казалинск были открыты железнодорожные училища²⁵. Так, например, Челкарское училище готовило кадры для соседних железнодорожных станций.

Эта обособленная группа вводит новую политическую и бытовую культуру, они выдвигают антиправительственные идеи. Именно из их среды выходят первые марксисты, первые члены РСДРП (Российская социал-демократическая рабочая партия). Железнодорожники стали активными участниками первой русской революции 1905–1907 гг., а затем и Октябрьского переворота 1917 г.

Особенностью языка казахской поэзии данной эпохи является начало влияния на нее русского литературного языка. Особенно ярко это выражено в языке произведений Абая. Использование русских слов, образов шире и свободнее у учеников Абая – Магауия, Акылбая. К примеру, Магауия ввел в язык стихов неиспользованные казахскими поэтами ранее конкретные названия предметов, такие как *насос, кран, балкон, нарядчик*, и слова отвлеченных понятий, как *банкрот, мот, сутки*²⁶.

В казахском народном письменном литературном языке публицистического стиля началось активное использование русских слов. Как отмечает казахстанский ученый Р. Сыздык, «по сравнению со стилем художественной литературы того времени, публицистический стиль выполнял большую роль в пополнении словаря письменного казахского литературного языка заимствованными словами из русского языка, с каждым годом увеличивая работу в этом направ-

²⁵ Тургайская газета. 1905. 30 окт.

²⁶ Сыздык Р. Қазақ әдеби тілінің тарихы (XV–XIX ғасырлар). Алматы, 2004. С. 195.

лении. Например, в номере “Дала уалаяты газеті” от 17 августа 1890 года исконно казахских слов было 70,4 %, арабско-персидских слов – 19,7 %, русских слов – 5,6 %, а в номере от 21 января 1896 года казахских слов – 73,5 %, арабско-персидских слов – 15,4 %, русских слов – 9,1 %»²⁷.

Завершение процесса вхождения казахских земель в состав Российской империи и принятие ее правительственных норм во второй половине XIX века привели к вхождению в национальную письменную речь русских слов.

Подводя итог, отметим, что в истории России железные дороги сыграли роль мощного двигателя «модернизации». Вошедшая в эксплуатацию в 1906 г. Оренбургско-Ташкентская железная дорога стала составной частью единой железнодорожной сети империи. Существовало несколько вариантов строительства дороги в Ташкент. Соперничество в военной сфере подтолкнуло правительство к строительству данной железной дороги, но в определении ее направления через Оренбург важную роль сыграли представители экономической и политической элиты Оренбургского края. В обсуждении данного вопроса принимала участие не только экономическая и социальная элита столицы, но также и местная, в том числе представители казахского чиновничества. В частности, С. Джантюрин знал прекрасно менталитет своего народа, географическое пространство региона, хозяйственную деятельность населения и четко показал свою позицию по ее строительству. Оренбургско-Ташкентская железная дорога принесла большие изменения в хозяйственную жизнь казахов: возникли новые профессии, железнодорожные училища, в казахском языке и литературе появились русские слова.

Литература

Аксенов А.В. Оренбургско-Ташкентская железная дорога и ее роль в развитии капитализма в Средней Азии: автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1955.

Аничков И. Упадок народного хозяйства в киргизских степях // История Западного Казахстана в трудах русских исследователей: сб. матер. Актобе, 2006. С. 184–211.

²⁷ Сыздық Р. Қазақ әдеби тілінің тарихы (XV–XIX ғасырлар)... С. 204.

Сыздық Р. Қазақ әдеби тілінің тарихы (XV–XIX ғасырлар). Алматы: Арыс, 2004. 288 с.

Толыбеков С.Е. Кочевое общество казахов в XVII – начале XX века: политико-экономический анализ. Алма-Ата: Издательство Наука Казахской ССР, 1971. 633 с.

References

Aksenov, A.V. (1955). *Orenburgsko-Tashkentskaya zheleznaya doroga i ee rol v razvitiu kapitalizma v Sredney Azii* [Orenburg-Tashkent Railway and Its Role in the Development of Capitalism in Central Asia], Cand. hist. sci. diss. abstract. Moscow.

Anichkov, I. (2006). Upadok narodnogo hozyaystva v kirgizskih stepyah [The decline of the national economy in the Kyrgyz steppes]. In *Istoriya Zapadnogo Kazahstana v trudah russkikh issledovateley. Sbornik materialov*. Aktobe, pp. 184–211.

Syzdyk, R. (2004). *Qazaq adebi tilining tarikhy (XV–XIX ghasyrlar)* [History of the Kazakh Literary Language (15th–19th Centuries)]. Almaty, Arys. 288 p.

Tolybekov, S.E. (1971). *Kochevoe obshchestvo kazakhov v XVII – nachale XX veka: politiko-ekonomicheskiy analiz* [Nomadic Society of Kazakhs in the 17th – Early 20th Century: Political and Economic Analysis]. Alma-Ata, Izdatelstvo Nauka Kazakhskoy SSR. 633 p.