

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2022. 17(3): 1375-1384  
 DOI: 10.13187/bg.2022.3.1375

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



## The Orenburg – Tashkent Railway and Its Influence on the Formation of the Polyethnic Environment of the Aktobe city at the beginning of the XX century

Gauharshakhnaz Nurlankyzy <sup>a, \*</sup>, Rakhym A. Beknazarov <sup>a</sup>

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

### Abstract

The article examines the construction of the Orenburg– Tashkent railway at the beginning of the XX century, as well as how it influenced on the polyethnic picture of the Aktyubinsk city (now Aktobe), its industry, trade and the development of the entire urban infrastructure. In addition, the influence of this fact on the creation of streets and districts of the city, the relationship with representatives of other nationalities, on the change of Aktobe as a multiethnic city is taken into account.

As materials there were used the documents of the State Archive of the Orenburg region (Orenburg, Russian Federation). A significant part of them was introduced into scientific circulation for the first time. Besides this, we used materials from the pre-revolutionary regional periodical press, namely the “Turgaiskaya gazeta” (“Turgay Newspaper”).

In conclusion, the author states that the Orenburg–Tashkent railway turned Aktyubinsk into a major railway junction, and transformed Aktobe County into a regional trade center. From Aktyubinsk county, several railway stations and commercial and industrial settlements began to be built. Fair trade played an important role in the development of economic ties of nomadic Kazakhs with the border region and the settled population of the region. At the same time, merchants created a wide network of trading posts in the Kazakh steppe.

**Keywords:** Orenburg – Tashkent, Aktobe, railway station, trade, infrastructure, polyethnic, street, station, hospital.

### 1. Введение

Железная дорога Оренбург – Ташкент была построена в 1901–1905 годах и передана в эксплуатацию. Общая протяженность составляет 2 090 км, в том числе часть дороги, проходящей по казахской территории, – 1 660 км. Строительство железной дороги Оренбург – Ташкент было начато на основании Указа императора Николая II от 21 апреля 1901 года (Антипин, Левашев, 1903: 400). Главной целью русского правительства при строительстве этой железной дороги было стремление победить в конкуренции с Англией за Среднюю Азию, перевозить дешевое сырье из регионов в Россию и создать прямой путь в Туркестанскую область. Железная дорога была разделена на две части: южную и северную.

Строительство началось 10 мая 1901 г. со стороны Оренбурга, а 9 ноября – со стороны Ташкента. В общей сложности на строительные нужды было потрачено около 70 млн руб., а уже 1 января 1904 г. началось временное движение поездов по всей железной дороге Оренбург – Ташкент (Аксенов, 1958: 20).

\* Corresponding author

E-mail addresses: [gaukharshahnaz@mail.ru](mailto:gaukharshahnaz@mail.ru) (G. Nurlankyzy)

## 2. Материалы и методы

В качестве материалов в работе были использованы документы Государственного архива Оренбургской области (Оренбург, Российская Федерация). Значительная их часть была впервые введена в научный оборот. Помимо этого, нами были использованы материалы дореволюционной региональной периодической печати, а именно «Тургайской газеты».

Методологическую основу работы составляют принципы исторической и научной объективности. Кроме общенаучных методов индукции и дедукции, анализа и синтеза, сравнительного и описательного, использовались специфические методы исторического познания: хронологический, систематически-структурный, статистический – они также позволили нам решить некоторые задачи исследования. Традиционное внимание уделено хронологическому методу, благодаря которому удалось рассмотреть строительство железной дороги в исторической последовательности, а также выявить механизмы влияния железной дороги на развитие железнодорожной станции Актюбинск.

## 3. Обсуждение

Историографию нашего исследования мы хотели бы разделить на две группы: посвященную железнодорожному строительству и относящуюся к развитию города Актюбинска.

*Историография, посвященная железнодорожному строительству.* В дореволюционный период вопросами строительства железной дороги Оренбург – Ташкент и ее влияния на экономику Центральной Азии занимались Н.П. Верховский ([Верховский, 1910](#)), В.Н. Антипин и Н.Н. Левашев ([Антипин, Левашев, 1903](#)). При этом В.Н. Антипин и Н.Н. Левашев фокусируются на первых законодательных инициативах российского правительства относительно строительства Оренбургско-Ташкентской железной дороги ([Антипин, Левашев, 1903: 386](#)).

В советской историографии строительство железной дороги Оренбург – Ташкент рассматривалось в контексте интеграции азиатских территорий в состав Российской империи. При этом значительное внимание уделялось рабочему классу (железнодорожникам), развитию экономических отношений и роли в этом железной дороги ([Соловьева, 1975; Суворов, 1962; Ахмеджанова, 1984; Асылбеков, 1968](#)). Традиционное внимание уделялось революционным и предреволюционным событиям 1905 г. и влиянию рабочих-железнодорожников на революционную ситуацию в регионе ([Дилмухамедов, Маликов, 1963; Асылбеков, 1965; Асылбеков, 1973; Browser, 1990; Reichman, 1987; Sahadeo, 2007](#)). Развитие сети железных дорог в Российской империи не могло не оказывать существенное влияние и на сопутствующую индустрию: развивалось локомотиво- и вагоностроение, производство рельсов и другого оборудования. Это позволяло динамично развивать систему начального образования и систему здравоохранения ([Калиев, 1997](#)).

*Историография, относящаяся к развитию города Актюбинска.* Как известно, Актюбинск был основан в 1869 г. и за это время ему было посвящено значительное количество работ.

Статистические материалы об Актюбинске начинают публиковаться еще в XIX веке. Так, одним из наиболее ранних трудов, в котором были опубликованы статистические сведения об Актюбинске, был «Обзор Тургайской области» ([Обзор..., 1885](#)). Позднее сведения о городе публиковались в «Памятной книге Тургайской области» ([Памятная книга..., 1899](#)).

Среди таких работ нужно назвать сборники, посвященные 140-летию и 150-летию города. Например, пополняются ряды трудов, посвященных 140-летию и 150-летию деятельности ([Тажигаев, 1999; Султангалиева, 2005](#)).

Сведения о послевоенном периоде Актюбинска, касающиеся общественной, культурной жизни города, можно встретить в фундаментальном труде историка, профессора Г.С. Султангалиевой и Г.И. Кобеновой ([История Актюбинской области, 2006](#)). В нем последовательно исследуются различные события жизнедеятельности Актюбинска с момента его образования в виде крепости. Также здесь содержатся сведения о железнодорожной сети, которая внесла положительные изменения в историю города, об инфраструктуре, повлиявшей на строительство города и т. д.

Кроме того, стоит упомянуть работы исследователей-краеведов, написанные об Актюбинске, ставшем полиэтничным городом. Г.Б. Избасарова привела данные о том, как железная дорога Оренбург – Ташкент повлияла на казахское общество в Торгайской области. Говорится, что она привела к строительству новых отраслей производства и крепостей ([Избасарова, 2011](#)).

Со дня сооружения Актюбинской крепости в истории города, кроме сети железных дорог, большую долю занимают и другие строительные объекты. Например, в городе было начато строительство мечети. В 1885 г. начальником Актюбинского уезда был Сунгуров, который получил разрешение от генерал-губернатора Оренбурга на ее строительство. Но из-за отсутствия средств строительство мечети не было начато. После Сунгурова округом правил султан Сейдалин. При нем вновь поднимался вопрос о строительстве мечети. Согласно данным, на 1 января 1900 года деньги в фонд мечети внесли 500 человек ([Нурланкызы, 2021](#)). Первоначальное строительство мечети началось в 1901 году и закончилось через 2 года. Комплекс мечети, кроме основного здания, состоял из медресе, гостиницы, конюшни и дома священнослужителей. Говорят, что конструкция этой мечети была разобрана для строительных нужд во время Великой Отечественной войны. В работе Ф. Тарасенко

«Город. Годы. Люди. Жизнь» написано, что фундамент мечети в восточной части Актюбинска был заложен в 1901 г. Но, несмотря на завершение проекта будущей мечети, по материальным причинам и из-за неурожая строительство было временно приостановлено. Согласно данным, мечеть построена в 1903 году, первый намаз здесь был прочитан в 1904 г. (Тарасенко, 2006: 127).

#### 4. Результаты

Железная дорога Оренбург – Ташкент способствовала поднятию на новый индустриальный уровень полиэтнического города Актюбинска. Его статус начал меняться в уездный период, возросло количество населения, оно стало приспосабливаться к новым рабочим местам. Таким образом, данная железнодорожная сеть стала первой международной железнодорожной магистралью, которая пролегла по современной территории Казахстана.

Первые попытки обсуждения строительства железной дороги в Центральной Азии рассматривались еще в 1870-е гг. (ГАОО. Ф. Р-316. Оп. 1. Д. 338. Л. 4).

С момента основания Актюбинская крепость приобрела значение важного экономического пункта: во-первых, она располагалась вдоль железной дороги; во-вторых, благодаря близости к Оренбургу, это место было выгодно для торговых отношений с русскими; в-третьих, русским представителям (купцам и торговцам) было удобно обменивать свои мелкие товары и продукты на казахский скот и корм для скота. Иначе говоря, было выбрано оптимальное место для торгового центра, где также особое место занимал обмен российского зерна на азиатский хлопок (ГАОО. Ф. 10. Оп. 2. Д. 87. Л. 11-16).

Таким образом, российские купцы начали использовать новый вид торговли – ярмарочную торговлю. Со временем в городе Актюбинске открылись 33 трактира, 14 швейных мастерских, 25 магазинов. Однако из-за отсутствия развитых путей сообщения развитие производительных сил в регионе тормозилось. Поэтому правительство России приняло решение о строительстве железных дорог в Центральной Азии (История Актюбинской области, 2006: 180).

Строительство железной дороги проводилось с Оренбурга до Ташкента, через Илек, Актюбинск, Казалинск, Перовск, Туркестан. Железная дорога, проведенная через Актюбинск, повлияла на увеличение числа жителей города. Были введены в эксплуатацию первые промышленные объекты – «железнодорожные мастерские». В 1903 г. было образовано Актюбинское паровозное депо, в 1905 г. население города увеличилось и достигло 8,5 тыс. человек (Асылбеков, Жаркенова, 2001: 8-9): этому демографическому росту способствовали рабочие, прибывшие на строительство железной дороги.

Например, в первое время Актюбинск входил в состав пяти крупных станций, что имело эффективные и полезные стороны. Главным образом, строительство железной дороги сформировало первые рабочие кадры Казахстана. Кроме этого, обедневшие казахские крестьяне – «жатаки» – нанимались на строительство железной дороги для пропитания и зарабатывали себе на жизнь. Но они в основном нанимались на сдельную, временную или черную работу. Казахские крестьяне, нанятые на строительство железной дороги, начинали постепенно переходить от кочевой жизни к оседлой. Постепенно они освоились, большинство из них постоянно работало на этой железной дороге. Они первыми в Казахстане объявили забастовку, в ходе которой выставили свои требования о необходимости перейти на 8-часовой рабочий день. Как было указано выше, негативные тенденции были побудительной причиной.

Вместе с запуском железной дороги Оренбург – Ташкент изменился и облик экономического развития региона. Если раньше развивалось в основном традиционное хозяйство, то после строительства железной дороги стало интенсивно развиваться преимущественно сырьевое хозяйство.

В городе Актюбинске с железнодорожной магистралью начали открываться несколько строительных производств и культурных очагов. Например, паровозное депо, строительство мечети, отделения ярмарки, образовательные учреждения, специальные училища по подготовке специалистов, уличные районы. Имеется история каждой улицы города Актюбе, основанием которой является исследование отечественных историков Г.С. Султангалиевой и Г.И. Кобеновой «Улицы города Актюбе: история и современность» (Султангалиева, Кобенова, 2007: 3).

Станция Актюбинск была построена в 1905 г. и превратилась в густонаселенную часть города. Первая в городе гостиница называлась «Россия» (Султангалиева, Кобенова, 2007: 5). Через год после открытия железнодорожного вокзала, в 1906 году, город начал мощение улиц камнем и бетоном. На улицах появилось первое освещение – 10 простых свечей с восковыми свечами, затем их заменили керосиновыми. Жизнь города начала меняться, одним из важных факторов стала Актюбинская ярмарка, которая проводилась три раза в год, что способствовало возрастанию роли торговой отрасли, где встречалась продукция как российской промышленности, так и Средней Азии. В городе увеличивается количество частных лавок и магазинов, посредников, получающих выгоду с обеих сторон (Султангалиева, Кобенова, 2007: 11).

Строительство железной дороги в Казахстане значительно изменило социально-экономическую жизнь страны. В районах, близко расположенных к железнодорожным путям, были хорошо развиты зерновые и хлопчатники, сенокосы, рыболовство и производство соли. Например, в северных районах Торгайской области в 1885 г. было засеяно в среднем 69 тыс. десятин земли,

а в 1900 г. ее объем достигал 182,4 тыс. десятин, увеличился показатель сбора урожая, большая часть была экспортирована в Россию (Асылбеков, 1965: 182).

Железная дорога Оренбург – Ташкент была построена в 1901–1905 гг. и передана в эксплуатацию. Общая протяженность ее составляла 2 090 км, в том числе часть дороги, проходящая по казахской территории, – 1 660 км. Строительство этой железной дороги было начато на основании Указа императора Николая II от 21 апреля 1901 г. (Бекназаров, Нурланкызы, 2021: 150).

Главной целью русского правительства при строительстве железной дороги Оренбург – Ташкент было стремление составить серьезную конкуренцию Англии в Средней Азии путем перевозки сырья из Центральной Азии в Россию и обратно. Вся сеть строящейся дороги была административно разделена на две части (Верховский, 1910: 14).

Забегая вперед, скажем, что уже 20 августа 1902 г. в Актюбинск прибывает первый железнодорожный состав с рабочими, а с 1 января 1904 г. по всей железной дороге Оренбург – Ташкент было открыто движение временных поездов (Верховский, 1910: 1-10).

Строительство железной дороги началось ранней весной 1901 года, этот процесс состоял из двух частей. Протяженность северной части с Оренбурга до Казалинска была 946 километров, и протяженность южной части с Ташкента до Казалинска – 790 километров. В строительстве железной дороги участвовало до 30 тысяч человек. Что касается этнического состава, то в нем принимали участие русские крестьяне, бедные казахские крестьяне – жатаки, каракалпаки, узбеки, персы, афганцы, татары и представители других национальностей. Большинство строителей составляли казахи. Их количество в период строительства (1903–1904 гг.) достигало 10–12 тысяч и составило 30–40 % от общего количества. Газеты писали, что в некоторых местах в строительных работах задействованы представители местного населения (Асылбеков, 1968: 117). В январе 1904 г. на участке Оренбург – Казалинск, а 1 апреля 1906 г. – по всей магистрали началось движение грузовых и пассажирских поездов. Строительство полностью завершилось в 1906 году. Общая протяженность составила 1 736 верст, в том числе по территории современного Казахстана – 1 600 верст (Асылбеков, 1968: 89).

С запуском железной дороги Оренбург – Ташкент была создана крупная уникальная система сообщения, включавшая в себя Среднеазиатскую и Закавказскую железные дороги. В этих регионах усилилась позиция царской России. С Петербурга в Кущу и Красноводск были налажены прямые военные, пассажирские и грузовые перевозки. Была поставлена преграда британскому империализму, целью которого было сделать Среднюю Азию своей колонией. Железная дорога Оренбург – Ташкент, изначально построенная для военных и стратегических целей, выполнив свою основную задачу, постепенно стала превращаться в средство преумножения капитала русских капиталистов.

Таким образом, в результате были сформированы железнодорожные станции, что привело к положительным изменениям в г. Актюбинске: начал меняться состав города, что в свою очередь оказало влияние на демографическое и языковое состояние населения. Таким образом, этот период стал толчком в становлении Актюбинска как полиэтнического города.

Строительство Оренбургской железной дороги дало определенный импульс к изменениям в экономике и торговле. Железная дорога Оренбург – Ташкент превратила Актюбинск в крупный железнодорожный узел, а Актюбинский уезд – в региональный торговый центр. В развитии экономических отношений между кочевыми казахами и оседлыми жителями приграничья ярмарочная торговля сыграла важную роль. Торговцы создали в казахских степях широкую сеть торговых пунктов, по которым скот и продукты животноводства отправлялись в центральные районы Российской империи на скотоводческие пункты. Преимущество татарских купцов по сравнению с русскими в Казахстанском крае было связано с хорошим знанием языка, местной конъюнктуры, наличием традиционных социальных и деловых связей, постоянной клиентуры из числа религиозных людей.

В этот период произошли изменения и в культурной жизни города. Если до строительства железной дороги в нем были двухклассные учебные заведения, то после завершения ее строительства в связи с увеличением населения города возникла необходимость в наличии других. И первым высшим учебным заведением в городе стало открытое в 1907 г. 4-классное училище. Здесь вместе с мальчиками обучались и девочки. При училище были открыты двухгодичные педагогические курсы. Здесь должны были обучать учителей начальных классов. В 1905–1912 гг. в городе были открыты железнодорожное училище, двухгодичные педагогические курсы, женская гимназия, мужская семинария. Из-за политики царя по русификации численность казахов была невелика. Другим показателем культурной среды стала библиотека, начавшая свою работу в начале XX века (История Актюбинской области, 2006: 237), что способствовало обеспечению населения книгами.

Железная дорога Оренбург – Ташкент привела к изменениям в жизни станции. С ее строительством возникла острая необходимость в аптеках и лекарственных препаратах. В Актюбинске в это время открылась аптека Ливица (Султангалиева, Кобенкова, 2007: 11).

Жизнь привлеченных к работе строителей в то время была очень трудной. В этот период был рассмотрен вопрос об организации сети по оказанию медицинской помощи вдоль магистрали, в связи

с чем на каждой станции началось открытие железнодорожных больниц и санитарно-приемных отделений ([Қазақстан теміржолдары медицинасының тарихы, 2006: 60](#)).

В 1907 г. в городе Актюбинске было 4 медицинских работника: врач, фельдшер, акушерка и фармацевт. Данный показатель свидетельствует об остром дефиците людей, оказывающих медицинские услуги. В Актюбинске было открыто отделение по оказанию медицинской помощи на 10 коек ([Қазақстан теміржолдары медицинасының тарихы, 2006: 15-20](#)).

В связи с открытием железной дороги начал меняться традиционный уклад жизни казахов города Актюбинска: внедрение товарно-денежных отношений в казахское хозяйство и начало распада натурального хозяйства привели к увеличению количества людей, выезжающих за границу в поисках работы, и наемной рабочей силы. Так как была нехватка специалистов железнодорожной магистрали, царское правительство со своей стороны было намерено отправить группу специалистов на станцию. Некоторые из них считали местность неудобной для проживания и не хотели переселяться далеко, поэтому в связи с острой нехваткой специалистов и усилением роста безработицы на каждую станцию начали принимать людей на «черную» работу.

Население, проживавшее в домах на станциях и разъездах вдоль железных дорог, нанималось в качестве рабочих. Из этого следует, что количество населения быстро возросло: в 1906 г. вдоль железной дороги Оренбург – Ташкент проживало 40 846 человек, в 1913 г. – уже 58 тысяч. Следует отметить, что железнодорожные станции, появившиеся в казахских степях, превратили регион в новый экономический, политический и культурный центр и стали в то время густонаселенным местом. Количество людей на крупных станциях достигало нескольких тысяч человек. Например, в 1916 г. на станциях проживали: Оренбург – 9 720 человек, Актюбинск – 3 163, Шалкар – 5 300, Казалинск – 3 600, Перовск – 1 852, Туркестан – 2 984 ([Асылбеков, 1965: 69](#)).

В начале XX века возрастало и количество строительных рабочих, особенно при строительстве железной дороги Оренбург – Ташкент (1901–1906 гг.). Если осенью 1901 года на строительстве железной дороги работало 4 тыс. человек, в мае–июне 1902 г. – более 17 тыс., в 1902–1904 годах – около 30 тыс. человек ([Асылбеков, 1965: 73](#)).

В это время на станцию города Актюбинск начала прибывать группа простых рабочих и состав населения стал существенно меняться.

В 1901 г. после начала строительства железной дороги, после того, как пятый пункт был утвержден территорией Актюбинского уезда, Степной край сразу стал претерпевать новые изменения, как будто наступил новый период в жизни кочевого общества и русских поселенцев. С приходом железной дороги цены увеличились: дворовых мест – в 10 раз, а магазинов (лавки) во дворе гостиницы – с 24 до 75 рублей. Железнодорожная станция в городе по своему расположению принадлежала главе Актюбинского уезда. Улица от железнодорожного вокзала до рынка называлась Инженерной, так как это был район проживания железнодорожных строителей и рабочих ([Султангалиева, Кобенова, 2007: 14](#)).

В первое время на строительство железной дороги в Актюбинск прибыли специалисты из Москвы, которые образовали новый жилой район под названием «Москва» ([Избасарова, 2019](#)). Появилась улица Кладбищенская ([Султангалиева, Кобенова, 2007: 13](#)).

С прибытием большого количества железнодорожников из Москвы произошли некоторые изменения и в этнической среде казахов, проживавших вдоль железной дороги (на станциях Шубар, Шалкар, Сексеуил), для обозначения родственных связей появились жаргонизмы «махан» и «пахан» ([Избасарова, 2011: 72](#)).

С каждым годом состав и численность населения стали расти, и Актюбинск превратился в уездный город.

До этого в городе был район «Татарка» (Оторвановка, Татарская слободка). Первыми переселенцами на этом месте были татары, район занимал верхнюю часть города. Вся основная торговля была сосредоточена в нем. В районе Оторвановки появились улицы Астраханская, Новочеркасская, Кубанская, созданные переселенцами из различных регионов Южной Украины, России, а также донскими и кубанскими казаками ([Султангалиева, Кобенова, 2007: 6](#)).

Большинство улиц Актобе были покрыты песчаным грунтом. Привокзальная площадь города и район Оторвановка были расположены на солончаковой почве, эти места в весенне-осенний и дождливый периоды превращались в непролазную полосу препятствий. Названия улиц в Актобе менялись несколько раз, но есть и такие, которые сохранили свое название до настоящего времени ([Султангалиева, Кобенова, 2007: 9](#)).

Таким образом, с введением в эксплуатацию Ташкентской железной дороги началось увеличение доходов города. Если в 1896 г. приход в городской бюджет составлял 10 288 рублей, в 1903 г. он повысился в 2,5 раза и составил 28 631 рублей. С этого периода началось плановое увеличение городского бюджета, который в 1914 г. составил 86 тыс. рублей. В связи с увеличением денежных поступлений возросли и расходы на строительство городских зданий. Это особенно стало заметным через сорок лет после образования города Актюбинска с началом деятельности городской общественной управы. Ее председателем был В. Мощенский, который отметил, что создание городской управы является «показателем гражданской зрелости города» ([Тарасенко, 2006: 248](#)).

Городская управа разработала план благоустройства Актюбинска. Во-первых, требовалось строительство подъездных путей к железнодорожной магистрали и моста через Илек. Дорога протянулась от реки Илек до городской ярмарки. 13 июня 1910 года состоялось открытие моста со шпалабаумами через реку Илек по направлению трассы Актюбинск – Орск, где было сосредоточено основное движение города и уезда. Строительство моста дало новый импульс их экономическому развитию. Кроме того, возле привокзальной площади города была построена каменно-бетонная трасса, во дворе гостиницы появились магазины (Тарасенко, 2006: 118).

Казахи, имеющие вьючных животных, а именно верблюдов, начали заниматься промысловыми перевозками. Они осуществляли перевозку с соляной крепости Илецк до Оренбурга, Троицка и Самары. В газете «Оренбургский край» опубликовано, что для перевозки грузов прибыли казахи со 150 верблюдами. В 1892 году для перевозки соли летом провозная плата составляла 6-7 тиынов, осенью достигала 12 тиынов за один фунт (Оренбургский край, 1893: 4). Последствия новых форм землевладения и землепользования привели к постепенному развитию оседлости и земледелия среди казахских родов. В Актюбинске и Актюбинском уезде существовало сельское хозяйство с мукомольными мельницами. Корреспондент «Тургайской газеты» писал, что «...одна из важнейших потребностей населения – нехватка мукомольных мельниц обратила на себя внимание и за один год их число удвоилось (в городе Актобе – Г.И.)» (Тургайская газета, 1896: 4).

Одна из крупных станций железной дороги Оренбург – Ташкент – Челкар. Расположенная на юге города Актюбинска, она превратилась в крупную железнодорожную станцию. Судьба ее похожа на судьбу других станций, находившихся на торговом пути, соединявшем Среднюю Азию и Россию через старый Оренбург, и их географические и экономические условия были похожи, а вдоль железнодорожных путей преобладало казахское население. Челкар появился как торгово-промышленный пункт на Ташкентской железной дороге. 29 июля 1905 г. состоялось освящение храма в Челкаре, где приняли участие епископ Оренбургский и Уральский, преосвященнейший Иоаким, оренбургский генерал-губернатор Я. Барабаш (Казахстан. Национальная энциклопедия. 2004: 209). В 1908 г. в Челкаре проживало 2 000 жителей, и к этому времени поселение уже имело свою инфраструктуру. В 1909 г. открылась аптека, заведовала которой Яковлева (Тургайская газета, 1905). В Челкаре функционировало 2-классное русско-киргизское училище, где обучалось 60 учащихся. Его директором был Г. Сыров (Кастанье, 1909: 58).

Вместе с железнодорожной магистралью были построены паровозное депо, железнодорожный вокзал, двухэтажная начальная школа. В то время на небольших станциях, где проходило это железнодорожное направление, стало произноситься выражение «московское» время. Например, на станции Челкар следили за железнодорожными путями, сверяя с «московским» временем. До сих пор местные жители города Шалкар ориентируются как по местному, так и по «московскому» времени (Шалкар энциклопедиясы, 2009: 315). Челкарское паровозное депо (Локомотив) было введено в эксплуатацию в 1905 г. Первые паровозы серии «ОВ», «Ш», «ЭМ», далее паровозы серии «СО», «ОС» проезжали через станцию Челкар, ездили до 1940-х годов. В 1906 г. в депо работали 159 человек, в 1911 г. их количество возросло до 600. Первоначальный состав работников депо состоял из представителей русской национальности. Его рабочие также столкнулись с движением русской революции. Эхо революции в России начала XX века оказало значительное влияние на население Челкара. 17 октября 1905 г. в Челкаре прошла политическая демонстрация. 16 ноября ко Всероссийской забастовке присоединились почтовые служащие и телеграфисты Челкара. Среди рабочих депо был сформирован новый взгляд: они начали стремиться к освоению не одной, а нескольких профессий, так как был дефицит знаний, большинство рабочих были неграмотным (Кастанье, 1909: 58). Поэтому в Челкарском паровозном депо было организовано открытие рабочего факультета. Для железнодорожников начали строиться жилые дома. Эта железнодорожная магистраль в военное время считалась вторым фронтом в военных условиях. Училище локомотивного и вагонного депо готовило кузнецов, помощников машиниста, ремонтников паровоза и токарей (Обзор Тургайской области, 1885: 17).

Стоит отметить, что, согласно краткому отчету медико-санитарного отделения Ташкентской железной дороги за 1913 год, Челкарская железнодорожная больница на 35 коек была построена в 1905–1907 годах. Причиной этого является появление среди рабочих таких инфекционных заболеваний, как холера (малярия) (Қазақстан теміржолдары медицинасының тарихы, 2006: 84).

В густонаселенных железнодорожниками местах, на крупных и средних станциях, начали свою деятельность мастерские и депо. В 1906 г. на железной дороге Оренбург – Ташкент работали 14 693 рабочих и в мастерских и депо – 4 071 человек, в конце 1906 г. в основных мастерских станции Оренбург работали 741 человек, в участковых мастерских станциях: в Оренбурге – 317, в Актюбинске – 151, в Челкаре – 159, в Казалинске – 151, в Перовске – 159, в Туркестане – 168 человек. Кроме того, на этих станциях были сосредоточены многие депо. На одной только железной дороге Оренбург – Ташкент в 1906 г. количество рабочих депо достигло 1 979 человек. Также в городе оборудуется почтово-телеграфная сеть: в 1914 г. были установлены первые два почтовых ящика – в городской управе и во дворе гостиницы (Асылбеков, 1965: 65).

В целом нужно отметить, что железнодорожная магистраль привнесла положительные изменения в развитие города. Железная дорога Оренбург – Ташкент стала началом формирования Актобе как полиэтничного города. Помимо русских переселенцев, в городе стали появляться и представители других национальностей, что, в свою очередь, оказало положительный эффект на демографическую ситуацию в городе.

### 5. Заключение

Завершая данное исследование, хочется отметить, что железная дорога Оренбург – Ташкент превратила Актюбинск в крупный железнодорожный узел, а Актюбинский уезд преобразовался в региональный центр торговли. От Актюбинского уезда далее начали строиться несколько железнодорожных станций и торгово-промышленных поселений. Ярмарочная торговля сыграла важную роль в развитии экономических связей кочевых казахов с приграничьем и оседлым населением края. В то же время купечество создало широкую сеть торговых пунктов в Казахской степи.

### 6. Благодарности

Данное исследование финансируется Комитетом науки Министерства образования и науки Республики Казахстан (ГФ № АР09259029 «Исторические личности Великой степи XVIII – 30-гг. XX вв. (на материалах Западного Казахстана)» (руководитель проекта Г.Б. Избасарова).

### Литература

- [Аксенов, 1958](#) – Аксенов А.В. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901–1905 гг.) // *Ученые записки Оренбургского гос. пед. инс-та*. Оренбург, 1958. Вып. 13. С. 20.
- [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.: В. Березовский, 1903. С. 400.
- [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.
- [Асылбеков, Жаркенова, 2001](#) – Асылбеков М.Х., Жаркенова А.М. Население Казахстана (1897–1917). Алма-Ата: Оркениет, 2001.
- [Ахмеджанов, 1984](#) – Ахмеджанов З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии. Ташкент, 1984.
- [Бекназаров, Нурланкызы, 2021](#) – Бекназаров Р.А., Нурланкызы Г. Историографический обзор истории города Актобе. Алматы, 2021.
- [Верховский, 1910](#) – Верховский Н.П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги и грузы этой дороги. СПб. 1-15 с.
- [ГАОО](#) – Государственный архив Оренбургской области.
- [Горюнов, 2008](#) – Горюнов Ю.А. Оренбург-Ташкентская железная дорога как один из факторов развития промышленности в Оренбургской губернии и Туркестане в начале XX века // *Аспирант, или Молодое поколение ученых о. : науч.-практ. альм/ред. кол.*: А.Г. Иванова и др. Оренбург. 55-58 с.
- [Дильмухамедов, Маликов, 1963](#) – Дильмухамедов Е., Маликов Ф. Очерки истории рабочего класса дореволюционного Казахстана. Алма-Ата, 1963.
- [Добросмыслов, 1898](#) – Добросмыслов А.С. Торговля в Тургайской области. Оренбург, 1898.
- [Избасарова, 2011](#) – Избасарова Г.Б. Оренбургско-Ташкентская железная дорога и хозяйство казахов на рубеже XIX–XX вв. Aral-Caspian region in the history and culture of Eurasia. II-d International Scientific Conference to the 20<sup>th</sup> Anniversary of Independence of the Republic of Kazakhstan. Aktobe, 2011.
- [Исингарин, 2011](#) – Исингарин Н.К. История железных дорог Казахстана. Алматы: Экономтрансконсалтинг. 768 с.
- [История Актобе в документах, 2009](#) – История Актобе в документах (20–40-е годы XX в.). Актобе, 2009.
- [История Актюбинской области, 2006](#) – История Актюбинской области. Актобе: Областной центр истории, этнографии и археологии. Актобе, 280 с.
- [История медицины..., 2006](#) – История медицины железных дорог Казахстана. I Т. Алматы, 2006.
- [Казахстан. Национальная энциклопедия, 2004](#) – Казахстан. Национальная энциклопедия. Алматы: Қазақ энциклопедиясы, 2004.
- [Калиев, 1997](#) – Калиев Е.Ж. Вековая деятельность железнодорожного транспорта Казахстана. Алматы: РГП “Казахстан Теміржолы”, 1997.
- [Кастанье, 1909](#) – Кастанье А. Поездка по Тургайской и Сырдарьинской областям вдоль Ташкентской ж/д 1906–1909. Оренбург, 1909.

- [Нурланкызы, 2021](#) – *Нурланкызы Г.* История центральной мечети г. Актобе // *Интернаука*. № 17 (193) май, 2021 г. Часть 4. Москва, 2021. РФ. 22-24 с.
- [Обзор..., 1885](#) – Обзор Тургайской области за 1894 г. Оренбург, 1885.
- [Оренбургский край, 1893](#) – *Оренбургский край*. № 7. 4 с.
- [Памятная книга..., 1899](#) – Памятная книга Тургайской области. Оренбург, 1899.
- [Суворов, 1962](#) – *Суворов А.В.* Историко-экономический очерк развития Туркестана. Ташкент, 1962.
- [Суворов, 1965](#) – *Суворов А.В.* Железнодорожный транспорт Туркестанского края в годы гражданской войны (1918–1920 гг.). Ташкент, 72 с.
- [Султангалиева, 2005](#) – *Султангалиева Г.С.* История Актюбинского уезда (1869–1917) / Учебное пособие. Актобе, 264 с.
- [Султангалиева, Кобеннова, 2007](#) – *Султангалиева Г.С., Кобеннова Г.И.* Улицы города Актобе: история и современность. Актобе, 2007. 160 с.
- [Тажибаяв, 1999](#) – *Тажибаяв М.К.* Актобе облысының тарихы (1864-1991). Актобе., 80 б.
- [Тарасенко, 2006](#) – *Тарасенко Ф.Н.* Город. Годы. Люди. Жизнь. Актобе. 248 с.
- [Тогаева, 2010](#) – *Тогаева З.А.* Железная дорога Ташкент – Оренбург и ее место в социально-экономической жизни Туркестана. Автореф. дисс. ... канд. истор. наук., 14 с.
- [Тургайская газета, 1896](#) – *Тургайская газета*, № 90. 4 с.
- [Тургайская газета, 1901a](#) – *Тургайская газета*, 1901. № 22.
- [Тургайская газета, 1901b](#) – *Тургайская газета*, 1901. № 27.
- [Тургайская газета, 1905](#) – *Тургайская газета*, 31 июля 1905 г. № 31.
- [Тургайская газета, 1909](#) – *Тургайская газета*, 1 июля 1909 г. № 15.
- [Черников, 1960](#) – *Черников К.С.* Актюбинск в прошлом и настоящем. Актюбинск, 1960.
- [Шалкар энциклопедия, 2009](#) – Шалкар энциклопедия. Шалкар, 2009. 337 с.
- [Brower, 1990](#) – *Brower D.R.* The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900. Berkley, 1990.
- [Izbassarova, 2019](#) – *Izbassarova, G.B.* (2019). Orenburg-Tashkent Railway and the Kazakh Society at the turn of the XIX–XX centuries (on the example of the Turgai region). *Bylye Gody*. 54(4): 1647-1655.
- [Morrison, 2008](#) – *Morrison A.* Russian Rule in Samarkand 1868-1910: A Comparison with British India. Oxford and New York: Oxford University Press, 395 p.
- [Reichman, 1987](#) – *Reichman, H.* (1987). Railway men and Revolution. Russia 1905. Berkley.
- [Sahadeo, 2007](#) – *Sahadeo, J.* (2007). Russian colonial society in Tashkent, 1865-1923. Indianapolis: Indianauniv. press, 336 p.

## References

- [Antipin, Levashev, 1903](#) – *Antipin, V.N., Levashev, N.N.* (1903). Putevoditel' po Turkestanu i Sredneaziatskoy jeleznoy dorogi: s istoricheskim ocherkom sooruzheniya i ekspluatatsii Zakaspiyskoy jeleznoy dorogi: s istoricheskim ocherkom sooruzheniya Orenburg-Tashkentskoy jeleznoy dorogi. [Guide to Turkestan and the Central Asian railway: with a historical sketch of the construction and operation of the Transcaspian railway and an outline of the construction of the Orenburg-Tashkent railway]. SPb.: V. Berezovskiy. P. 400. [in Russian]
- [Aksenov, 1958](#) – *Aksenov, A.V.* (1958). Stroitel'stva Orenburgsko-Tashkentskoy jeleznoy dorogi (1901–1905 gg.) [Construction of the Orenburg-Tashkent railway (1901–1905)]. Uchenie zapiski Orenburgskogo gos. ped. ins-ta. Orenburg. Vyp. 13. P. 20. [in Russian]
- [Asylbekov, 1965](#) – *Asylbekov, M.H.* (1965). Zheleznodorozhniki Kazahstana v pervoy russkoy revoliucii (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 zheleznoy 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'skoi revoliucii. Alma-Ata. [in Russian]
- [Asylbekov, Zharkenova, 2001](#) – *Asylbekov, M.H., Zharkenova, A.M.* (2001). Naseleniie Kazahstana (1897–1917) [Population of Kazakhstan (1897–1917)]. Almaty. [in Russian]
- [Ahmedzhanov, 1984](#) – *Ahmedzhanov, Z.K.* (1984). Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v Sredney Azii. [Railway construction in Central Asia]. Tashkent. [in Russian]
- [Brower, 1990](#) – *Brower, D.R.* (1990). The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900. Berkley.
- [Beknazarov, Nyrlankyzy, 2021](#) – *Beknazarov, R.A., Nyrlankyzy, G.* (2021). Aqtobe qalasyнын тарихына тарихнамалық шолы. Al-Farabi at.Qazaq Ul'tyq yniversiteti. Habarshy. Tarih seriasy. Almaty. "Qazaq yniversiteti", 2021. [in Kazakh]
- [Chernikov, 1960](#) – *Chernikov, K.S.* (1960). Aktiubinsk v proshlom i nastoiashchem [Aktiubinsk in the past and present]. Aktiubinsk. [in Russian]
- [Goryunov, 2008](#) – *Goryunov, Yu.A.* (2008). Orenburg-Tashkentskaya zheleznaya doroga kak odin iz faktorov razvitiya promyshlennosti v Orenburgskoi gubernii Turkestanе v nachale XX veka [The Orenburg-



Tashkent railway as one of the factors in the development of industry in the Orenburg province and Turkestan at the beginning of the 20th century]. *Aspirant, ili Molodoe pokolenie uchenykh*.: nauch.-prakt. alm/red. kol.: Ivanova A. G. i dr. Orenburg. Pp. 55-58. [in Russian]

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

[Dobrosmyslov, 1898](#) – *Dobrosmyslov, A.S.* (1898). Torgovlia v Turgaiskoj oblasti. Orenburg. [in Russian]

[GAOO](#) – Gosudarstvennyi arhiv Orenburgskoy oblasti [State Archive of the Orenburg Region].

[Izbassarova, 2019](#) – *Izbassarova, G.B.* (2019). Orenburg-Tashkent Railway and the Kazakh Society at the turn of the XIX–XX centuries (on the example of the Turgai region). *Bylye Gody*. 54(4): 1647-1655.

[Izbassarova, 2011](#) – *Izbassarova, G.B.* (2011). Orenburgsko-Tashkentskaia zheleznaia doroga i khoziaistvo kazakhov na rubezhe XIX–XX vv. Aral-Caspian region in the history and culture of Eurasia. *II-d International Scientific Conference to the 20<sup>th</sup> Anniversary of Independence of the Republic of Kazakhstan*. Aktobe. [in Russian]

[Istoriya Aktobe v dokumentakh, 2009](#) – *Istoriya Aktobe v dokumentakh (20-40-e gody XX vv.)* [History of Aktobe in documents (20-40s of the XX century)]. Aktobe, 2009. [in Russian]

[Istoriya Aktiubinskoi oblasti, 2006](#) – *Istoriya Aktiubinskoi oblasti* [History of Aktobe region]. Aktobe: oblastnoi tsentr istorii, etnografii i arkheologii. Aktobe, 280 p. [in Russian]

[Istoriya mediciny..., 2006](#) – *Istoriya mediciny zheleznykh dorog Kazahstana* [History of medicine of the railways of Kazakhstan]. T 1. Almaty, 2006. [in Kazakh]

[Isingarın, 2011](#) – *Isingarın, N.K.* (2011). Istoriia zheleznykh dorog Kazahstana [History of railways in Kazakhstan]. Almaty: Ekonom trans konsalting. 768 p. [in Russian]

[Kazahstan. Natsionalnaia entsiklopediia, 2004](#) – *Kazahstan. Natsionalnaia entsiklopediia* [Kazahstan. Natsionalnaia entsiklopediia]. Almaty: Kazak entsiklopediiasy, 2004. [in Kazakh]

[Kaliev, 1997](#) – *Kaliev, E.Z.* (1997). Vekovaia deiatelnost zheleznodorozhnogo transporta Kazahstana [The age-old activity of the railway transport of Kazakhstan]. Almaty: RGP "Kazahstan Temir zholy". [in Russian]

[Kastane, 1909](#) – *Kastane, A.* (1909). Poezdka po Turgaiskoi Syrdarinskoi oblastiam vdol' Tashkentskoi zh/d 1906–1909 [A trip through the Turgai and Syrdarya regions along the Tashkent railway 1906–1909]. Orenburg. [in Russian]

[Morrison, 2008](#) – *Morrison, A.* (2008). Russian Rule in Samarkand 1868-1910: A Comparison with British India. Oxford and New York: Oxford University Press, 395 p.

[Nurlankyzy, 2021](#) – *Nurlankyzy, G.* (2021). Istoriya tsentral'noi mecheti g. Aktobe [The history of the central mosque in Aktobe]. *Internauka*. 17 (193) may. T. 4. Moskva. RF. Pp. 22-24. [in Kazakh]

[Obzor..., 1885](#) – *Obzor Turgaiskoi oblasti za 1894 god* [Overview of the Turgai region for 1885]. Orenburg. [in Russian]

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

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

[Sahadeo, 2007](#) – *Sahadeo, J.* (2007). Russian colonial society in Tashkent, 1865–1923. Indianapolis: Indiana univ. press, 336 p.

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

[Suvorov, 1965](#) – *Suvorov, A.V.* (1965). Zheleznodorozhnyi transport Turkestanskogo kraia v gody grazhdanskoi voyny (1918–1920 gg.) [Railway transport of the Turkestan region during the civil war (1918–1920)]. Tashkent., 72 p. [in Russian]

[Sultangalieva, 2005](#) – *Sultangalieva, G.S.* (2005). Istoriia Aktiubinskogo uezda (1869–1917) [History of Aktobe County (1869–1917)]. Uchebnoe posobie. Aktobe., 264 p. [in Russian]

[Sultangalieva, Kobenova, 2007](#) – *Sultangalieva, G.S., Kobenova, G.I.* (2007). Ulitsy goroda Aktobe: istoriia i sovremennost [Streets of the city of Aktobe: history and modernity]. Aktobe, 160 p. [in Russian]

[Shalkar entsiklopediya, 2009](#) – *Shalkar entsiklopediya* [*Shalkar encyclopedia*]. Shalkar, 2009. 337 p. [In Kazakh]

[Tarasenko, 2006](#) – *Tarasenko, F.N.* (2006). Gorod. Gody. Liudi. Zhizn [City. Years. People. Life]. Aktobe., 248 p. [in Russian]

[Tazhibayev, 1999](#) – *Tazhibayev, M.K.* (1999). Aktobe oblysynyntarikhy (1864–1991). Aktobe., 80 b. [in Kazakh]

[Togaeva, 2010](#) – *Togaeva, Z.A.* (2010). Zhelezniadoroga Tashkent-Orenburg i ee mesto v sotsialno-ekonomicheskoi zhizni Turkestana [Railway Tashkent – Orenburg and its place in the socio-economic life of Turkestan]. Avtoref. diss. kand. ist. nauk., 14 p. [in Russian]

[Turgaiskaya gazeta, 1896](#) – *Turgaiskaya gazeta*. № 90. 4 p. [Turgay newspaper]. Orenburg. [in Russian]

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

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

[Turgaiskaia gazeta, 1905](#) – *Turgaiskaia gazeta*. 31 iulia 1905 g. № 31. [Turgay newspaper]. Orenburg. [in Russian]

[Turgaiskaia gazeta, 1909](#) – *Turgaiskaia gazeta*. 1 iiulia 1909 g. № 15. [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]

## **Железная дорога Оренбург-Ташкент и ее влияние на формирование полиэтнической среды города Актюбинска в начале XX века**

Гаухаршахназ Нурланкызы <sup>a, \*</sup>, Рахым Агибаевич Бекназаров <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Актюбинский региональный университет имени К. Жубанова, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье рассматривается строительство железной дороги Оренбург – Ташкент в начале XX века, а также то, как оно повлияло на полиэтническую картину города Актюбинска (ныне Актобе), его промышленность, торговлю и развитие всей городской инфраструктуры. Кроме этого, учитывается влияние данного факта на создание улиц и районов города, взаимосвязь с представителями других национальностей, на изменение Актюбинска как полиэтнического города.

В качестве материалов в работе были использованы документы Государственного архива Оренбургской области (Оренбург, Российская Федерация). Значительная их часть была впервые введена в научный оборот. Помимо этого, нами были использованы материалы дореволюционной региональной периодической печати, а именно «Тургайской газеты».

В заключении автор отмечает, что железная дорога Оренбург – Ташкент превратила Актюбинск в крупный железнодорожный узел, а Актюбинский уезд преобразовала в региональный центр торговли. От Актюбинского уезда далее начали строиться несколько железнодорожных станций и торгово-промышленных поселений. Ярмарочная торговля сыграла важную роль в развитии экономических связей кочевых казахов с приграничьем и оседлым населением края. В то же время купечество создало широкую сеть торговых пунктов в Казахской степи.

**Ключевые слова:** Оренбург – Ташкент, Актюбинск, железная дорога, станция, торговля, инфраструктура, полиэтнический, улица, станция, больница.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [gaukharshahnaz@mail.ru](mailto:gaukharshahnaz@mail.ru) (Г. Нурланкызы)