

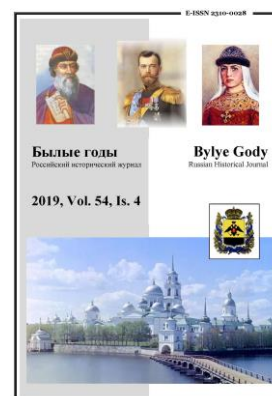
Copyright © 2019 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA  
Co-published in the Slovak Republic  
Bylye Gody  
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028  
Vol. 54. Is. 4. pp. 1647-1655. 2019  
DOI: 10.13187/bg.2019.4.1647  
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



## Orenburg-Tashkent Railway and the Kazakh Society at the turn of the XIX–XX centuries (on the example of the Turgai region)

Gulbanu B. Izbassarova <sup>a, \*</sup>

<sup>a</sup> K. Zhubanov Aktobe Regional State University, Kazakhstan

### Abstract

The article is devoted to studying the influence of the Orenburg-Tashkent railway on the life of the Kazakh society of the Turgai region at the turn of the XIX-XX centuries. The railway is considered as one of the tools for developing the outskirts. On the basis of archival and journalistic sources, the discussions on determining the route of the railway to Tashkent, the changes that occurred in the nomadic society, in particular, in the economic life of the Kazakhs, are studied. The opinions of the Russian and local elites on the significance of the railway, the position of Chinggizid S. Dzhantyurin are investigated. It is concluded that the Anglo-Russian rivalry in the military sphere prompted Russia to build this railway, but representatives of the Orenburg region's elite played an important role in determining its direction through Orenburg, it is noted that the passage of the highway through the steppe led to the emergence of new professions, the transformation of fortifications into cities.

**Keywords:** Russian Empire, Kazakh steppe, Orenburg-Tashkent railway, society transformation, Turgai region.

### 1. Введение

В 60-е годы XIX века в состав Российской империи были включены новые регионы, в частности Старший жуз казахов и центральноазиатские ханства. Укрепляя власть в регионе, российская администрация обращает внимание на ее военно-стратегическое значение и на дальность расстояний между центром и периферией. В этот период поднимается вопрос о строительстве железной дороги в Центральную (Среднюю) Азию. Его активно обсуждали в Министерстве путей сообщения, в печати, где железной дороге отводилась роль одного из инструментов освоения окраины. В самом начале XX в. вошла в строй Оренбургско-Ташкентская железная дорога, но до сих пор остаются открытыми некоторые вопросы. Изучение проблемы строительства данной железной дороги позволит лучше понять внутривнутриполитическое положение империи, в частности ее окраины, исследовать, что подтолкнуло Российскую империю к строительству железной дороги: соперничество в военной сфере или это было выбором ее элиты, и как казахский социум, по территории которого проходила дорога, отреагировал на это – даст возможность изучить изменения, произошедшие в Казахской степи в конце XIX – начале XX вв., когда происходит становление новых ориентиров в жизнедеятельности бывшего кочевника.

### 2. Материалы и методы

Источниковую базу исследования составили документы фондов государственного архива Оренбургской области, Российского государственного исторического архива, а также материалы периодической печати. В данной статье будет использован ситуационный подход, который дает возможность отказаться от концентрации на каком-то одном акторе, изучаются мнения разных

\* Corresponding author

E-mail addresses: [iz\\_gulbanu@mail.ru](mailto:iz_gulbanu@mail.ru) (G.B. Izbassarova)

актеров и групп, здесь местное казахское население выступает не только как объект воздействия власти, но и как самостоятельный актер. Изучению процессов «на местах», попыткам дать их подробное описание, своего рода *thick description*, будет уделяться большое внимание.

В данной работе используются микро- и макроподходы в истории. На уровне микроистории можно разглядеть зародыши альтернативного развития, что нам четко показывает, например, строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги. Если проанализировать только само заседание «особого, образованного по Высочайшему повелению, совещания 26 июня 1899 года по вопросу о соединении железною дорогою Средней Азии с общей сетью» при императоре, то выступления министров военных дел, финансов, путей сообщения показывают различное конструирование и описание локальных пространств и империи в целом.

### 3. Обсуждение

В дореволюционной историографии основное внимание уделялось экономическому обоснованию строительства железной дороги, описанию обсуждения ее маршрутов, влиянию магистрали на развитие земледелия, торговли, производства вдоль дороги (Антипин, Левашев, 1903; Верховский, 1910; Дмитриев-Мамонов, 1912). Так, например, А.И. Дмитриев-Мамонов, начав рассказ о первых предложениях строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги, отмечает роль совещаний 1899 и 1900 гг. как главных при определении направления линии. Также автор подробно описал станции, разъезды вдоль железной дороги, почву местности, хозяйство и численность населения, объем товара вывозимого и ввозимого на станции и т.д. В частности, описывая станции, построенные на территории Тургайской области, А.И. Дмитриев-Мамонов дал сведения о станции Актюбе, которая в 1880 г. была преобразована в город. Он описал основные объекты города, в том числе железнодорожное училище на 150 учащихся, содержащееся за счет дороги; охарактеризовал водоснабжение города, отметив, что «вода из реки Илека, жесткая, неприятная на вкус, в паровозах образует большую накипь» (Дмитриев-Мамонов, 1912: 346). Н.П. Верховский выделял 3 основные задачи центра на периферии по строительству Оренбургско-Ташкентской железной дороги. Одной из них было соединение «края с остальным миром», а также «превращение кочевников в оседлое земледельческое и промышленное население» (Верховский, 1910: 3). Автор обращает внимание на сложности снабжения топливом и материалами, необходимыми для железной дороги, а также указывает, что, «несмотря на трудности, магистраль за два года эксплуатации дает надежды на заключение, что дорога в отношении дохода поставлена в исключительно выгодные условия, так как собственными средствами почти покрыла расходы эксплуатации» (Верховский, 1910: 4).

В советской историографии строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги рассматривалось как завершение экономического присоединения Центральной Азии к России. Возникновение рабочего класса – железнодорожников, роль региона в экономическом развитии империи и в формировании капиталистического рынка были в центре внимания исследователей (Соловьева, 1975; Суворов, 1962; Ахмеджанова, 1984; Асылбеков, 1968). Проблема урбанизации и формирования рабочего класса, роль железнодорожных рабочих в революциях начала XX века нашли отражение как в советской, так и в зарубежной историографии (Дильмухамедов, Маликов, 1963; Асылбеков, 1965; Brower, 1990; Reichman, 1987). Рассматривая империю как модель властных отношений между центром и окраиной, историки изучали железную дорогу как один из главных инструментов расширения империи, покорения завоеванного пространства и упрочнения имперской власти (Marks, 1991; Железнодорожный транспорт..., 2001). Ф.Б. Шенк применяет понятие «социальное пространство» по отношению к железной дороге Российской империи, на этапе формирования единой сети железная дорога выходит из технологического и экономического исследования. Главным объектом изучения становятся пассажирские перевозки, устройство вокзалов и поездов, которые рассматриваются как единая «институциональная и нормативная система регулирования» (Шенк, 2016: 16). В следующей работе он уделяет внимание межимперскому соперничеству, международной конкуренции как главным факторам строительства железной дороги в царской России (Шенк, 2010). В. Шперлинг изучает роль местной элиты в строительстве железной дороги. Многочисленные примеры обращений локальных и национальных акторов (купцов, крупных помещиков, предпринимателей, высокопоставленных чиновников, представителей дворянских собраний, городских дум, органов земского самоуправления, биржевых комитетов) в органы власти по вопросам строительства различных участков железных дорог, по мнению автора, привело к возникновению весьма интенсивной вертикальной и горизонтальной коммуникации, а также дискурсивному освоению имперского пространства (Шперлинг, 2006).

Изучением культурных преобразований в казахском социуме XIX – начала XX вв. занимался Санкт-Петербургский ученый В.П. Курылев, который уделил большое внимание трем основным видам скотоводства, определению номадами границ кочевий, но изучение влияния железной дороги на жизнь кочевников не входило в задачи исследования (Курылев, 1998). Традиционное хозяйство и культура казахского народа рассматривается в коллективном труде «Казахи. Историко-этнографическое исследование», но в нем проблема трансформации общества была лишь

обозначена. Таким образом, строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги и ее влияние на трансформацию казахского общества не были предметом специального исследования.

#### 4. Результаты

В начале 70-х годов XIX века вопрос строительства железной дороги в Центральную Азию обсуждается на всех уровнях власти. Важность и роль этого пути признавали не только в российском обществе, но и в зарубежном. Французский инженер Лессепс, оценивая значение этого пути через Оренбург, предложил российскому правительству свои услуги и французский капитал (*Тургайская газета, 1901а: 3*). Данной железной дороге отводилась большая роль, и это было связано с некоторыми факторами. Как отмечал полковник штаба Оренбургского казачьего войска Соболев, «в последние 10 лет, в течение которых дела наши в Средней Азии приняли серьезный оборот и потребовали присутствия в Туркестанском военном округе более чем 40000 человек, правительство наше весьма естественно сознало необходимость прочею организовать соединяющие Европейскую Россию с Ташкентом пути» (*ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 90 об.*). Построенный для этой цели Оренбургско-Ташкентский почтовый тракт обходился казне около миллиона рублей в год. Дальность расстояния, отсюда значительные затраты на передвижение новых воинских частей в Туркестан и отправки разного вида довольства для армии, а также продвижение Британии в Азию побудили российское правительство поднять вопрос о строительстве железной дороги в Центральную Азию.

Военное министерство ставит вопрос об усилении контингента войск в Туркестане, чтобы «сверх действительно необходимого для прочного занятия края в распоряжении командующего войсками округа был сильный резерв, именно на случай внешних предприятий. Существование этого резерва обуславливается значительною длиною операционной линии, т.е. расстоянием от Ташкента до Оренбурга. Содержание этого резерва, если положить его силою в 60000 людей (30000 с избытком достаточно для прочного владения краем), ежегодно обходится более миллиона руб. серебром», – отмечали военные (*ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 92*).

В обсуждении вопроса о строительстве железной дороги участвовал и князь Александр Трубецкой, который обратил внимание на исламский фактор (*ГАОО. Ф. 6. О. 10. Д. 8420. Л. 17 об.*).

Таким образом, военно-стратегическое назначение железной дороги в Центральную Азию было ключевым фактором при выборе его строительства. Наряду с этим, обращалось внимание на роль железной дороги в развитии торговли в регионе, т.е. экономическая составляющая также была одним из главных факторов. Князь А. Трубецкой писал: «Она (среднеазиатская ж.д. – Авт.) 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» (*ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 144*). Железнодорожное строительство становится интегральной частью включения регионов в состав империи.

Министр путей сообщения граф А.П. Бобринский 31 декабря 1873 года, сообщая о повелении императора изучить вопрос о строительстве железной дороги в Центральную Азию, просил оренбургского генерал-губернатора Н.А. Крыжановского отправить сведения, касающиеся этой проблемы (*ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 1*). Н.А. Крыжановским была поставлена задача перед местными чиновниками и представителями научных обществ изучения вопросов, связанных со строительством железнодорожной магистрали: о затратах и прибыли государства, определения наиболее эффективных маршрутов, создания карт местности, топографического изучения местностей и т.д. В связи с этим 21 января 1874 года для разрешения этой задачи была создана специальная комиссия. В нее вошли оренбургский купец второй гильдии Н.А. Дюков, действительные члены Оренбургского отдела ИРГО М.Н. Лебедев, М.Е. Королев, С.А. Джантюрин, Л.К. Кибирев, В.Ф. Ильин. По распоряжению наказного атамана представителем Оренбургского казачьего войска в комиссию был назначен советник войскового хозяйственного правления полковник Авдеев (*ГАОО. Ф.6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 7*). Действительный статский советник правитель канцелярии оренбургского генерал-губернатора Аполлон Дмитриевич Холодковский был назначен ее председателем (*ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 49*).

Научные общества подробно изучают возможности проведения железной дороги в Центральную Азию. Снаряженные в этот период экспедиции исследовали прежние течения р. Амударьи, изучили вопрос о связи Аральского и Каспийского морей в древности и т.д. В марте 1874 года военно-топографический отдел подготовил несколько маршрутов прохождения железной дороги через Казахскую степь. Первая маршрутная съемка пролегла от г. Оренбурга через укрепление Актюбе до Эмбинского поста (на 10 листах). Вторая – от Эмбинского поста до урочища Исень-Чагыла (на 8 листах). Третья – от укрепления Актюбе до станции Дамбы на Орско-Казалинский тракт (на 2 листах). Четвертая – от Троицка до г. Перовска (на 2 листах). Пятая – от Тургая до Туркестана и обратно от Перовска до Тургая (на 7 листах). Шестая – от форта Карабутах до Тургая (на 6 листах) (*ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 67-67 об.*).

В апреле 1874 года Л.Ф. Баллюзеку были отправлены журнал комиссии, учрежденной из членов Оренбургского отдела ИРГО для обсуждения вопроса о постройке железной дороги, карта Оренбургского края, на которой были обозначены направления предполагаемой дороги, записка о стратегическом значении пути, месторождениях минерального топлива, земледелии в казачьих землях и др. документы (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 72-72 об.).

Чингизид, войсковой старшина султан Сеитхан Джантюрин как член комиссии и как представитель казахского народа, знаток кочевой цивилизации, представил записку «О выборе места под строительство железной дороги из Оренбурга в Ташкент» на 7 листах (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 56-62; Избасарова, 2012), которая была результатом его работы в комиссии.

С. Джантюрин поддерживает идею проведения дороги через Оренбург, рассуждает о ее пользе для кочевого населения. Отметим, что отец Сеитхана – султан-правитель Восточной части Оренбургского ведомства Ахмет Джантюрин – возглавил в столицу казахскую депутацию в 40-е годы XIX в. Он был одним из первых казахов, кто проехал по железной дороге от Москвы до Петербурга, из столицы в Царское Село, и, вернувшись в Степь, восхвалял ее (Избасарова, 2018).

Сеитхан Джантюрин, аргументируя прохождение железной дороги «по северной части степи, именно от Оренбурга на Актюбинское укрепление и Тургай или от Троицка на Тургай и далее на Туркестан или какой-нибудь иной пункт к Сыр-Дарье» отмечал, что при обоих этих направлениях дорога пройдет по удобнейшим и гуще населенным местам Тургайской области, где было возможно занятие земледелием (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 58 об.). Также чингизид описал места расположения природных ископаемых, необходимых для обеспечения железной дороги топливом. В начале XX века в связи с прохождением железной дороги в степи исчезает саксаул, который был одним из топлив для паровоза. Об этом сообщали местные газеты, которые также обратили внимание на экологическое бедствие в Казахской степи.

В своей «Записке» С. Джантюрин описал природу, хозяйство Тургайской и Сырдарьинской областей, как знаток кочевой культуры, он подробно описал маршруты кочевания и особенности региона. По его мнению, в интересах казахского населения желательнее было, чтобы дорога была направлена из Троицка на Тургай; тогда она не причинит никаких стеснений казахским перекочевкам, «которые имеют направление с севера на юг и обратно и могут быть направлены вдоль дороги по обеим ее сторонам, тогда как при направлении из Оренбурга через Актюбинское укрепление на Тургай дорога, пролегая поперек направления летних перекочевков киргизов (казахов – Авт.), будет преграждать им путь к летовкам, для устранения чего потребуется устройство в известных местах переходных через нее пунктов и по возможности в недалеком друг от друга расстоянии, чтобы не поставит кочевников в необходимость скучиваться с многочисленными их стадами на немногих пунктах, от чего произойдет затруднение в прокормлении скота из-за вытравленности корма по пути к ним, и самые переходы аулов через дорогу будут сопряжены с большими трудностями и требованием много времени на ожидание очереди. Вообще как бы хорошо не устроят переходные пункты, стеснение киргизам (казахам – Авт.) в перекочевках будет неизбежно, устранить которое совершенно невозможно, значит, остается только стараться по возможности облегчить его. Запретить же вовсе переходы кочевками через дорогу положительно не следует, потому что тогда свыше 30 тыс. кибиток при направлении из Оренбурга на Актобе и Тургай лишатся своих постоянных летовок, куда они прикочевывают на лето по необходимости, не имея других удобных для того места. И в самом деле, иначе какая бы им нужда ежегодно совершать изнурительные для них перекочевки на тысячи верст, например от Хивинских пределов почти до Оренбурга или от Перовска до Троицка, если бы не вынуждались к тому крайнею необходимостью. Следовательно, безусловное воспрещение переходов кочевкам через дорогу может отозваться гибельно на благосостоянии значительной части степного населения (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 59 об.).

Автор обратил внимание как на положительные стороны проведения железной дороги через Казахскую степь, так и на негативные. С проложением железного пути и заменой верблюда паром, по мнению автора, исчезнет важнейший промысел кочевников – извозный. Но «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, чем теперь, облегчится сбыт произведений киргизских степей с повышением цен на них, и покупка киргизами (казахами – Авт.) необходимых для них предметов, для приобретения которых им приходится ездить за сотни верст. Работы на железной дороге и каменно-угольных копях дадут киргизам (казахам – Авт.) средства к постоянным заработкам, равно нагрузка и разгрузка товаров на станциях дороги», – отмечал автор (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 61 об.). С. Джантюрин указывал на пользу железной дороги в неурожайные годы: если раньше в одну зиму погибали целые стада, то с проведением железной дороги, по мнению автора, «за короткий период дешево можно будет перевезти хлеб и сено в голодающие регионы, а также сам скот в другие места, где подножного корма и сена было бы в достатке» (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 62).

Свое мнение о железнодорожном пути в Среднюю Азию высказал служивший в Оренбурге статский советник Бекчурин, который обратил внимание на изменения, происходящие в образе

жизни кочевников, и на роль железной дороги в развитии хлебопашества в Степи (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 35 об.). Александр Шитов подал записку генерал-губернатору Туркестанского края о проведении конной дороги от Оренбурга до Ташкента через Казалинск. По его мнению, отсутствие воды и топлива, частые бураны зимой, а также прохождение железной дороги через кочевья казахов нарушило бы хозяйство номадов (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8420. Л. 33).

Оренбургская городская дума не раз ходатайствовала перед Министерством путей сообщения о проведении магистрали через Оренбург. 24 октября 1895 года депутация, избранная из представителей оренбургского общества для поездки в Петербург и изложения своей позиции, просила разрешения у Министерства внутренних дел посетить столицу. Но оренбургский генерал-губернатор отклонил поездку, отметив преждевременность постановки данного вопроса.

Не останавливаясь на полемике представителей различных регионов, отметим, что Туркестанский генерал-губернатор, Самарское губернское земство и 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-Гай (РГИА. Ф. 268. Оп. 3 (1896–1899 гг.). Д. 606. Л. 35). Инженер С. Бржоско 7 марта 1899 года предложил строительство железной дороги Александр-Гай – Чарджуй (РГИА. Ф. 268. Оп. 3 (1896–1899 гг.). Д. 606. Л. 116).

В августе 1898 года в разгар полемики о маршруте Ташкентской дороги министру финансов С.Ю. Витте направили свои письма орский купец 1-й гильдии Степан Иванов и потомственный почетный гражданин оренбургский купец 1-й гильдии Никифор Прокофьевич Савинский (РГИА. Ф. 268. Оп. 3 (1896–1899 гг.). Д. 606. Л. 90-92), которые были сторонниками прохождения дороги через Оренбург. В это же время представители оренбургского купечества отправили записку «О Среднеазиатской железной дороге и преимуществах направления ее от Оренбурга на г. Ташкент» директору департамента железнодорожных дел В.В. Максиму (РГИА. Ф. 268. Оп. 3 (1896–1899 гг.). Д. 606. Л. 87-89 об.). В 1899 году военные топографы представили «Карту изысканий железнодорожной линии от Александров-Гая до Чарджуя» и «Карту изысканий железнодорожной линии от г. Оренбурга на г. Ташкент».

26 июня 1899 года 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. Ранее, 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, указывая на потребность сосредоточения на афганской границе необходимых России вооруженных средств и передвижения их из Европейской России и Кавказа по Закаспийской железной дороге, он 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. Также он предлагал построить железную дорогу от Ташкента к Оренбургу или от Ташкента через Семиреченскую область к одному из пунктов Сибирской железной дороги (РГИА. Ф. 268. Оп. 3 (1896–1899 гг.). Д. 606. Л. 134-135 об.).

На совещании министр финансов С. Витте и министр путей сообщения М.И. Хилков высказались за проведение дороги от Ташкента через Алтай к Томску, но при обсуждении из-за малой ее эффективности предложение было отклонено. Лишь личное вмешательство императора и его твердое решение от 4 апреля 1900 года о проведении дороги по направлению Оренбург – Ташкент поставило точку в полемике, которая длилась несколько лет (РГИА. Ф. 1151. Оп. 14. Д. 251 (1901). Л. 2 об.). Для сооружения данной дороги предлагалось отчуждение до 20800 дес. земли, из которых для главного пути необходимо было 17600 дес. (включая полосы для защиты от снега), а остальные – для станций, разъездов, водоснабжения (РГИА. Ф. 1151. Оп. 14. Д. 251 (1901). Л. 3). Под отчуждение попадали и кочевья казахов. Так, например, в 1903 году в местности Большие Барсуки сенокосные угодья и зимние стойбища 18 кибитководельцев Кабыргинской волости Иргизского уезда отходили под строительство железнодорожных путей (ГАОО. Ф. 142. Оп. 3. Д. 5. Л. 7), что в дальнейшем подтолкнуло кочевников к изменению вида хозяйств.

Большие надежды возлагались на данную железную дорогу в улучшении благосостояния населения, в развитии оседлости и земледелия, а также скотоводческого хозяйства в Тургайской, Сырдарьинской областях. Обращая внимание на то, что единственным занятием кочевого населения является скотоводство, в печати с досадой писали, что оно не приносит тех выгод, какие могло бы принести. Неправильная организация сбыта продукции делала казахов заложниками ситуации. «В 1895 году в Тургайской области числилось разного вида скота 2385524 головы, к 1 января 1896 года за продажей 299012 голов, не считая прочей убыли, числилось 2086512 голов, к 1 января 1897 года за продажей, убоем для собственного потребления, естественной убылью от падежа и от истребления волками у населения числилось 2286903 головы скота», – сообщалось в печати (Тургайская газета, 1901b: 4), но существовавшая в области меновая торговля приносила убыток кочевнику. «Ловкие

барышники, преимущественно татары, сарты, предлагая киргизам (казахам – Авт.) разные мануфактурные и бакалейные товары, взамен денег берут у них скот натурою 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 газете (*Тургайская газета, 1901: 4*). Отдаленность мест для более выгодного и разумного сбыта сделала казаха беспомощным перед торговцами-менялами.

Подготовительные работы к строительству Оренбургско-Ташкентской железной дороги закончились проездом министра путей сообщения по всей будущей линии железной дороги в сопровождении тургайского военного губернатора генерал-майора А. Ломачевского. Он в «Отчете о состоянии Тургайской области» отмечал, что «к наиболее выдающимся явлениям в жизни области следует отнести окончательные изыскания по постройке Оренбургско-Ташкентской железной дороги, устройство киргиз (казахов – Авт.), подлежащих переселению на так называемый миллионный отвод, продолжение заселения северной части Кустанайского уезда русскими переселенцами...» (*РГИА. Ф. 1283. Оп. 3. Д. 521. Л. 2*). Также военный губернатор обратил внимание на то, что в земляных работах в период строительства дороги принимали участие и представители коренного населения. По этому случаю он отмечал, что это способствует «развитию среди киргиз (казахов – Авт.) предприимчивости. Сверх того, совместные работы с русскими приносят пользу делу распространения в степи русской речи» (*РГИА. Ф. 1283. Оп. 3. Д. 521. Л. 2*).

Оренбургско-Ташкентская железная дорога внесла новые условия в жизнь кочевников и русских поселенцев. Приближение внутренних районов области к местам потребления и открытие по линии железной дороги удобных пунктов для продажи скота предоставили кочевнику возможность увеличить сумму своего годового заработка и улучшить материальное положение. Торговля в степи постепенно утрачивает свой меновой характер и приобретает все свойства чисто коммерческих оборотов; денежные знаки в степи получают первенствующее значение. Углубляется развитие рыночных отношений.

Отчуждение казахских земель для строительства железной дороги, а в связи с этим сокращение кочевых маршрутов привели к переходу казахов на полукочевой образ жизни, развитие сенокосения. Поскольку лучшие сенокосы располагались в северных районах кочевания, то, естественно, появилась возможность строить кыстау в тех районах, где раньше располагались весенне-летне-осенние пастбища. В Западном Казахстане это долины Эмбы, Уила, Мугаджары, бассейн Ирғиза и т.д. В результате появляется значительное количество стационарных зимовок, домостроений. Произшедшие важные изменения в системе традиционного скотоводческого поселения казахов имели достаточно серьезные культурно-исторические последствия. С массовым распространением строительства стационарных зимовок получает постепенное распространение полуседлость.

Развивается земледелие. В Тургайской области (преимущественно в Кустанайском и Актюбинском уездах) земледелием занимались как казахи, так и переселившиеся русские крестьяне. По отчету военного губернатора Тургайской области, «в 1896 году числилось киргиз (казахов – Авт.) в области 388344 души, земля обрабатывалась ими в количестве 103782 десятин, в 1899 году число киргизов достигло 400000, а площадь обрабатываемой ими земли равнялось 163000 десятин» (*Тургайская газета, 1901: 5*). 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) (*Толыбеков, 1971: 497*). 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.

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

Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги способствовало постепенному превращению укреплений, крепостей, находящихся вдоль данной магистрали, в города. Ярким примером его является укрепление Актобе, заложенное в 1869 году. Здесь появляются новые улицы и районы, например ул. Инженерная (центральная улица, брала начало от железнодорожного вокзала), район Москва (был заселен железнодорожниками, прибывшими из Подмосковья и Москвы). На станциях появляются рабочие из представителей коренного населения, получившие образование в специальных железнодорожных училищах. Железнодорожники стали активными участниками первой русской революции 1905–1907 гг., а затем и октябрьского переворота 1917 года.

Большие изменения происходят в национальном самосознании казахов. Приток других национальностей в Казахстан усилил понимание национальной идентичности, национальной общности людей. Если в этническом самосознании казахов в XVIII веке на первое место выходила родоплеменная принадлежность, то с приходом в степь переселенцев – русских, украинцев, поляков и т.д. – трансформация в идентичности происходит в сторону нации.

## 5. Заключение

Одним из крупных достижений экономики Российской империи XIX века было строительство железных дорог. Вошедшая в эксплуатацию в 1906 году Оренбургско-Ташкентская железная дорога стала составной частью единой железнодорожной сети империи. Существовало несколько вариантов строительства дороги в Ташкент. Соперничество в военной сфере подтолкнуло правительство на строительство данной железной дороги, но в определении его 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 привела к большим изменениям в хозяйственной жизни казахов, возникли новые профессии, железнодорожные училища.

## 6. Благодарности

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект №17-18-01008), реализуемого в Оренбургском государственном педагогическом университете.

## Литература

- Аксенов, 1955** – Аксенов А.В. Оренбургско-Ташкентская железная дорога и ее роль в развитии капитализма в Средней Азии.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1955.
- Аничков, 2006** – Аничков И. Упадок народного хозяйства в киргизских степях // История Западного Казахстана в трудах русских исследователей. Сб. материалов / Сост. Б.С. Абенюва, Д.К. Абенюв. Актобе, 2006. С. 184-210.
- Антипин, Левашев, 1903** – Антипин В.Н., Левашев Н.Н. Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороге: с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской железной дороги и очерком сооружения Оренбург-Ташкентской железной дороги. СПб., 1903.
- Асылбеков, 1965** – Асылбеков М.Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905–1907 гг.). Алма-Ата, 1965.
- Асылбеков, 1968** – Асылбеков М.Х. Развитие сети железной дороги Казахстана в конце XIX – начале XX веков // Казахстан в канун Октябрьской революции. Алма-Ата, 1968.
- Ахмеджанов, 1984** – Ахмеджанов З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии. Ташкент, 1984.
- Верховский, 1910** – Верховский Н.П. Ташкентская железная дорога как пионер культуры и цивилизации. Киев, 1910.
- ГАОО** – Государственный архив Оренбургской области.
- Дильмухамедов, Маликов, 1963** – Дильмухамедов Е., Маликов Ф. Очерки истории рабочего класса дореволюционного Казахстана. Алма-Ата, 1963.
- Дмитриев-Мамонов, 1912** – Дмитриев-Мамонов А.И. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Среднеазиатской и Ташкентской. СПб., 1912.
- Железнодорожный транспорт..., 2001** – Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI вв. В 2-х тт. Т. 1: 1837–1941 / Под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2001.
- Избасарова, 2012** – Избасарова Г.Б. Сеитхан Джантюрин и его труды: новые страницы истории // *Отан тарихы*. 2012. № 3 (59). С. 84-90.
- Избасарова, 2018** – Избасарова Г.Б. Казахская степь Оренбургского ведомства в имперских проектах и практиках. М., 2018.
- Обзор, 1916** – Обзор Тургайской области за 1915 год. Оренбург, 1916.
- Оренбургский край, 1893** – *Оренбургский край*, 1893. № 7.
- РГИА** – Российский государственный исторический архив.
- Соловьева, 1975** – Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975.
- Суворов, 1962** – Суворов А.В. Историко-экономический очерк развития Туркестана. Ташкент, 1962.
- Тургайская газета, 1901a** – *Тургайская газета*, 1901. № 22.
- Тургайская газета, 1901b** – *Тургайская газета*, 1901. № 27.
- Шенк, 2010** – Шенк Ф.Б. Imperial inter-rail: влиянию межнационального и межимперского восприятия и соперничества на политику железнодорожного строительства в царской России // *Imperium inter pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917)*. Сб. ст. / Ред. Мартин Ауст, Рикарда Вильпиус, Алексей Миллер. М., 2010. С. 354-380.
- Шенк, 2016** – Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016.

**Шперлинг, 2006** – *Шперлинг В.* Строить железную дорогу, создавая имперское пространство: «местность», «край», «Россия», «империя» как политические аргументы в пореформенной России // *Ab imperio*. 2006. № 2.

**Brower, 1990** – *Brower D.R.* The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900. Berkley, 1990.

**Marks, 1991** – *Marks S.G.* Road to Power. The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca, 1991.

**Reichman, 1987** – *Reichman H.* Railwaymen and Revolution. Russia 1905. Berkley, 1987.

## References

**Ahmedzhanov, 1984** – *Ahmedzhanov Z.K.* (1984). Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v Sredney Azii. [Railway construction in Central Asia]. Tashkent. [in Russian]

**Aksenov, 1955** – *Aksenov A.V.* (1955). Orenburgsko-Tashkentskaya zheleznyaya doroga i ee rol' v razviti kapitalizma v Sredney Azii.: Avtoref. dis. ... kan. ist. nauk. M., 1955. [Orenburg-Tashkent Railway and its role in the development of capitalism in Central Asia: Author. dis. ... candidate of Hist. sciences]. M. [in Russian]

**Anichkov, 2006** – *Anichkov I.* (2006). Upadok narodnogo hozjajstva v kirgizskih stepjah [The decline of the national economy in the Kyrgyz steppes]. Istorija Zapadnogo Kazahstana v trudah russkih issledovatelej. Sb. materialov. Aktobe. [in Russian]

**Antipin, Levashev, 1903** – *Antipin V.N., Levashev N.N.* (1903). Putevoditel' po Turkestanu i Sredneaziatskoj zheleznoj doroge: s istoricheskim ocherkom sooruzhenija i jekspluatatsii Zakaspijskoj zheleznoj dorogi i ocherkom sooruzhenija Orenburg-Tashkentskoj zheleznoj dorogi. [Guide to Turkestan and the Central Asian railway: with a historical sketch of the construction and operation of the Trans-Caspian railway and an outline of the construction of the Orenburg-Tashkent railway]. Saint-Petersburg. [in Russian]

**Asylbekov, 1965** – *Asylbekov M.H.* (1965). Zheleznodorozhniky Kazahstana v pervoy russkoj revolucii (1905–1907 gg.) [Kazakhstan railway workers in the first Russian revolution (1905–1907 years)]. Alma-Ata. [in Russian]

**Asylbekov, 1968** – *Asylbekov M.H.* (1968). Razvitie seti zheleznoj dorogi Kazahstana v konce XIX – nachale XX veka [The development of the railway network of Kazakhstan in the late XIX – early XX centuries]. Kazahstan v kanun Oktyabr'skoj revolucii. Alma-Ata. [in Russian]

**Brower, 1990** – *Brower D. R.* (1990). The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900. Berkley.

**Dil'muhamedov, Malikov, 1963** – *Dil'muhamedov E., Malikov F.* (1963). Ocherki istorii rabocheho klassa dorevolucionnogo Kazahstana [Essays on the history of the working class of pre-revolutionary Kazakhstan]. Alma-Ata. [in Russian]

**Dmitriev-Mamonov, 1912** – *Dmitriev-Mamonov A.I.* (1912). Putevoditel' po Turkestanu i zheleznyim dorogam Sredneaziatskoj i Tashkentskoj [Guide to Turkestan and the railways of Central Asia and Tashkent]. Saint-Petersburg. [in Russian]

**GAOO** – Gosudarstvennyi arhiv Orenburgskoy oblasti [State Archive of the Orenburg Region].

**Izbassarova, 2012** – *Izbassarova G.B.* (2012). Seithan Dzhantjurin i ego trudy: novye stranicy istorii [Seitkhan Dzhantjurin and his research: new pages of History]. *Otan tarihy*. №3 (59). Pp. 84–90 [in Russian]

**Izbassarova, 2018** – *Izbassarova G.B.* (2018). Kazahskaya step' Orenburgskogo vedomstva v imperskih proektah i praktikah [Kazakh steppe of the Orenburg department in imperial projects and practices]. M. [in Russian]

**Marks, 1991** – *Marks S.G.* (1991). Road to Power. The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca.

**Obzor, 1916** – *Obzor.* (1916). Obzor Turgaiskoj oblasti za 1915 god [Overview of the Turgai region for 1915]. Orenburg. [in Russian]

**Orenburgskii krai, 1893** – *Orenburgskii krai* (1893). №7. [Orenburg Region, 1893. No. 7]. [in Russian]

**Reichman, 1987** – *Reichman H.* (1987). Railwaymen and Revolution. Russia 1905. Berkley.

**RGIA** – Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arhiv [Russian state historical archive].

**Shenk, 2010** – *Shenk F.B.* (2010). Imperial inter-rail: vliyanii mezhnatsional'nogo i mezhimperskogo vospriyatiya i sopernichestva na politiku zheleznodorozhnogo stroitel'stva v carskoj Rossii [On the influence of interethnic and inter-empire perception and rivalry on the policy of railway construction in Tsarist Russia] // Imperium inter pares: Rol' transferov v istorii Rossiiskoi imperii (1700–1917). [Imperium inter pares: The role of transfers in the history of the Russian Empire]. Sb. st. / Red. Martin Aust, Rikarda Vil'pius, Aleksei Miller. M. Pp. 354–380 [in Russian]

**Shenk, 2016** – *Shenk F.B.* (2016). Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i social'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznyh dorog [Train to the present. Mobility and social space of Russia in the age of railways]. M. [in Russian]

**Shperling, 2006** – *Shperling V.* (2006). Stroit' zheleznyuyu dorogu, sozdavaya imperskoe prostranstvo: «mestnost'», «krai», «Rossiya», «imperiya» kak politicheskie argumenty v poreformennoi Rossii [To build a



railway, creating an imperial space: "locality", "land", "Russia", "empire" as political arguments in post-reform Russia]. *Ab imperio*. №2. [in Russian]

**Solov'eva, 1975** – *Solov'eva A.M.* (1975). *Zheleznodorozhnyi transport Rossii vo vtoroi polovine XIX veka* [Rail transport in Russia in the second half of the XIX century]. M. [in Russian]

**Suvorov, 1962** – *Suvorov A.V.* (1962). *Istoriko-ekonomicheskii ocherk razvitiya Turkestana*. [Historical and economic outline of the Turkestan's development]. Tashkent. [in Russian]

**Turgaiskaya gazeta, 1901a** – *Turgaiskaya gazeta* (1901a). №22 [Turgay newspaper]. Orenburg. [in Russian]

**Turgaiskaya gazeta, 1901b** – *Turgaiskaya gazeta* (1901b). №27 [Turgay newspaper]. Orenburg. [in Russian]

**Verhovskij, 1910** – *Verhovskij N.P.* (1910). *Tashkentskaja zheleznaia doroga, kak pioner kul'tury i civilizacii*. [Tashkent railway as a pioneer of culture and civilization]. Kiev. [in Russian]

**Zheleznodorozhnyi transport, 2001** – *Zheleznodorozhnyi transport Vostochnoi Sibiri iz XIX v XXI v. V 2-h tt. T. 1: 1837-1941 / Pod obshh. red. V. G. Tret'yakova*. [Rail transport of Eastern Siberia from the nineteenth to the twenty-first century. In 2 vols. V. 1: 1837-1941]. Irkutsk. [in Russian]

### **Оренбургско-Ташкентская железная дорога и казахское общество на рубеже XIX–XX вв. (на примере Тургайской области)**

Гульбану Болатовна Избасарова <sup>a, \*</sup>

<sup>a</sup> Актюбинский региональный государственный университет им. К. Жубанова, Казахстан

**Аннотация.** Статья посвящена изучению влияния Оренбургско-Ташкентской железной дороги на жизнь казахского общества Тургайской области на рубеже XIX–XX вв. Железная дорога рассматривается как один из инструментов освоения окраины. На основе архивных и публицистических источников изучаются дебаты по определению маршрута железной дороги в Ташкент, изменения, произошедшие в кочевом обществе, в частности в хозяйственной жизни казахов. Исследуются мнения российской и местной элиты о значимости железной дороги, позиция чингизида С. Джантюрина. Делается вывод, что англо-российское соперничество в военной сфере подтолкнуло Россию к строительству данной железной дороги, но в определении его направления через Оренбург важную роль сыграли представители элиты Оренбургского края. Отмечается, что проведение магистрали через степь привело к появлению новых профессий, превращению укреплений в города.

**Ключевые слова:** Российская империя, Казахская степь, Оренбургско-Ташкентская железная дорога, трансформация общества.

---

\* Корреспондирующий автор  
Адреса электронной почты: [iz\\_gulbanu@mail.ru](mailto:iz_gulbanu@mail.ru) (G.B. Izbassarova)