

АКАДЕМИЯ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР

ОБЩЕСТВЕННЫЕ
НАУКИ
В УЗБЕКИСТАНЕ

Год издания шестой

4

1962

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР
ТАШКЕНТ

З. К. АХМЕДЖАНОВА

К ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА БУХАРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1914—1916 ГОДЫ)

Накануне и в период первой мировой войны в Средней Азии продолжалось строительство железных дорог, начавшееся, как известно, еще в 80-годах XIX в. с создания Закаспийской железной дороги, которая по меткому определению В. И. Ленина, стала «открывать» Среднюю Азию для российского капитала¹.

Строительство железных дорог сыграло важную роль в социально-экономической жизни Средней Азии. Особенно следует подчеркнуть тот факт, что создание железных дорог способствовало усилению процесса формирования местного промышленного пролетариата. Рабочие-железнодорожники принимали самое активное участие в революциях 1905 и 1917 г. и установлении Советской власти в крае.

Здесь нам хотелось бы осветить основные моменты строительства Бухарской железной дороги, проложенной от Новой Бухары (Каган), на Карши, Керки, Келиф, Термез с веткой Карши — Гузар — Китаб, общей протяженностью около 585 верст. Вкратце история строительства этой дороги сводится к следующему.

В 1911 г. инженер А. Н. Ковалевский (крупный предприниматель, строитель Ферганской железной дороги) обратился к царскому правительству с просьбой разрешить ему проведение изыскательских работ, на спроектированной им трассе Бухарской железной дороги от Новой Бухары до Термеза с веткой от Карши до Китаба.

Проект Ковалевского был сочувственно встречен как русским, так и бухарским правительством, а также русскими и местными капиталистами, стремившимися к освоению новых рынков и расширению торговых связей между Россией, Бухарой и Афганистаном. Кроме того, эта дорога, прокладываемая вдоль русско-афганской границы, имела большое политическое и стратегическое значение, способствуя укреплению позиций царизма в Средней Азии и на Среднем Востоке.

Предвидя большое экономическое значение новой дороги, Ковалевский проектировал в будущем проведение от нее подъездных путей к промышленным предприятиям, в частности к хлопкозаводам районов северной части ханства, Вабкента, Гиждувана, Зиндана и др.

26 августа 1911 г. А. Н. Ковалевский получил разрешение на ведение изыскательских работ по сооружению Бухарской железной дороги.

1 мая 1912 г. он представил в Министерство путей сообщения проект этой дороги². А через год, 13 июня 1913 г., было получено

¹ В. И. Ленин, Сочинения, т. 5, стр. 74.

² ЦГИАЛ СССР, ф. 274, оп. 2, д. 1397, л. 28—30.

правительственное разрешение на ее постройку и утвержден устав акционерного общества. Учредителями общества, правление которого находилось в Петербурге, были крупные промышленники (Путилов и др.); акционером его был и бухарский эмир.

В конце 1913 г. в Бухару выехал один из директоров акционерного общества — И. М. Слуцкий, который должен был начать подготовительные работы по строительству дороги³. В апреле 1914 г. в Бухаре было организовано Управление дороги и начались строительные работы⁴.

Прежде всего строительство дороги надо было обеспечить рабочей силой. Вначале (апрель — июнь 1914 г.) Управление дороги пыталось обойтись силами только местных рабочих, как более выносливых и привычных к местным климатическим условиям. К тому же Управление надеялось набрать рабочих по очень дешевой цене, учитывая острое безземелье, глубокую нищету, забитость и бесправие бухарского народа. Все это сулило учредителям общества баснословные прибыли. Что же касается необходимой для стройки квалифицированной рабочей силы, то и ее предполагалось вербовать на среднеазиатских железных дорогах, а не выписывать из России.

По предварительным расчетам, для производства земляных работ требовалось около 3000 рабочих. По этому поводу И. М. Слуцкий вел в октябре 1913—апреле 1914 г. длительные переговоры с бухарским правительством, и в результате эмир обещал предоставить в распоряжение дороги необходимую рабочую силу. В этих целях он намеревался даже запретить обычный уход рабочих на заработки за пределы ханства⁵.

По устному соглашению, эмир обязался направить на строительство дороги с 10 апреля по 15 июня, т. е. к началу укладки дороги, 3000 рабочих-землекопов⁶.

Устно же были согласованы условия оплаты труда рабочих. Поненная плата каждого из них была определена в 75 коп. (или 22 руб. 50 коп. в месяц). Праздничные и прогульные (по вине рабочего) дни оплате не подлежали. В начале каждой недели рабочий получал 3 руб. 15 коп. на питание, а по истечении месяца — остальные 7 руб. 60 коп.

За проезд к месту строительства рабочему выплачивалось 2 руб. 25 коп., которые удерживались затем из его заработка за первый месяц.

На каждые 1000 местных рабочих бухарское правительство назначало старшего чиновника с месячным окладом в 200 руб., а при нем переводчика с окладом в 75 руб. Кроме них, предусматривались многочисленные мелкие чиновники, содержавшиеся за счет рабочих. Для наблюдения за рабочими к каждой группе (по 200 человек) приставлялись полицейские аксакалы, получавшие по 50 руб. в месяц⁷.

Таким образом, Управление дороги совместно с бухарским эмиром выработали по существу кабальные условия для рабочих. Такой низкой заработной платы (75 коп. в день) не существовало тогда ни на одном железнодорожном строительстве. Сюда следует добавить назначение многочисленных бухарских чиновников без жалования, двусмысленность некоторых формулировок (например, «нерабочий день

³ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, л. 252, л. 13.

⁴ Там же, л. 249а, т. 1, л. 21—24.

⁵ Там же, л. 57—61.

⁶ Там же, л. 21—24.

⁷ Там же, л. 73.

по вине рабочих»), отсутствие выходных дней, систему выплаты заработной платы в виде задатков и т. д. Все это снижало и без того мизерный заработок рабочего и превращало его по существу в бесправного раба.

10 апреля 1914 г. из Карши была доставлена первая партия местных рабочих — 400 человек, сроком на один месяц⁸. 8 мая их сменили рабочие из других местностей ханства⁹.

К этому времени количество бухарских рабочих возросло до 1000 человек, а из горных районов Бухары ожидалось прибытие еще 800 человек¹⁰. Их должны были доставить из Каратегинского бекства в Каган кружным путем, через Фергану. Каратегинцев пригнали в Фергану за 200—300 верст пешком и разместили в чайханах на базарной площади. Здесь они оказались брошенными на произвол судьбы, без копейки денег, и вскоре начали голодать¹¹. А сопровождавшие их бухарские чиновники уехали в Маргелан.

7 мая 1914 г. в Фергану прибыл агент для особых поручений при главном инженере И. Э. Таннер и с ним артельщик с деньгами¹², а также представитель бухарского правительства Мирза Баши Мирза Наркул. При опросе рабочих выяснилось, что их вербовали насильно, не считаясь ни с семейным положением, ни с состоянием здоровья, а в результате 25% из них оказались нетрудоспособными, двое рабочих умерли по дороге, не вынеся трудностей пути.

Уехавшие в Маргелан бухарские чиновники были вызваны в Фергану, где они заявили, что денег для кормления рабочих у них не было и нет.

Каратегинцы отказались идти на строительство дороги, заявив, что они все равно ничего не получают, что чиновники наверняка отберут у них заработанные деньги. Несмотря на старания Таннера, все рабочие разбежались — одни из них вернулись домой, а другие двинулись в различные районы Ферганы в поисках работы. Подобная «организация» набора рабочей силы была типичной для того времени.

Итак, к концу мая 1914 г. на дороге работало лишь около 1000 бухарских рабочих (вместо предполагаемых 2500). Это число не могло удовлетворить запросы строительства. К тому же бухарское правительство доставляло рабочих только на один месяц, что создавало большую текучесть состава рабочих и снижало производительность их труда.

Таким образом, попытка Управления дороги выполнять земляные работы только силами бухарских рабочих оказалась безуспешной. Только позднее, когда Управление отказалось от посредничества бухарских чиновников при оплате местных рабочих, приток их резко увеличился.

Не оправдались и надежды Управления дороги на получение дешевой рабочей силы. В связи с началом весенних полевых работ и повышением цен на рабочую силу бухарское правительство потребовало уплатить бухарцам, работавшим на строительстве дороги в апреле — июне 1914 г., не по 75 коп., как было обусловлено ранее, а по общей рыночной цене того времени — 1—1,5 руб. в день¹³.

Разумеется, бухарское правительство подняло этот вопрос не в

⁸ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 249а, л. 21—24.

⁹ Там же, л. 75.

¹⁰ Там же, т. 1, л. 69—70.

¹¹ Там же.

¹² Там же.

¹³ Там же, л. 57—61.

целях защиты прав рабочих, а в интересах тех многочисленных прихлебателей, которые кормились и обогащались за их счет.

В результате длительной переписки и долгих споров с эмиром Управление дорог вынуждено было заплатить каршинским рабочим по 1 руб. 20 коп. в день, а бухарским — по 1 руб.¹⁴

В конце мая — начале июня 1914 г., когда стало ясно, что провести все земляные работы силами только бухарских рабочих не удастся, Управлению дороги пришлось принять срочные меры к набору рабочих со всех концов страны и из сопредельных государств. Так начался второй этап в наборе рабочей силы на строительство Бухарской дороги, продолжавшийся с июня до октября 1914 г.

Особенно большие надежды возлагались на вербовку рабочих в Иране. В конце мая 1914 г. в Мешхед выехали И. М. Слуцкий и агент дороги Алексеев для вербовки персидских рабочих¹⁵. В Мешхеде было решено еженедельно нанимать по 400 человек¹⁶.

Персидских рабочих следовало набирать сроком на 6 месяцев и направлять на ст. Каахка, а оттуда поездом до Кагана. Правление дороги обязалось уплатить за паспорта, консульские сборы, выдать рабочим кормовые за время переезда от Мешхеда до Каахки, оплатить стоимость билетов от ст. Каахка до Бухары и стоимость билетов на обратный путь, если рабочий проработает не менее 6 месяцев.

Управление должно было также обеспечить рабочих водой, дровами, палатками, кошмами, котлами, ведрами, чайниками и т. д. Оплата труда была установлена в размере 1 руб. 20 коп. за 1 куб. сажень земляных работ.

По подсчетам Слуцкого, каждый рабочий должен был обойтись в день по 72,5 коп., если учитывать все расходы дороги на их вербовку в Персии.

Каждый персидский рабочий обязывался проработать не менее 6 месяцев, а при досрочном уходе с работы он должен был возратить все произведенные на него расходы и лишался бесплатного билета на обратную дорогу¹⁷. Таким путем Управление дороги надеялось закабалить попавших на строительство персидских рабочих.

В июне 1914 г. директор Управления Слуцкий вернулся в Бухару, оставив в Мешхеде агента дороги Алексева¹⁸.

После заключения договора о наборе представители дороги Франко и Агаджамов разослали своих комиссионеров в Турбете-и-Туршиз, Каин, Нишабур, Себзевар и другие иранские города для вербовки рабочих. Однако дело шло очень туго. 19 июня 1914 г. главный инженер Кикодзе телеграфировал в Петербург, что «отправка рабочих Персии идет пока медленно, по сообщению агента, задержка местными условиями. выправки паспортов»¹⁹.

В действительности же неудача с набором персидских рабочих объяснялась более серьезными причинами.

Английская миссия в Иране вела активную агитацию против отправки персидских рабочих на строительство Бухарской железной дороги и другие работы в Средней Азии. Местные землевладельцы тоже агитировали за отказ рабочих от найма, боясь лишиться рабочих рук во время уборки урожая. Они применяли даже насильственные меры, чтобы воспрепятствовать выезду рабочих из деревень.

¹⁴ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 249а, т. 1, л. 75.

¹⁵ Там же, л. 57—61.

¹⁶ Там же, л. 62—63.

¹⁷ Там же, д. 252, л. 177.

¹⁸ Там же, л. 184—185.

¹⁹ Там же, д. 249а, т. 1, л. 37.

К тому же персидские рабочие получали от своих собратьев, уже занятых на стройке, сообщения о крайне неблагоприятных условиях труда, о плохом питании, небезопасности жилья, грубости администрации, задержках с выплатой заработной платы, а также о высокой заболеваемости и большой смертности среди рабочих.

Кроме того, в 1914 г. в Иране выдался обильный урожай, и рабочим не было смысла искать работу на стороне. И, наконец, в связи с началом первой мировой войны они просто боялись выезжать на заработки в Россию²⁰.

Комиссионерам Франко и Агаджамову удалось набрать и послать из Мешхеда всего 294 человека (вместо 2000). В Бухару прибыло 226 человек, а через два месяца из них осталось 115—остальные либо ушли с работы, либо заболели, а некоторые не вынесли тяжелых условий труда и умерли²¹.

Таким образом, попытка заменить бухарских рабочих персидскими не увенчалась успехом.

Управление дороги всячески старалось получить рабочих из Туркмении, Закавказья, Сибири и центральных районов России.

В июне 1914 г. оно просило даже начальника тюремного управления края направить на строительство магистрали партию арестантов²². И, наконец, Управление дороги обратилось к другим дорогам — Уральско-Илецкой, Саратовской, где осенью на некоторое время обычно прекращались работы,— с просьбой о временной переброске их рабочих в Бухару²³.

С половины июня 1914 г. за счет прибытия текинских и других рабочих число строителей несколько увеличилось и достигло 1300 человек²⁴.

Однако начало первой мировой войны вызвало новые трудности в наборе рабочей силы.

В связи с прекращением товарно-пассажирского движения на железных дорогах временно прекратился приток рабочих из внутренних губерний. Объявление войны вызвало тревогу среди местных и персидских рабочих, и они решили выжидать в своих селениях хода дальнейших событий.

В телеграмме главного инженера дороги Кикодзе правлению акционерного общества по строительству Бухарской дороги сообщалось, что агенты Управления дороги ищут рабочих в Персии, Асхабаде, Мерве, Ташкенте, в Поволжье, Тамбовской, Рязанской, Уфимской губерниях, на Алтае, в киргизских степях и других районах²⁵.

Только к началу сентября 1914 г. число рабочих на строительстве несколько увеличилось, превысив 2,5 тыс. человек²⁶. Выросло и число рабочих местных национальностей, работавших на дороге землекопами, чернорабочими, каменщиками, столярами, стекольщиками, штукатурами, печниками, плотниками, слесарями, кузнецами, молотобойцами и т. д.

К концу октября 1914 г., с восстановлением сквозного товарно-пассажирского движения в России, число рабочих на дороге увеличилось, и они приступили к укладке пути. Так начался третий этап

²⁰ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 69, л. 15—19; д. 249а, т. I, л. 57—61.

²¹ Там же, д. 69, л. 17—19.

²² Там же, д. 249а, т. I, л. 40, 57—61.

²³ Там же.

²⁴ Там же, л. 47а.

²⁵ Там же, л. 84—85.

²⁶ Там же, л. 101.

строительства, когда дорога была в достаточной степени обеспечена рабочей силой. К 20 октября 1914 г. на стройке работало 4400 рабочих, из них около 3000 — из местных национальностей²⁷.

В конце октября — начале ноября 1914 г., в связи с октябрьскими и ноябрьскими стачками рабочих (о чем будет сказано ниже), строительства ушло около 1500 человек²⁸. Это сильно отразилось на ходе работ, но теперь Управлению дороги было легче выйти из положения в связи с установлением сквозного движения, резким увеличением численности местных рабочих и привлечением к строительству дороги военнопленных, размещенных в тыловом Туркестанском крае.

К середине декабря 1914 г. на строительстве дороги работало уже 6800 человек²⁹.

Текущее количество рабочей силы было по-прежнему велико. Так, в начале марта 1915 г. наблюдался отлив привезенных из России русских рабочих ввиду приближения весеннего сева, а также в связи с тяжелыми условиями труда³⁰. Но администрация дороги восполняла эту убыль за счет привлечения рабочих местных национальностей, а также военнопленных, количество которых в военных лагерях Средней Азии возросло до 50 тыс. человек. Это были, главным образом, сербы, хорваты, словенцы, словаки, русины, поляки и чехи³¹.

В начале июня 1915 г. на строительстве дороги работало почти 7 тыс. рабочих, в том числе 1600 военнопленных³², а в начале апреля 1916 г. здесь работало уже (партиями от 5 до 450 человек) 4188 военнопленных³³.

Во второй половине 1915 г. — первой половине 1916 г. число рабочих на стройке колебалось от 6 до 8 тыс. человек.

Министерство путей сообщения и правление общества Бухарской железной дороги требовали, чтобы Управление дороги обеспечило завершение строительства к середине июня 1916 г., т. е. на год раньше назначенного срока³⁴. Причем Министерство путей сообщения разрешало даже сдать дорогу с большими недоделками. Эта спешка была вызвана внутренним и международным положением страны. Империалистическая война продолжалась. Царские войска терпели одно поражение за другим. В стране усиливалась разруха всего народного хозяйства. Недовольство народным масс принимало все более острые формы. Непокойно было и на далекой окраине России — в Туркестане.

В этих условиях правление общества стремилось как можно быстрее завершить строительство дороги, используя все средства вплоть до получения отсрочки от призыва в армию для служащих Бухарской дороги. В результате всех этих мер строительство дороги было завершено к 16 июля 1916 г., т. е. на год раньше срока, хотя дорога была сдана в эксплуатацию с большими недоделками.

Следует подчеркнуть, что строители дороги работали в исключительно трудных условиях. Продолжительность рабочего дня достигала 10—12 часов. Очень часто рабочие оставались без продуктов, а если продукты и поступали, то качество их было очень низким, а цены непомерно высокими.

²⁷ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 249а, т. 1, л. 117.

²⁸ Там же, л. 161—162.

²⁹ Там же, л. 200—201.

³⁰ Там же, т. II, л. 132—133.

³¹ Там же, д. 107, л. 40.

³² Там же, д. 249, т. II, л. 181.

³³ Там же, д. 269, л. 458—460.

³⁴ Там же, д. 248, т. III, л. 53—55.

В архиве сохранились многочисленные жалобы рабочих на плохое снабжение их продовольствием. Фельдшер Зборовский, осмотрев лавку Бекназарова 3 апреля 1915 г., писал, что бочка с капустой оказалась покрытой изнутри толстым слоем плесени; в капусте была масса червей; селедка оказалась негодной к употреблению; томат и грибы были покрыты плесенью. Как отмечалось в докладной записке, продовольствие было очень сильно загрязнено³⁵.

Рабочие жили в палатках и полужемлянках. На некоторых участках вообще не было никакого жилья, и с ранним наступлением холодов рабочие оказались там под открытым небом.

Особенно тяжелы были условия труда и жизни местных, персидских рабочих и военнопленных.

Доктор Греков, осмотревший дорогу в 1916 г., писал: «Громадное большинство военнопленных рабочих при моем отъезде выглядело оборванными. . . обувь многих развалилась. Неодинаково и неравномерно организовано продовольствие военнопленных: кое-где производится всего одна варка пищи, причем в ужин рабочие ничего не получают, кроме чая или кофе»³⁶.

Тяжелый труд, отсутствие жилья, скученность рабочих, плохое питание и т. п. вызывали эпидемии сыпного тифа, цинги, малярии, желудочных заболеваний и высокую смертность среди рабочих³⁷.

На строительстве дороги для всех категорий рабочих была установлена более низкая заработная плата, чем на других дорогах. Даже на Сибирской дороге (в 1891—1904 гг.) заработная плата была выше, чем на Бухарской, причем цены на продукты питания в то время были гораздо ниже, чем в 1914—1916 гг.³⁸

Рабочие разных национальностей получали различную плату за одну и ту же работу. Во многих случаях договоры с рабочими не заключались, а если и заключались, то в очень неопределенной формулировке, открывавшей широкий простор для обмана рабочих.

Жестокая эксплуатация, тяжелые условия труда и произвол администрации дороги вызвали резкий протест рабочих.

В первый период, когда на стройке были заняты только местные рабочие, распространенной формой протеста был уход с работы. Так, в мае 1914 г. 400 бухарских рабочих, проработав 10 дней на участке Каракульбазар, отказались продолжать работу и ушли³⁹. 6—7 августа 1914 г. не вышли на работу 400 рабочих, которым было предложено перейти на сдельную оплату труда. Таких примеров можно привести немало.

Второй период движения рабочих — строителей Бухарской дороги начинается с того момента, когда в строительстве стали принимать участие русские рабочие, возглавившие борьбу за улучшение экономического положения строителей.

Первые серьезные выступления рабочих дороги относятся к концу октября 1914 г. В октябре Управление дороги завербовало в различных районах России 2500 рабочих, и к концу октября они стали прибывать партиями по 300—400 человек. Прибытие совпало с наступлением холодного, дождливого периода, но Управление дороги не

³⁵ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 113, л. 127.

³⁶ Там же, д. 269, л. 476—478.

³⁷ Там же, д. 261, л. 78—83, 87, 137; д. 249, т. II, л. 225; д. 269, л. 162, 311, 395, 458—460; д. 149, л. 235.

³⁸ См. В. Ф. Борзунов, Рабочие Сибирской железнодорожной магистрали в 1891—1904 гг., журн. «История СССР», 1959, № 4, стр. 37.

³⁹ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 249а, т. I, л. 19—20.

позаботилось о создании минимальных человеческих условий для рабочих.

Добравшись пешком из Новой Бухары к месту строительства, рабочие увидели, что для них не подготовлены даже временки или землянки, и, выразив возмущение, стали возвращаться в Новую Бухару. Не вынеся тяжелых условий, холода и голода, уходили строители и ранее прибывшие рабочие.

Недовольство строителей вылилось в стачку, начавшуюся 21 октября. Рабочие, особенно приехавшие из Пензенской губернии, требовали постройки теплых барачков, бани и больницы⁴⁰, увеличения заработной платы и оказания им бесплатной медицинской помощи.

Администрация предложила рабочим временно поместиться в теплушках, но рабочие отказались от этого. Они самовольно разместились в здании Управления дороги и заявили, что приступят к работе лишь тогда, когда будут построены теплые барачки. В противном случае они требовали возвращения их на родину.

Эти события испугали не только Управление дороги, но и туркестанского генерал-губернатора, который послал 26 октября 1914 г. в Петербург телеграмму следующего содержания: «На строящейся Бухарской дороге происходят массовые недоразумения между рабочими и администрацией на почве малой платы, неудовлетворительности помещений и отсутствия медицинской помощи. Рабочие настаивают на отправлении их на родину, в Пензенскую губернию, отказываясь от работ и заявляя о неимении средств для пропитания. Наш политический агент доносит о невозможности успокоить рабочих и опасается массовых беспорядков. Направив на дорогу судебные власти, прошу предоставить мне в случае надобности отправить рабочих на родину бесплатным поездом»⁴¹.

28 октября 1914 г. было решено отправить рабочих домой за счет Управления дороги⁴². Первая партия — 481 человек — была отправлена на родину в октябре 1914 г.

Этот успех воодушевил рабочих, и в дальнейших выступлениях они следовали примеру пензенских товарищей, настойчиво требуя отправления их на родину⁴³.

В начале ноября 1914 г. в Чарджуй прибыло 419 вновь завербованных рабочих. Узнав о местных условиях труда, почти половина из них не пожелала ехать дальше, по Аму-Дарье, на южные участки дороги. 140 человек остались в Кагане и потребовали, чтобы их вернули домой. 3 ноября к бастующим присоединилось еще 150 человек, бросивших работу в Карши⁴⁴.

Чтобы удержать рабочих, Управление дороги шло на различные уступки и давало им всевозможные обещания. Оно предоставило рабочим для жилья теплушки, согласилось уплатить за прогульные дни, обещало отправить их домой за счет дороги, если они отработают определенное количество дней (гораздо меньшее, чем записано в договоре), и, наконец, обещало предоставить работу на ближайшем участке⁴⁵.

Но рабочие настаивали на своих требованиях. Вскоре число бастующих достигло 800 человек⁴⁶.

⁴⁰ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 249, т. II, л. 6.

⁴¹ Там же, д. 249а, т. I, л. 143.

⁴² Там же, д. 249, т. II, л. 6.

⁴³ Там же, л. 14.

⁴⁴ Там же, л. 18—21.

⁴⁵ Там же.

⁴⁶ Там же.

Российское политическое агентство в Бухаре, боясь дальнейшего развития забастовочного движения, настойчиво требовало, чтобы Управление дороги отправило всех 800 рабочих домой за счет дороги⁴⁷. После долгих споров администрация дороги вынуждена была, наконец, отправить на родину 727 рабочих⁴⁸.

Всего за время стачек с 24 октября по 14 ноября 1914 г. со строительства дороги ушло 1500 рабочих, из них свыше 1100 человек были отправлены за счет Управления дороги⁴⁹.

В конце января 1915 г. рабочие-бакинцы, работавшие на Пули-зинданском тоннеле, прекратили работу, потребовав увеличения заработной платы. Управление дороги уволило их и вынуждено было заново набирать рабочих⁵⁰.

В середине июня 1915 г. из-за ухода рабочих приостановились работы на участке подрядчика Георгиевского⁵¹. В июле 1915 г. каменщики из артелей Шутова, Старкова, Большакова, бросив работу, явились к политическому агенту в Бухаре и потребовали отправить их домой за счет дороги. Им удалось настоять на своем требовании⁵².

В середине июля 1915 г. каменщики артели Казакова в Керках три дня не работали из-за отсутствия воды. Контора участка не хотела оплатить эти дни. Тогда рабочие прибыли в Бухару и стали требовать от Управления выдачи им паспортов. Администрация пыталась их успокоить, но рабочие настояли на своем⁵³.

В мае 1916 г. из 250 каменщиков и плотников, привезенных агентом дороги Крыгиным, только 27 человек после ряда дополнительных уступок согласились работать, а 223 рабочих вернулись на родину⁵⁴. 21 июня 1916 г. оставшиеся каменщики также не вышли на работу и потребовали расчета. Управление обещало им увеличить заработную плату, изменить время начала и конца работы, установить денежную награду, но несмотря на все увещевания, 22 каменщика ушли с работы⁵⁵.

21 мая 1916 г. работавшие в Наутшинхаре (близ Термеза) каменщики бросили работу и ушли несмотря на уговоры администрации⁵⁶.

В июне 1916 г. 126 плотников предъявили Управлению Бухарской железной дороги следующие требования:

«1. Принять дни с 23 апреля по 1 мая 1916 г. за рабочие и уплатить за них, за исключением задатка, 15 рублей.

2. Установить умеренные цены на продукты питания: 1 фунт черного хлеба — 5 коп., 1 фунт белого хлеба — 8 коп., 1 фунт мяса — 16 коп.

3. Кипяток должен быть всегда.

4. Квартиры должны быть хорошие, обеспечены деревянными койками.

5. Если кто из рабочих не сможет перенести климат и захочет уехать, то Управление не должно их задерживать.

6. При болезни рабочих Управление должно уплатить 50% заработной платы.

⁴⁷ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 249, т. II, л. 16—22.

⁴⁸ Там же, л. 22.

⁴⁹ Там же, д. 249а, т. I, 161—162.

⁵⁰ Там же, д. 249, т. II, л. 81.

⁵¹ Там же, л. 192—194.

⁵² Там же, д. 263, л. 5, 14.

⁵³ Там же, л. 12—14.

⁵⁴ Там же, д. 248, т. III, 53—55.

⁵⁵ Там же, д. 261, л. 238.

⁵⁶ Там же, л. 241.

7. Продолжительность рабочего дня должна быть 9 часов.

8. Заработную плату выплачивать 2 раза в месяц — 1 и 15 числа.

9. Повара должны быть за счет дороги».

Эти требования, подписанные от имени всех рабочих плотником Максимом Кацановым⁵⁷, были более серьезными и лучше продуманными, чем в предшествующий период.

Забастовочное движение на Бухарской железной дороге принимало все более массовый и организованный характер. И не удивительно, что когда летом 1916 г. началось национально-освободительное восстание народов Средней Азии, администрация края, боясь, что движение охватит и дорожных рабочих, установила на дороге военную охрану⁵⁸. На Бухарской железной дороге была размещена рота войск под начальством Вольнцевиича. Штабквартира ее находилась в Новой Бухаре⁵⁹.

Много беспокойства доставляли администрации и военнопленные, занятые на строительстве дороги, среди которых также усиливались волнения и наблюдались массовые отказы от работы.

Таким образом, строительство Бухарской железной дороги способствовало формированию местного пролетариата и развитию рабочего движения в Бухарском ханстве, явившегося составной частью общего революционного движения туркестанского пролетариата в предреволюционные годы.

З. К. Ахмеджанова

БУХОРО ТЕМИР ЙУЛИНИНГ ҚУРИЛИШ ТАРИХИДАН (1914—1916 ЙИЛЛАР)

Мақолада Бухоро темир йўлининг (Когон-Термез) қурилиш тарихи қисқача баён этилади. Бунда темир йўл қурувчи ишчиларнинг ниҳоятда оғир аҳволи ва уларнинг ўз ҳуқуқлари учун олиб борган қурашлари (оммавий равишда ишдан кетиб қолиш, иш ташлаш ва бошқалар) алоҳида таъкидлаб кўрсатилади. Автор темир йўл қурилиши Бухоро хонлигида ишчилар синфининг вужудга келишига ва ишчилар ҳаракатининг ривожланишига сабаб бўлганлигини очиб беради.

⁵⁷ ЦГИАЛ СССР, ф. 301, оп. 1, д. 263, л. 335—336.

⁵⁸ Там же, д. 269, л. 495—496.

⁵⁹ Там же, д. 261, л. 242.

АКАДЕМИЯ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР

ОБЩЕСТВЕННЫЕ
НАУКИ
В УЗБЕКИСТАНЕ

Год издания седьмой

3

1963

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР
ТАШКЕНТ

И. ГАФУРДЖАНОВА

О СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ ЗНАЧЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ФЕРГАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТУРКЕСТАНЕ

Классики марксизма-ленинизма неоднократно говорили о значении строительства железных дорог в колониальных и зависимых странах. Оно не только облегчало эксплуатацию колоний метрополиями, но и содействовало, помимо и даже вопреки желаниям колонизаторов, проникновению и развитию там капиталистических отношений со всеми вытекающими последствиями — появлением местной буржуазии и пролетариата, а также обострением классовой борьбы.

С перерастанием капитализма в свою высшую и последнюю стадию — империализм — колонии все более превращаются в рынки вывоза капитала из метрополий, и одной из сфер наиболее выгодного приложения этого капитала является сооружение железных дорог.

Насколько выгодным делом было железнодорожное строительство, например, в конкретных условиях колониального Туркестана, видно уже из того факта, что еще в конце XIX в. русский и даже местный частный капитал добивались от царского правительства узаконения частного предпринимательства в железнодорожном строительстве.

После присоединения Туркестана к России Фергана, как известно, становится одной из наиболее крупных сырьевых баз метрополии, все более специализируясь на производстве товарного хлопка. Эта специализация зашла настолько далеко, что в прессе того периода стали все чаще раздаваться голоса о возможности перевода всей текстильной промышленности России на отечественный (т. е. туркестанский) хлопок.

Русские мануфактуристы мечтали об этом еще с конца XVIII в., когда первые опыты с бухарским хлопком на Александровской мануфактуре показали полную возможность обработки его на прядильных и ткацких станках. А к 1915—1916 гг., т. е. ко времени постройки Ферганской железной дороги, удельный вес ферганского хлопка достигал 80% от общего вывоза хлопка из Туркестана.

Рост вывоза хлопка и увеличение общего товарооборота Ферганской долины требовали проведения в ней железных дорог. В свою очередь, сооружение Самарканд-Андижанской ветки (1899) способствовало дальнейшей специализации Ферганской долины на производстве хлопка. Будучи удобным и дешевым видом транспорта, железная дорога облегчила вывоз хлопка и другой сельскохозяйственной продукции из Ферганы.

Развитие хлопководства в Ферганской долине вызвало необходимость расширения железнодорожной сети в Фергане, и в 1911—1916 гг. основанное на частном капитале акционерное общество осуществило строительство новой железной дороги от ст. Коканд через

Наманган до Джалалабада (269 верст). Экономическое значение этой дороги характеризуется приведенными в табл. 1 данными о перевозке хлопковых грузов за 1913—1916 гг.

Таблица 1*

Грузы	Объем перевозок, пудов			В % к общей перевозке грузов		
	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1913 г.	1914 г.	1915 г.
Хлопок	1 457 541	1 723 967	1 649 821	26,6	28,3	36,1
Хлопковое масло	459 296	426 910	430 077	5,8	5,6	5,1
Хлопковые семена	387 935	11 875	194 993	4,9	0,2	2,3
	2 303 072	2 162 752	2 274 891	37,3	34,1	43,5

* Отчет по эксплуатации Ферганской железной дороги за 1915 г., Пг., 1916, стр. VIII.

Наличие железнодорожного транспорта позволило также снабжать Ферганскую область изделиями российской промышленности и хлебом. Надо сказать, что с 1907 по 1915 г. посевные площади зерновых культур в Фергане сократились с 603 206 до 354 326 десятин, т. е. почти вдвое¹, главным образом в связи со специализацией сельского хозяйства области на производстве товарного хлопка. Таким образом, ферганское дехканство попало в полную зависимость от привозного хлеба. Так, в 1914—1915 гг. хлебные грузы составляли 35—40% общего грузооборота. Специализация дошла до того, что в некоторых уездах хлопчатник занимал почти 100% всей посевной площади. В 1913 г. в трех волостях Кокандского уезда — Араван, Банжирован и Кенегес — и трех волостях Андижанского уезда — Базар-Курган, Карасу, Хокен — хлопчатник был уже почти единственной культурой. Сельское хозяйство Ферганы получало все более одностороннее развитие. Этот рост общественного разделения труда, по словам В. И. Ленина, «и является основным моментом в процессе создания внутреннего рынка для капитализма»².

Производя хлопок на рынок, дехканские хозяйства Ферганской области втягивались в товарооборот местного, а через него — и общероссийского рынка. Ферганский хлопок через Кинель и Красноводск отправлялся в основном в Европейскую Россию — в Москву, Петроград, Ригу, Ростов и другие города.

Так железная дорога положила конец вековой замкнутости, длительной изоляции области от внешнего мира, стимулировала рост подвижности населения Ферганы. В 1913 — 1915 гг. по Ферганской железной дороге было перевезено свыше 416,5 тыс. пассажиров.

Развитие железнодорожной сети способствовало росту городов в Ферганской области. Здесь открываются отделения банков, представительства крупных торговых фирм. В 1906 г. в Коканде был создан биржевой комитет для регулирования торговли хлопком в Фергане, открыта таможня для торговли с заграницей.

¹ А. П. Демидов, Экономический очерк хлопководства, хлопковой торговли и хлопковой промышленности Туркестана, М., 1926, стр. 36.

² «Туркестанское сельское хозяйство», 1913, № 8, стр. 797.

³ В. И. Ленин, Полное собрание сочинений, т. 3, стр. 22.

Появление Ферганской железной дороги имело и другие последствия, а именно: создание заводов по первичной обработке хлопка-сырца и его производных, а также предприятий, необходимых для функционирования самой дороги, — ремонтных мастерских, депо, разработки месторождений угля, нефти и др. Царское правительство и русские капиталисты, при всем их желании сохранить Ферганскую область только в качестве сырьевой базы российской текстильной промышленности, не могли помешать постепенному развитию ее производительных сил.

До проведения Среднеазиатской железной дороги большинство хлопкоочистительных заводов Ферганы работало на водяных двигателях; в 1892 г. насчитывалось всего 46 таких двигателей. Открытие железной дороги ускорило появление здесь паровых двигателей, а затем и двигателей внутреннего сгорания, число которых в области увеличилось за 1904—1913 гг. с 5 до 86, т. е. более чем в 17 раз⁴.

После проведения железной дороги, приблизившей продукцию ферганской экономики к рынкам сбыта, в области стали развиваться, помимо хлопкоочистительной, маслособойная, мыловаренная промышленность, горное дело, добыча нефти, ранее отсутствовавшие или находившиеся в зачаточном состоянии.

До постройки железных дорог хлопковые семена, например, не представляли почти никакой ценности и не принимались во внимание дехканами при определении доходности хлопководства. Отдаленность рынка сбыта, дороговизна караванной доставки и длительный оборот капитала мешали росту маслособойного производства. Железная дорога устранила эти преграды, и цены на хлопковые семена стали быстро расти, что побудило заводоладельцев выдвинуть даже вопрос об установлении твердых цен на семена.

В 1912 г. в Коканде состоялось собрание представителей маслособойных заводов Ферганы в целях согласования общих мероприятий по регулированию цен на хлопковые семена⁵. Борьба за гегемонию в маслособойном производстве становится важной задачей хлопковых фирм. Только заводы Андреевского товарищества и группы «Бешбош» перерабатывали 60—70% семян, поступавших на маслособойные заводы⁶.

К. Маркс, отмечая роль железных дорог (на примере Мексики), писал, что они облегчили доступ к богатствам земных недр, доставку на промыслы современной техники и тем самым значительно расширили масштаб добычи и снизили себестоимость продукции⁷.

Аналогичные явления наблюдаются и в Фергане. Так, благодаря железным дорогам, которые приблизили уголь к потребителям, стала возможной доставка угля и в зимнее время. В 1913 г. Фергана поставляла 60—70% угля, добываемого в Туркестане⁸.

Нефтепромыслы Чимиона стали поставщиками топлива для Среднеазиатской, Оренбург-Ташкентской, Ферганской железных дорог и Аму-Дарьинской флотилии, не говоря уже о заводах по первичной обработке хлопка-сырца.

Сооружение и деятельность железных дорог способствовали, таким образом, концентрации капитала. Строительство железных дорог в Фергане явилось источником быстрого обогащения ряда русских и

⁴ А. П. Демидов, указ. соч., стр. 142.

⁵ «Туркестанское сельское хозяйство», 1912, № 6, стр. 29.

⁶ А. П. Демидов, указ. соч., стр. 219.

⁷ К. Маркс, Капитал, т. I, стр. 150.

⁸ «Туркестанские ведомости», 1910, № 150.

местных капиталистов, наживавшихся не только на железнодорожных концессиях и высоких тарифах, но и на всевозможных мошеннических махинациях, в том числе на беззастенчивой спекуляции акциями.

«Постройка желдор, — указывал В. И. Ленин, — кажется простым, естественным, демократическим, культурным, цивилизаторским предприятием: такова она в глазах буржуазных профессоров... На деле капиталистические нити, тысячами сетей связывающие эти предприятия с частной собственностью на средства производства вообще, превратили эту постройку в орудие угнетения *миллиарда* людей (колонии плюс полуколонии), т. е. больше половины населения земли в зависимых странах и наемных рабов капитала в «цивилизованных» странах»⁹.

В этом плане характерна роль учредителя акционерного общества Ферганской железной дороги А. Н. Ковалевского — ловкого дельца, типичного представителя русского «грюндерства» в колониальном Туркестане. Еще во время подготовки строительства Коканд-Наманганской железной дороги А. Н. Ковалевский обещал (в выпущенной им брошюрке), что владельцы облигаций этой дороги смогут в первую очередь получать на ней должности, причем с зарплатой на один разряд выше, чем полагалось бы владельцу облигаций по его квалификации¹⁰.

«Когда началась постройка Ферганской железной дороги, — пишет по этому поводу Д. И. Манжара, — предприниматели этой частной железной дороги предложили рабочим Ташкентских главных мастерских Среднеазиатской железной дороги купить их акции. Наш начальник цеха рисовал нам картину, что лет через пять купивший акцию станет если не капиталистом, то во всяком случае богатым человеком. Около 50 человек купило акции»¹¹.

Служащих Лодзинской фабричной железной дороги также заверили, что Коканд-Наманганская железная дорога будет строиться «на новых началах», т. е. все служащие ее должны стать акционерами дороги. Тот, кто приобретет несколько акций, получит должность на один разряд выше занимаемой им на Лодзинской дороге. Например, помощник начальника станции займет должность начальника станции, помощник машиниста — должность паровозного машиниста и т. д., причем с оплатой, вдвое превышающей ставки, принятые на Варшавско-Венской железной дороге, оплачивавшей своих служащих гораздо выше, чем остальные железнодорожные компании¹².

Многие железнодорожники, а также механики Туркестанского края и Лодзи, соблазненные столь радужными перспективами, приобрели облигации общества, распродав для этого свое имущество и заняв деньги у ростовщиков, и даже переселились в Фергану. Однако вскоре их постигло большое разочарование, и в 1910 г. им пришлось подать коллективную жалобу на имя туркестанского генерал-губернатора и министра путей сообщения. В жалобе говорилось:

«Мы понесли значительные материальные убытки; мало того, нас и семейства наши ожидает еще полное разорение в ближайшем будущем, ибо подошел срок возврата занятых денег — потому что со дня на день ожидается экзекуция судебного пристава»¹³.

⁹ В. И. Ленин. Сочинения, т. 22, стр. 178-179.

¹⁰ ЦГИАЛ, ф. 274, оп. 5, д. 179, л. 157; ЦГА УССР, ф. II-1, оп. 12, д. 1814, л. 86.

¹¹ Д. И. Манжара, Революционное движение в Средней Азии, 1905—1920 гг., Ташкент, 1934, стр. 8.

¹² ЦГА УССР, ф. II-1, оп. 12, д. 1814, л. 86.

¹³ ЦГИАЛ, ф. 274, оп. 5, д. 179, л. 57.

Однако туркестанский генерал-губернатор оставил это заявление без последствий, посоветовав жалобщикам обратиться к прокурору. Но чтобы судиться с дорогой, нужны были деньги, а их-то и не было у обманутых железнодорожников.

Следует отметить также, что в большинстве случаев рабочие Ферганской железной дороги получали оплату по должности ниже той, которую они фактически занимали. Так, если на данном участке дороги по смете полагалось иметь 24 штатных паровозных машиниста, то дорога принимала только 16, а на остальных должностях держала помощников машинистов, выплачивая им по 40 руб. в месяц, тогда как им следовало получать от 50 до 60 руб.¹⁴ Промывальщику паровозов вместо 30 руб. по смете платили 23 руб.; водолей при водокачке ст. Чуст вместо 30 руб. получал 12 руб. и т. д. Немудрено поэтому, что только в 1915 г. «экономия» по недоплаченному окладному содержанию составила по Ферганской железной дороге 4588 руб.¹⁵ Эти «сбережения» образовались, конечно, не за счет урезки зарплаты управленческого аппарата.

Ферганская железная дорога была одной из самых прибыльных отраслей народного хозяйства области. Основной доход общество железной дороги получало от перевозки хлопковых и хлебных грузов. Так, в 1913 г. выручка от хлебных грузов составляла 26,3%, а в 1915 г. — 35,0%; выручка от хлопковых грузов в 1913 г. достигала 40,2%, а в 1915 г. — 38,0% от общей суммы дохода¹⁶.

Ферганская железная дорога имела также политическое и военно-стратегическое значение. Как известно, в результате так называемой Синьхайской революции 1911—1913 гг. в Китае была свергнута монархия и введено республиканское правление. Власти прилегающей к Туркестану китайской провинции Синьцзян, назначенные еще свергнутой маньчжурской династией, рассчитывали на интервенцию со стороны России для восстановления монархии (как это было в 1871 г., когда царское правительство оккупировало Кульджу во время возглавленного Якуб-беком антикитайского восстания). Однако на этот раз царизм воздержался от прямого вмешательства во внутренние дела Китая, выжидая дальнейшего развития событий.

Тем не менее события в Китае сильно тревожили царское правительство. Поэтому, когда А. Н. Ковалевскому было дано разрешение на строительство Андижан-Джалалабадской железнодорожной линии, русское правительство учитывало возможность использования ее, в случае необходимости, для концентрации военных сил и снабжения армии как в Кашгарском направлении, так и в Нарынском крае Семиреченской области¹⁷.

Однако самое главное, объективно-прогрессивное значение появления рельсового пути в таком еще недавно замкнутом районе, как Фергана, состояло в том, что оно укрепляло связи с центром страны, облегчало сближение местных трудящихся с передовым русским рабочим классом. Растущее общение местных трудящихся с революционными русскими рабочими и интеллигентами, постепенное вовлечение их в русло общероссийского революционного движения привело затем к сложению боевого союза русского рабочего класса с трудовыми массами многомиллионного крестьянства национальных окраин, и этот союз обеспечил победу социалистической революции в Средней Азии.

¹⁴ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1 д. 221, л. 45.

¹⁵ Отчет по эксплуатации Ферганской железной дороги за 1915 г., стр. 243—264.

¹⁶ Там же.

¹⁷ ЦГА УзССР, ф. И-1, оп. 12, д. 1743, л. 96.

И. Гофиржонова**ТУРҚИСТОНДА ФАРҒОНА ТЕМИР ЙЎЛИ ҚУРИЛИШИНING СОЦИАЛ-ИҚТИСОДИЙ АҲАМИЯТИ ҲАҚИДА**

Мақолада Фарғона темир йўли қурилишининг (1911—1916) аҳамияти баён қилинади. Авторнинг таъкидлашича, темир йўл қурилишининг объектив-прогрессив аҳамияти шундаки, у маҳаллий меҳнаткашларнинг революцион рус ишчилар синфи билан алоқаларини мустаҳкамлашга, маҳаллий меҳнаткашларнинг умумрус революцион ҳаракати гирдобига тортилишига ёрдам берди.
