

Мұхатова О.Х.

тарих ғылымдарының докторы,
әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің профессоры,
Қазақстан, Алматы қ., e-mail: Orazgul7@rambler.ru

XX ҒАСЫРДЫҢ БАСЫНДАҒЫ ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ТЕМІР ЖОЛ ҚҰРЫЛЫСЫ

Мақалада Ұлы Дала елінің темір жолдарының бастаулары туралы айтылады. Тәуелсіз мемлекеттің экономикасын дамытуға өз үлесін қосатын болат жолдың өткенін талдаудың өзектілігіне назар аударылады. Мәселе эволюционизм теориясының, өркениеттілік бағытының және тарихилық принципі ауқымында қарастырылады. Бұл ұстаным темір жолды салуға қатысты түрлі пікірлерді, шығарылған шешімдерді балама тұжырымдар ретінде қарастыруға жол ашады. Зерттеудің нақты, салыстырмалы талдау, жүйелеу, салыстыру, хронологиялық, ретроспективті әдістері өлкедегі екінші темір жолды салудың бастауларын, салынуын, ұтымды тұстарын, тарихи маңызын көрсетуге мүмкіндік тудырған. Түркістан аймағын Ресейдің еуропалық бөлігімен байланыстырған Орынбор-Ташкент темір жолын жол құрылысы және оның отарлау саясатындағы орны мен рөлі баяндалады. Закаспийский темір жолының келеңсіз тұстары айқындалады. Темір жол магистралін салудағы пікір-таластар және ұсынылған бағыттар қарастырылады. Орынбор-Ташкент немесе Александров Гай бағытын таңдаудың тиімділігі төңірегіндегі көзқарастар талданады. Темір жолдың салынуы, бекеттері, ұзындығы, метрополия үшін маңызы көрсетіледі.

Түйін сөздер: темір жол, құрылыс, Ресей, Түркістан, Орынбор, Ташкент, бағыт, бекет, отарлау саясаты, экономика.

Mukhatova O.Kh.

Doctor of Historical Sciences, Professor,
Al-Farabi Kazakh National University,
Kazakhstan, Almaty, e-mail: Orazgul7@rambler.ru

Construction of the railway in Kazakhstan in the early XX century

The article describes the history of the origins of railways in the country of the Great Steppe. Attention is drawn to the relevance of the analysis of past steel roads, which contribute to the development of the economy of an independent state. The problem is considered in the context of the theory of evolutionism, the civilizational approach and the principle of historicism. This methodological approach allows us to disclose various opinions on the construction of the railway, the decisions taken by the relevant hurricanes as alternative conceptual conclusions. Research methods such as precise analysis, synthesis, comparative analysis, chronological, retrospective created the opportunity to show the origins of construction, the progress of construction, the positive aspects, the historical significance of the second railway in the province. The place and role of the Orenburg-Tashkent railway in the colonial policy that connected the Turkestan region with the European part of Russia is described. Discussions and proposed directions in the construction of the railroad highway are considered. Views on the effectiveness of choosing the direction of Orenburg-Tashkent or Alexandrov – Gai analyzed. The progress of construction, station, duration, significance for the metropolis is shown.

Key words: railway, construction, Russia, Turkistan, Orenburg, Tashkent, direction, station, colonial policy, economy.

Мухатова О.Х.

доктор исторических наук, профессор,
Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы,
e-mail: Orazgul7@rambler.ru

Строительства железной дороги в Казахстане в начале XX века

В статье излагается история истоков железных дорог в стране Великой степи. Обращается внимание на актуальность анализа прошлого стальных дорог, которые вносят вклад в развитие экономики независимого государства. Проблема рассматривается в контексте теории эволюционизма, цивилизационного подхода и принципа историзма. Этот методологический подход позволяет раскрыть различные мнения по поводу строительства железной дороги, принятые решения соответствующими органами как альтернативные концептуальные выводы. Методы исследования, такие как точный анализ, синтез, компаративный анализ, хронологический, ретроспективный, создали возможность показать истоки строительства, ход строительства, положительные стороны, историческое значение второй железной дороги в крае. Излагается место и роль Оренбургско-Ташкентской железной дороги в колониальной политике, которая связывала Туркестанский регион с европейской частью России. Рассматриваются дискуссии и предложенные направления в строительстве железнодорожной магистрали. Анализируются взгляды по эффективности выбора направления Оренбургско-Ташкентского или Александров Гай. Показываются ход строительства, станции, продолжительность, значение для метрополии.

Ключевые слова: железная дорога, строительство, Россия, Туркестан, Оренбург, Ташкент, направление, станция, колониальная политика, экономика.

Кіріспе

Әлемдік адамзат тәжірибесінде көліктердің, соның ішінде темір жолдардың рөліне жоғары баға беріледі. Оның елдерді бір-бірімен байланыстырып қана қоймай, тауар тасымалымен де айналысатыны баршаға мәлім. Темір жол – теңіз жолдарынан кейінгі екінші орында тұратын көлік түрі. Сондықтан да оны қалыптастырып, дамытуға кез келген ел мүдделі. Қазақстан да сондай елдердің қатарына жатады. 2004 жылы республикада қазақ даласында болат магистраль төселуінің 100 жылдық мерейтойын атап өтті, яғни 1904 жылы алғашқы темір жол салынып, пайдалануға берілді. Содан бергі уақытта ол өзінің даму үрдістерін бастан кешіріп, Ұлы Дала елінің барлық аймақтарын бір-бірімен байланыстыратын қатынас жолына айналды. Тәуелсіздік жылдары Қазақстанды Иран, Қытай тәрізді шет елдермен қосатын жол құрылыстары салынып, халықаралық, сауда қарым-қатынастары кеңейтілді. Қазақстан темір жолы алпауыт кәсіпорындардың бірі ретінде ел экономикасын, нақтырақ айтсақ, жаңа технологияларға негізделген индустрияны дамытуға өз үлесін қосып келеді. Осы орайда оның өткенін, бастау көздерін тану, зерттеу өзекті болып табылады.

Қазан төңкерісіне дейінгі Қазақстанда теміржолдардың құрылысының жекелеген проблемалары төңкеріске дейінгі және кеңестік кезеңдерде зерделегенімен кешенді сипат ала

алмады. Дегенмен темір жол тарихының кейбір тұстарына М.Х. Асылбековтың (Асылбеков, 1962), Е. Бекмахановтың (Бекмаханов, 1940), Г. Чулановтың (Промышленность дореволюционного Казахстана, 1960), В.Ф. Борзуновтың (Борзунов, 1959), А.В. Аксенов (Аксенов, 1958), Е. Ділмұхамедов мен Ф. Маликовтың (Дильмухамедов, Маликов, 1963.), Г.Ф. Дахшлейгердің (Дахшлейгер, 1955.), А.В. Суворовтың (Суворов, 1962) еңбектері мен мақалаларында көрініс тапты. Еңбектерде көбінесе жұмысшы табының, соның ішінде темір жолшылардың қалыптасуы мен қоғамдық-саяси белсенділіктеріне ерекше назар аударылды. Мұның өзі XX ғасырдың басындағы Қазақстандағы темір жол құрылысы тарихының арнайы зерттеу нысанына айналмағанын дәйектейді.

Зерттеу жұмысының әдістемесі

Мәселені эволюционизм теориясының ауқымында зерттеу қазақ даласында темір жолдың қалыптасуының алға шарттарын, себептерін, дамуына ықпал еткен факторларды, маңызын ашуға септеседі. Өркениет теориясын пайдалану темір жолдар тарихын бүгінгі күннің көзқарасымен емес, оқиға болған кезеңнің өзіндік ерекшеліктерін ескеріп, зерттеуге мүмкіндік тудырады. Бұл ұстаным темір жолды салуға қатысты түрлі пікірлерді, шығарылған шешімдерді балама тұжырымдар ретінде

қарастыруға жол ашады. Өркениеттілікке тарихилық, объективтілік принциптері мен жүйелілік, біртұтастық, т.б. тәрізді әдістер жинақталған. Солардың арасында тарихилық принципі Орынбор-Ташкент жол құрылысы және оның отарлау саясатындағы орны мен рөлін түсінуге мұрындық болады. Тарихты зерттеудегі ұлттық мүдде авторға объективті тұжырымдар қалыптастыруға жағдай жасады. Сонымен қатар зерттеу әдістері ретінде нақты, салыстырмалы талдау, жүйелеу, салыстыру, хронологиялық, ретроспективті әдістер қолданылды.

Нәтижелері және талқылау

Темір жол салудың қажеттілігі

XIX ғасырдың екінші жартысында Орталық Азия мен Қазақстанның Ресей империясына бірігуі негізінен аяқталды. Осыған орай аймақта Ресейдің әскери-саяси және экономикалық әсерінің нығаюы, шикізаттың бай қайнар көзін кеңінен қолдану және империяның шығысында тауар өтімін ұлғайту сияқты мәселелер туындады. Аталған мәселе Ресейдің орталық бөлігі мен жаңа жаулап алған ауқымды аймақтың орталығы - Ташкент арасында сенімді көлік қатынасы қамтамасыз етілген жағдайда ғана өз шешімін табатын еді.

Түркістан аймағын Ресейдің еуропалық бөлігімен рельс жолы арқылы байланыстыру туралы мәселе 1867 жылы Түркістан генерал-губернаторлығы құрылған күннен бастап көтерілді. Түркістанның алғашқы генерал-губернаторы К.П. Кауфманның кезінде-ақ 1874 жылы Орынборда орыс география қоғамының жергілікті қонақүйінде Түркістан мен Ресейді байланыстыратын Орынбордан Ташкентке дейінгі желіні салуды қажет деп тапқан ерекше темір жол комиссиясы құрылды.

1878 жылы отставкадағы генерал-майор Дубельт Қатынас жолдары министрлігіне Тюменнен Ақмола-Ташкент арқылы, яғни Орал тасзауыт жолын оңтүстікке қарай жалғастыратын, темір жол құрылысын кідіруге болмайтындығы туралы мәлімдеме тапсырды (Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем, 1903). 1879 жылдың басында Орынбор генерал-губернаторы Крѣжановский Қатынас жолдары министріне Орынбордан Ташкент арқылы Амударияның жоғарғы ағысымен Үндістаннан Пешаварға баратын ағылшын жолына қарама-қарсы темір жол салуға рұқсат сұраған толық стат-кеңесші Бараповскийдің өтінішін хабарлады. 1880 жылы Орынбор-Ташкент желісіне концессия тура-

лы өтінішті стат кеңесшісі Остряков қозғады. Бұған 1880 жылғы Еділ арқылы алғаш еуропа континентінде ең ұзын және есептеу техникасы бойынша ең жетілген Сызранск темір жол көпірінің құрылысы негіз болды (Исингарин, 2004: 17). Бірақ көп ұзамай Закаспийский облысында басталған әскери қозғалыстар Орталық Азиядан ішкі губернияларға тарихи қалыптасқан жолға сәйкес темір жол құрылысының жоспарын өзгертіп, Түркістанға алғашқы темір жолды мүлдем басқа, айналмалы бағытта салуға мәжбүр етті.

Ресейдің үкімет және іскер топтарындағы ұзақ уақытқа созылған күрес пен пікірталастар нәтижесінде Орынбор-Ташкент жолын салу көзделді. Мұндай қажеттіліктің өзіндік себептері бар болатын. 1880-1888 жылдары Ресейдің Түркменияны жаулап алу мақсатында әскери ведомствоның талап етуімен Красноводскінің Каспий кемежайынан Самарқанд қаласына, 1899 жылы Ташкент қаласына дейін салынған Закаспийский темір жолы төселді. 1900 жылдан бұл жол Орта Азиялық деп атала бастады, оның ұзындығы 2368 шақырымды құрады (Чуланов, 1960:7). Патша үкіметінің әскери-стратегиялық мақсатта салған ортаазиялық темір жолы ол аймақты экономикалық жағынан пайдалануда, соның ішінде Түркістанды Орталық Ресейдің, әсіресе, Мәскеу мануфактура ауданының шұға өнеркәсібін мақта талшығымен қамтамасыз етуші өлкеге айналдыруда айтарлықтай маңызы болды. Тек қана 12 жылдың ішінде, 1888 жылдан 1900 жылға дейін, мақта егістігі 3 еседен артық, 68,6 мың десятинадан 234,2 мың десятинаға, ал мақта талшығын шетке шығару 6 есе дерлік, 873 мың пұттан 4,9 миллион пұтқа дейін ұлғайды (Исингарин, 2006: 12).

Орта Азия темір жолымен Түркістаннан Ресейге мақта, жеміс-жидек, жүн, былғары мен тері, қаракөл елтірісі, шарап және т.б. тауарлар тасымалданды. Сырттан мануфактура, нан, қант, темір, ағаш және т.б. заттар жеткізілді.

Орта Азия темір жолын пайдалануда жетістіктермен қатар біршама қолайсыздықтар және қиыншылықтар орын алды. Біріншіден, бұл жол айналмалы болды, яғни Түркістаннан Ресейге жету үшін жүктер Бұхара мен Закаспийский облысы арқылы Парсы шекарасына дейін жақындап, үлкен айналым жасайтын. Олар Красноводскіде теңіз кемелеріне, ал Астраханьда – өзен кемелеріне қайта тиеуді қажет ететін. Қыруар қайта тиеулердің салдарынан тауарлардың бағасы өсетін, жүк тасымалдау да тым көп уақытты алатын.

Екіншіден, қыстың суығында ұзақ уақытқа Каспий теңізі жағалауының қатуы мен Еділ кеме қатынасының тоқтатылуы Орта Азия мен Ресейді жалғастыратын осы жалғыз жолды да жабуға мәжбүрт ететін. Үшіншіден, Копет-Даг етегіндегі желі бойындағы опырылымдар мен топан су, сонымен қатар шекарадағы қақтығыстар осы жолдағы қозғалысқа қауіп төндірді. Оның үстіне Орта Азия темір жолының тасымалдау қабілетін күшейтуге үкімет мардымсыз жағдай жасады. Осылардың барлығы, Орта Азия мен Қазақстанды Орталық Ресейдің қысқа жолымен тікелей байланыстыратын жаңа темір жол желісін салуды көрсетіп берді.

Орынбор-Ташкент жолын салудағы пікір-таластар

1895 жылдың өзінде дала генерал-губернаторы барон Таубе (сол кезде оған Жетісу бағынатын), сонымен қатар Жетісу мен Ферғана облыстарының әскери губернаторлары осы облыстар арасында темір жол салуға ұсыныс жасады. Аталған бағытты Жетісу буржуазиясы және оның жақтастары ерекше табандылықпен қорғады. 1896-1899 жылдары «Туркестанские ведомости» мен «Семиреченские областные ведомости» беттерінде Түркістан-Сібір жолының, ең алдымен Ташкент-Верный желісінің, артықшылықтары мен тиімділігі баяндалған көптеген мақалалар жарық көріп, кітаптар мен кітапшалар шығарылды. Аталған жұмыстар мен мақалалардың авторларының ішінде П.В. Бурде, А. Степневич, Я. Корольков, Я.А. Порошин, А.И. Путолов, Э.О. Баум және басқалар болды.

1897 жылдың 30 мамырында Верный қалалық думасы облыс губернаторының қолдауын пайдаланып, Қатынас жолдары министрлігіне Ташкент-Верный темір жолын салу туралы өтініш білдіруді шешті (Асфендияров, 1993: 145-146). Өтінішті өз кезегінде Қатынас жолдары министрі М.И. Хилковқа осы ұсыныспен барған дала генерал-губернаторы қолдады. Өзінің 1898 жылдың 29 сәуіріндегі хатында былай деп жазды: «Империяның Семей мен Жетісу сияқты көлемді-көлемді екі облысы темір жол желісінен мүлде тысқары қалды және қатынас жолдарыда өте нашар. Егер Семей облысында жылдың көктем-күз мезгілінде Ертіс өзені қызмет көрсетіп, тауар тасымалдаса, Жетісуда мұндай мүмкіндік, тіпті уақытша өзен жолы да жоқ. Сол себепті аталған екі облыс өзінің орналасуы, табиғи байлығы және болашағы темір жолдың ортақ тармағына жалғау арқылы әлемдік нарыққа тартуды табандылықпен талап етеді... Бұл мақсатта, негізінен Ташкентті Семей

қаласымен Верный арқылы темір жолмен байланыстыру дұрыс...» (Велецкий, 1910: 13).

Орынбор-Ташкент жолындағы зерттеулер аяқталып, олардың нәтижесін талқылау барысында министр Куропаткин жолды белгіленген межеден 50 шақырымға қысқартып, Орынбор – Ақтөбе – Мугоджар жотасы – Арал теңізі – Қазалы – Перовск – Түркістан – Ташкент бағытында жүргізуді ұсынды (Азиатская Россия, 1914: 545-549). Сібір темір жолы өз кезегінде қысқартылған еді, сондай тәжірибе Қазақстанда да қолданылды. Жолдың ұзындығы кесіп тасталды, соның салдарынан Қазақстанның экономикалық жағынан келешегі бар аудандары қамтылмай, Орталық Азияға апаратын жол қысқара берді.

1899 жылдың соңында мүдделі министрлер кеңес өткізіп, жобаланған торап үшін үш бағыт ұсынды. Оның бірі – шығыс бағыты Ташкенттен Жетісу облысы арқылы Ұлы Сібір темір жолының белгіленген пунктіне дейін деп көрсетілді. Екінші батыс бағыты екі тармақтан тұруға тиіс болды: біріншісі Ташкенттен Орынборға және екіншісі – Чарджуйдан Рязань-Орал темір жолының тар табанды Заволжск желісінің Александров Гай бекетіне дейін. Кеңеске қатысушылар барлық бағыттағы жолдың маңызын саралай келіп, әрі көзделген мүдделерден шыға отырып, ұсынылған батыс бағыт тармақтарының біреуін қолдау керек деген қорытынды шығарды.

Орынбор-Ташкент немесе Александров Гай – осы екі бағыттың бірін таңдап, ұтымды шешім шығару үшін Қатынас жолдары министрлігі Әскери және Қаржы министрліктерінің қатысуымен аталған бағыттар бойынша темір жол құрылысына техникалық және экономикалық зерттеу жүргізілді. Зерттеу нәтижелері бірінші бағыттың айқын артықшылығын көрсетіп берді. Сол себепті 1900 жылдың басында зерттеу нәтижелері бұрынғы Қаржы министрі, статхатшы граф С.Ю. Виттенің төрағалығымен, Әскери қатынас жолдары, Сыртқы істер және Егін шаруашылығы министрлерінің қатысуымен өткен ерекше кеңестің талқылауына қайтадан келіп түсті. Кеңес Орынбор-Ташкент бағыты тиімді деген қорытындыға келді. 1900 жылдың 4 сәуірінде Император мәжіліс журналына «Тап осы минутта Орынбор-Ташкент бағытын дұрыс көремін» деп шешім шығарып, қол қойды (Россия. Полное географическое описание нашего отечества, 1903: 103). Неғұрлым дәл желі бағытын таңдау үшін және барлау-зерттеу мәліметтерін орындау, тексеру мақсатында Қатынас жолда-

ры министрі, стат-хатшы князь М.И. Хилков Орталық Азия темір жол бастығы Д.Л. Хорватский, Қатынас жолдары инженері Д.Н. Иванов және дәрігер Н. Забусоевпен бірге 1900 жылдың маусым-шілде айларында салт атпен Ташкенттен Орынборға дейін 2000 шақырым сапар шекті (Материалы по обследованию казенных железных дорог, 1913: 1-3).

Куропаткин ұсынған бағытты зерттеу үшін инженер Иванов, содан кейін тағы бірнеше жеке партиялар іссапарға жіберілді. Олар оның құрылысқа жұмсалар қаржыны үнемдеу жағынан тиімділігін дәлелдеді, бірақ жолдың қазақ даласының одан да кең аудандарына әсерін таратудың экономикалық тиімділігін ескермеді.

Хилков Куропаткин ұсынған Орынбор-Ақмола-Қазалы-Перовск-Түркістан-Ташкент нұсқасын дұрыс деп тапты. Көп кешікпей Орынбор-Ташкент бас желісін мемлекет есебінен салу туралы мәселе шешілді. 1901 жылдың 21 сәуірінде Үкімет тиісті ережені бекітті (Материалы по обследованию казенных железных дорог. Ташкентская жд, 1913: 6).

Темір жолдың салынуы

Төселіп жатқан жолдың бүкіл желісі әкімшілік тұрғысынан екі бөлікке бөлінді: солтүстік – Орынбордан Қазалыға дейін (946 шақырым) және оңтүстік – Ташкенттен Қазалыға дейін (790 шақырым). Кейінірек олардың шекарасы болып Қазалыдан 22 шақырым жерде орналасқан Көбек бекеті белгіленді (Асылбеков, 1962: 56). Жолдың оңтүстік бөлігі Түркістан аймағының Сыр-Дария облысының аумағымен, солтүстік бөлігі – Орынбор губерниясы, Торғай облысы мен Орал облысының Темір уезі аумағымен өтті.

Құрылыс Орынбор жағынан 10 мамырда, ал Ташкент жағынан 1901 жылдың 9 қарашасында басталуы тиіс еді. Ал шындығында құрылыс жұмыстары 1902 жылы басталды (Асылбеков, 1962: 57). 1904 жылдың 1 қаңтарында Орынбор-Ташкент темір жолының бүкіл желісі бойынша пойыздардың уақытша қозғалысы ашылды. Солтүстік бөлік 1905 жылдың 25 шілдесінде ғана толығымен аяқталып, пайдалануға берілді, ал оңтүстік бөлігі – одан кештеу – 1906 жылдың 1 сәуірінде берілді. Бүкіл желі бойынша уақтылы жүк, жолаушы және әскери тасымалдаулар 1906 жылдың көктемінде басталып, жұмысшылардың жолдағы революциялық бас көтерулеріне байланысты ресми пайдалануға 1906 жылдың қыркүйегінде ғана берілді. Жол құрылысының жалпы құны – шамамен 120 миллион сомды (рубль) құрады (Асылбеков, 1962: 59).

Орынбор-Ташкент темір жолына 1905 жылдың 1 қаңтарынан бастап ұзындығы 354 шақырым Самара-Златоустов темір жолының Кинель-Орынбор бөлігі, ал 1906 жылдың 22 шілдесінен бастап Орта Азиялық жолдың Ташкент бекеті біріктірілді. Нәтижесінде жаңа бас желінің жалпы ұзындығы 2090 шақырым, соның ішінде Қазақ ССР-інің қазіргі аумағымен солтүстіктегі Ақбұлақ бекетінен оңтүстіктегі Келес бекетіне дейін – 1600 шақырым, яғни барлық жолдың үштен бірін құрады (10 лет Казахстана, 1930: 151). Жол шеберханасының сегізінің алтауы Қазақстан аумағында орналасты. Ақмола, Шалқар, Қазалы, Перовск, Түркістан сияқты бес ірі бекет тораптық байланыс бекеттері қызметін атқарды. Жол басқармасының басқару тұрағы ретінде Орынбор таңдалды.

Осылайша құрылыс қазақ даласының елеулі аумағын кесіп өтетін екінші темір жолға айналды. Алғашқысы Сібірге баратын жол еді, ол қазақ даласының солтүстігінің аз ғана жері арқылы өткен. 1891 жылы Рязанск-Козловск темір жолының бай акционерлік қоғамы үкімет тобының ұсынысын қолдап, Оңтүстік Поволжьеде бірқатар желі жүргізуге келісті, сөйтіп, Рязань-Орал темір жол қоғамы болып қайта құрылды. 1893-1894 жылдары аталған қоғам Покровск слободасы – Орал қаласы темір жол желісін, 1897 жылы Урбах-Астрахань желісін салды (Кислинский, 1902:170-172). Бірінші желі тұйықталмалы болып, оның Қазақстан аумағындағы ұзындығы 110 шақырымды құрады, екіншісі Орал облысының батыс бөлігін шамалы ғана кесіп өтті (84 шақырымдай шама-сында).

Темір жолды салудың маңызы

Орынбор-Ташкент темір жолы Түркістанда мақта шаруашылығының дамуында ерекше маңызға ие болып, Орта-Азиялық темір жолымен қатар Түркістанда өнеркәсіптің, ауыл шаруашылығының, ішкі және сыртқы сауданың, көлік қатынастарының, тауар және жолаушы тасымалының дамуына ықпал етті. Ташкент жолы Түркістандағы мақта егісін ұлғайту ісінде ерекше маңызға ие болды, өйткені, ол Ресейдің орталығынан арзан астық жеткізе отырып, жергілікті халыққа бұрын егін алқабы алып жатқан даланы мақта өсіру үшін босатуға мүмкіндік тудырды. Мақта тасымалдауда Орынбор-Ташкент жолының табысы айтарлықтай өсті. Басқарма «мақта тасымалдау аталған жол үшін ең табысты, өйткені жүк транзитпен Орта-Азиялық желіден тасымалданатын, енді ол Орынбор-Ташкент темір жолымен жылдам

әкелінетін болды» (Казахская ССР за 20 лет, 1940:11).

Орта-Азиялық пен Орынбор-Ташкент темір жолдары ықпалының нәтижесінде Орта Азия Ресейде қайта өңделетін бүкіл мақтаның жартысынан көбімен қамтамасыз ететін, сөйтіп елге шеттен әкелінетін шетелдік мақта үлесі қысқара бастады. Мұның өзі отандық мақта-мата өнеркәсібінің дамуында экономикалық жағынан маңызы зор болды, өйткені шетелдік мақта үшін Ресей мемлекеті алтынмен есептесетін.

Темір жол аймақтағы тұз өнеркәсібінің, әсіресе Илецк қаласына таяу және Қазалы көлдеріндегі, Сыр-Дария облысының Перовск мен Шымкент уездеріндегі кәсіпшіліктің дамуы тездетті. Соған орай Илецк кәсіпшіліктерінде 1901-1904 жылдары орта есеппен жылына 1,6 млн. пұт, ал 1905-1907 жылдары – 2,3 млн. пұт тұз шығарылды. Жол бойымен барлығы 1905 жылы – 1.708,352, 1906 жылы – 2.680,480, 1907 жылы – 2.208,029 пұт тұз жөнелтілді. Тұз жөнелтудің ең ірі пунктері Орынбор, Илецк, Чумыши, Жаңа-Қорған және т.б. темір жол бекеттері болды (Россия. Полное географическое описание нашего отечества, 1903:121) 1910-1913 жылдары жол бойымен 3,2 млн-нан 3,6 млн-ға дейін тұз тасымалданды (10 лет Казахстана, 1930:152).

Орынбор-Ташкент жолы арқылы балғын және кепкен жемістер, шарап түрлері көп мөлшерде тасымалдана бастады. Жол арқылы 1906 жылы 88,6 мың пұт, 1907 жылы – 90 мың пұттан аса, 1906 жылы – 47,2 мың пұт төңірегінде, 1907 жылы – 47 мың пұтқа жуық жеміс және кепкен жемістер тасымалданды (Исингарин, 2006:119).

Темір жолдарды пайдалану жүк тасымалдауды жақсартуға, олардың жолда жүру уақытын қысқартуға жағдай туғызып қана қоймай, капиталдың айналымын да тездетті, өндіріс пен бүкіл ұдайы өндіріс үрдісінің жұмыс құралдарының тиімділігін арттырды. Аймақта шығарылатын өнімдердің басым көпшілігі тауарға, ал жергілікті нарық жалпыресейлік, тіпті әлемдік нарықтың бөлігіне айналды. Қазақстан мен Орта Азияға баратын жол бойымен 1906-1907 жылдары 3,8 млн-нан 5,0 млн. пұтқа дейін астықтан басқа, мануфактура, бакалея мен гастрономия тауарлары, қант, темір мен шойын, жер өңдейтін машиналар мен құралдар,

мұнай мен керосин, тас көмір мен ағаш құрылыс материалдары және т.б. шығарылды (Казахская ССР за 20 лет, 1940:12).

Темір жолдың төселуі Ресей мен Қазақстанның арасындағы аймақтық сауда айналымының артуына әкелді, мұның өзі сауда қатынасының дамуына әкеліп соқты. Қазақстанның темір жол желісі далаға тауар-ақша қатынасының енуіне және оның дамуына мүмкіндік жасады. Темір жолдар Қазақстанда көшіп-қону қозғалысының күшеюіне де мүмкіндік жасады. 1893 жылдан 1910 жылға дейін толық емес ресми мәліметтер бойынша Ресейдің әр түрлі губернияларынан Ақмола облысына 320,4 мың, Торғай мен Орал облыстарына – 232,3 мың, Семей облысына – 50,7 мың, Жетісу облысына – 48,9 мың және Сырдария облысына – 15,6 мың ерлер қоныс аударды. Шаруалардың қоныс аударуы столыпиндік аграрлық реформа кезеңінде қарқынды жүрді. Осылай, 1900-1905 жылдары Ақмола облысына жылына орта есеппен 11,8 мың шаруа, ал 1906-1909 жылдары – 63 мың шаруа қоныс аударған (Базанова, 1977: 65.)

Қорытынды

Орынбор-Ташкент теміржолы Қазақстан аумағында Қазақстанда жұмысшы кадрларды қалыптастыру факторларының біріне айналды. Құрылыстың алғашқы күндерінен бастап қазақтар құрылысқа белсене қатысты, олардың көпшілігі кейіннен теміржолда жұмысшы ретінде қалып қойды. 30 мың теміржолшының шамамен 5-6 мыңы жергілікті тұрғындар болды, олар барлық жұмысшылардың 20 %-ын құрады (Материалы по Киргизскому землепользованию, 1912:93).

1908 жылғы сенатор К.К. Паленаның Түркістан аймағындағы Орынбор-Ташкент темір жолын тексеру бойынша есебінде генерал-майор Милеант «өзінің транзит маңызынан бөлек Орынбор-Ташкент жолы өзін пайдалануға берген күннен бастап өзі қызмет көрсететін аймақтан жергілікті өндіріс өнімдерін, көбінесе шикізатты, сонымен қатар мұнда айтарлықтай мөлшерде сатылатын фабрика мен завод өнеркәсібі бұйымдарын тасымалдау сияқты табанды қызметін дамыта бастады» (Шмидт, 1960:46), – деп жазды.

Әдебиеттер

- 10 лет Казахстана. (1930). Алма-Ата.
- Азиатская Россия. (1914). Т. II. Санкт-Петербург.
- Аксенов А.В. (1958). Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг). Ученые записки Оренбургского государственного пединститута. Серия историческая, филологические науки. Вып.13. Оренбург.
- Асфендияров С.Д. (1993). История Казахстана (с древнейших времен). 2-ое издание. Алма-Ата.
- Асылбеков М.Х. (1962). Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско-Ташкентской ж.д. Известия АН КазССР. № 2(19).
- Базанова Н.Б. (1977). Формирование этнического состава населения дореволюционного Казахстана. Вестник АН Казахской ССР. №7.
- Бекмаханов Б. (1940). Капиталистік өнеркәсіптің тууы мен Қазақстанда жұмысшы қозғалысының пайда болуы. ҚазКСР ҒА Хабаршысы. № 6.
- Борзунов В.Ф. (1959). Рабочие Сибирской железнодорожной магистрали 1991-1904 гг. История СССР. № 4.
- Велецкий С.Н. (1910). Железная дорога в Семиречье. Верный.
- Дахшлейгер Г.Ф. (1955). Из истории рабочего класса в период I русской революции. Коммунист Казахстана. № 8.
- Дильмухамедов, Маликов Ф. (1963). Очерки по истории дореволюционного рабочего класса. Алматы.
- Исингарин Н.И. (2004). Железные дороги Казахстана: становление и развитие. Алматы.
- Исингарин Н.И. (2006). Хроника магистрали: К 75-летию Туркестано-Сибирской железной дороги. Алматы.
- Казахская ССР за 20 лет. (1940). Статистический сборник. Алма-Ата.
- Кислинский Н.А. (1902). Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк / под ред. Куломзина. Санкт-Петербург. Т.2.
- Материалы по Киргизскому землепользованию. (1912). Сыр-Дарьинская область, Перовский уезд. Ташкент.
- Материалы по обследованию казенных железных дорог. (1913). Ташкентская ж.д. Санкт-Петербург.
- Россия. Полное географическое описание нашего отечества. (1903). Т. ХУІІІ. Киргизский край. Санкт-Петербург.
- Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. (1903). Исторический очерк / под ред. А.Н. Куломзина. Санкт-Петербург.
- Суворов А.В. (1962). Очерки историко-экономического развития Туркестана (1980-1917 гг. по материалам строительства железной дороги). Ташкент.
- Чуланов Г. (1960). Промышленность дореволюционного Казахстана. Алматы.
- Шмидт Р.З. (1960). Влияние Средне-Азиатской железной дороги на развитие торговли Туркестанского края с Россией (1880-1914 гг.). Научные труды. Самарск. Мед. Инст. Им. И.П. Павлова. Т. ХУІІ. Самарканд.

References

- 10 let Kazakhstan. (1930). [10 years of Kazakhstan]. Alma-Ata.
- Aksenov A.V. (1958). Stroitel'stvo Orenburgsko-Tashkentskoy zheleznoy dorogi (1901-1905 gg). [The construction of Orenburg-Tashkent railway (1901-1905)]. Uchenye zapiski Orenburgskogo gosudarstvennogo pединstituta. Seriya istoricheskaya, filologicheskiye nauki. Vyp.13. Orenburg.
- Asfendiyarov S.D. (1993). Istoriya Kazakhstana (s drevneyshikh vremen). [History of Kazakhstan (since ancient times)]. 2-oye izdaniye. Alma-Ata.
- Asylbekov M.Kh. (1962). Nekotoryye voprosy istorii stroitel'stva Orenburgsko-Tashkentskoy zh.d [Some questions of the history of the construction of the Orenburg-Tashkent railway.d]. Izvestiya AN KazSSR. Vyp. 2 (19).
- Aziatskaya Rossiya. (1914). [Asian Russia] T.II. Saint-Petersburg.
- Bazanova N.B. (1977). Formirovaniye etnicheskogo sostava naseleniya dorevolutsionnogo Kazakhstana [The formation of ethnic composition of the population of pre-revolutionary Kazakhstan]. Vestnik AN KazSSR. №7.
- Bekmakhanov B. (1940). Kapitalistik önerkәсіptin tuuy men Kazakstanda zhümysshы kozgalysynyn payda boluy [The emergence of capitalist industry and labor movement in Kazakhstan]. KazKSR GA Khabarshysy. № 6.
- Borzunov V.F. (1959). Rabochiye Sibirskoy zheleznodorozhnoy magistrali 1991-1904 gg. [Workers of the Siberian railway]. Istoriya SSSR. № 4.
- Chulanov G. (1960). Promyshlennost' dorevolutsionnogo Kazakhstana. [The industry of pre-revolutionary Kazakhstan]. Almaty.
- Dakhshleyger G.F. (1955). Iz istorii rabocheho klassa v period I russkoy revolyutsii [From the history of the working class during the I Russian revolution] // Kommunist Kazakhstana. № 8.
- Dil'mukhamedov, Malikov F. (1963). Ocherki po istorii dorevolutsionnogo rabocheho klassa. [Essays on the history of the pre-revolutionary working class]. Almaty.
- Isingarin N.I. (2004). Zheleznyye dorogi Kazakhstana stanovleniye i razvitiye. [Railways of Kazakhstan: formation and development] Almaty.
- Isingarin N.I. (2006). Khronika magistrali. [Chronicle of the highway].K 75-letiyu Turkestano-Sibirskoy zheleznoy dorogi. Almaty.
- Kazakhskaya SSR za 20 let. (1940). [Kazakh SSR for 20 years]. Statisticheskiy sbornik. Alma-Ata.

Kislinskiy N.A. (1902). *Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentu arkhiva Komiteta Ministrov. Istoricheskiy ocherk* [Our railway policy on the documents of the archive of the Committee of Ministers] / pod red. Kulomzina. Saint-Petersburg. T.2.

Materialy po Kirgizskomu zemlepol'zovaniyu. (1912). [Materials on Kyrgyz land use]. Syr-Dar'inskaya oblast', Perovskiy uyezd. Tashkent.

Materialy po obsledovaniyu kazennykh zheleznykh dorog. (1913). [The materials on survey of state-owned Railways]. Tashkentskaya zh.d. Saint-Petersburg.

Rossiya. (1903). *Polnoye geograficheskoye opisaniye nashego otechestva*. [Russia. Full geographical description of our Fatherland]. T. XYIII. Kirgizkiy kray. Saint-Petersburg.

Shmidt R.Z. (1960). *Vilyaniye Sredne-Aziatskoy zheleznoy dorogi na razvitiye torgovli Turkestanskogo kraya s Rossiyey (1880-1914)*. [Influence of the Central Asian railway on the development of trade of Turkestan region with Russia]. Nauchnye trudy, Samarsk. Med. Inst. Im. I.P. Pavlova. T. XYII. Samarkand.

Sibirskaya zheleznaya doroga v yeye proshlom i nastoyashchem. (1903). [Siberian railway in its past and present]. Istoricheskiy ocherk / pod red. A.N. Kulomzina. Saint-Petersburg

Suvorov A.V. (1962). *Ocherki istoriko-ekonomicheskogo razvitiya Turkestana (1880-1917gg.)*. [Essays on historical and economic development of Turkestan]. Po materialam stroitel'stva zheleznoy dorogi). Tashkent.

Veletskiy C.N. (1910). *Zheleznaya doroga v Semirech'ye*. [Railway to Semirechye]. Vernyy.