

**FAN, TA'LIM, TEXNOLOGIYA VA ISHLAB CHIQRARISH
INTEGRATSIYASI ASOSIDA RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI
VOLUME-2, ISSUE-4
TURKISTONDA TEMIR YO'LLAR SANOAT RIVOJIDAGI O'RNI**

Kimsanboyeva Zuxraxon

Mustaqil tadqiqotchi

O'zbekiston Milliy universiteti

Toshkent, O'zbekiston

Annotatsiya: Ushbu maqolada O'rta Osiyo mintaqasidagi temir yo'llar qurilishi hamda ularning ahamiyati savdo-sanoatdagi o'rni atroflicha manba va adabiyotlar asosida tahlil qilingan.

Kalit so'zlar: temir yo'llar, Qizil avrot.

Rus kapitali uchun o'lka darvozasini keng ochib bergan temir yo'l shaxobchalari o'rgimchak to'ri misol har yoqqa ildiz otib, 1885-yilda Ashxobodga, 1886-yilda Marv, Chorjo'y va Amudaryogacha borib yetdi, Qoraqum sahrosidan o'tgan po'lat izlar 1888-yilda Samarqandga tutashdi. 1898-yilda Marv-Kushka tarmog'i qurilib, bir yildan so'ng Farg'ona vodiysi va Toshkent ham temir yo'l bilan bog'landi. Shunday qilib, keyinchalik O'rta Osiyo temir yo'li deb nomlangan Kaspiyorti temir yo'lining uzunligi 1748 chaqirimga yetdi. Mustamlaka xom ashyo manbalarini metropoliya sanoatiga yaqinlashtirishning navbatdagi vazifasi Turkiston-Sibir' temir yo'lini qurish kun tartibiga qo'yildi. "Juda muhim iqtisodiy, mustamlakachilik va strategik ahamiyatga ega bo'lgan bu temir yo'l liniya-sini zudlik bilan qurish zarurati barchaga ayon", deb yozgan edi knyaz' Masal'skiy.

XIX asrning 70-yillaridan boshlab Rossining bosqinchilik siyosatini davom ettirish, O'rta Osiyoda harbiy-strategik jig'hatdan mustahkam o'rinish olish, o'lkaning er usti va er osti boyliklarini mumkin qadar ko'proq o'zlashtirish zaruriyatlari imperiya hukumatini Turkistonni Rossiyaning markaziy rayonlari bilan bog'lovchi temir yo'llar qurishni tezlatishga majbur qilgan edi. Imperiya hukumati tomondan ushbu masalaga jiddiy e'tibor berilib, bu yo'nalishda qisqa muddat ichida 40 ga yaqin loyihalar ishlab chiqildi hamda O'rta Osiyo temir yo'l qurilishini Krasnovodskdan boshlash loyihasi maqsadga muvofiq deb topildi. Birinchidan, Kaspiy dengizi bo'yida bunyod etilgan (1869 y.) bu qal'a, Volga daryosi orqali tashib kelingan qurilish materiallarini joylashtirish uchun qulay bo'lsa, ikkinchidan, temir yo'l qurilishining bu yo'nalishi o'sha paytdagi jangovar turkman qabilalarini bo'sundirish hamda chegaralarni mustahkamlab olish uchun ham muhim

FAN, TA'LIM, TEXNOLOGIYA VA ISHLAB CHIQRISH INTEGRATSIYASI ASOSIDA RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI VOLUME-2, ISSUE-4

ahamiyatga ega edi. Qoraqum cho'lining og'ir va murakkab tabiiy sharoitida temir yo'l qurilishi Harbiy vazirlik zimmasiga yuklatilib, 1880-yil 26-avgustda Mixaylovskiy ko'rfazidan Qizil Arvotgacha bo'lgan 217 chaqirim masofada qurilish ishlari boshlab yuborildi. Iqtisodiy qiyinchiliklarga karamasdan, mustamlakachi imperiyaning zo'r berib qilgan harakatlari tufayli, 1 yanvar 1881 yilda 60 chakirim yo'l qurilgan bo'lsa, 1 sentyabrda Qizil Arvotgacha etib borib, ishga tushirildi. Yuk kam bo'lganligi uchun poezdlar dastlab haftasiga ikki marta katnab, asosan, harbiylar, pochta va har xil yuklarni tashib turgan. 1884 yil 30 iyunda imperiya Davlat kengashi temir yo'lni Ashxabodgacha etkazish haqidagi taklifni tasdiklab, zarur mablag'ni ajratdi.

Marv shahrida esa, temir yo'l qurilishini boshkaruvchi idora tashkil etildi. 1885-yil iyun oyida temir yo'lni Chorjo'ygacha etkazish haqida Buxoro amiri Abdulahadxondan ruxsat olindi. 1886- yil 4-fevralda imperiya xukumati Marv-Chorjo'y temir yo'li qurilishini tasdiqladi. Dastlabki paytlarda temir yo'llar qurilishiga "ortiqcha narsa talab kilmaydigan va o'lkaning jazirama issiqlariga ko'nikib ketgan" mahalliy aholi ham jalb etildi. Temir yo'l qurilishi katta qiyinchiliklar bilan kechgan bo'lib, bu haqda P.P.Semyonov-Tyanshanskiy shunday yozgan edi: "Shubhasiz, dunyoning biror erida Kaspiy orti viloyatidagi kabi qumli cho'ldan katta masofadagi temir yo'l o'tkazilmagan. Temir yo'l quruvchilarining Yangi Kaliforniya va Jazoirda qum bilan kurashi Kaspiy bo'ylari, ayniqsa, Marv vohasi va Amudaryo oralig'idagi kabi katta hajmda emas edi". Shunga qaramasdan temir yo'llar qurilishi kengayib bordi. Mutaxassislarning tadqiqotlariga ko'ra, 1886 yildan boshlab muhandis K.Tolpigo Samarqandda, texnik R.Palmigren Kattaqo'rg'onda, texnik V. Lepinskiy Ziyoviddinda, muhandis S.Ivanov Buxoroda, muhandislar D.Semagin va L.Daraganlar Qorako'l hamda Amudaryoda temir yo'l qurilishi bo'yicha ishlarni boshlab yubordilar. Katta qiyinchiliklar va asbob-uskunalar etishmasligi sharoitida bo'lsada, 1888 yil fevralida Amudaryo-Samarqand yo'li qurib bitkazildi. Temir yo'llar o'lkaning ichkarisiga tobora kirib borgan sari unda ishlayotgan mahalliy aholi soni ham ko'payib bordi va tadbirlarga ko'ra, qariyb 70-80 foizni tashkil qildi. Qurilish ishlariga o'zbeklar, tojiklar, turkmanlar ishlagan bo'lib, ulardan dastlabki quruvchi ishchilar etishib chiqdilar. Mahalliy aholi og'ir sharoitlarga qaramasdan, rusiyzabon ishchilarga qaraganda ancha kam ish haqi olganlar. Shunga karamasdan, XIX asrning 90-yillaridan boshlab mustamlaka ma'muriyati o'lkadagi temir yo'l ishchilari orasida mahalliy aholini kamaytirib, rusiyzabon ishchilarni ko'paytirish chora- Tadbirlarini ko'rdi.

XIX asr oxirida O'rta Osiyo temir yo'l ishchilarining milliy tarkibi quyidagicha bo'lgan: Mustamlaka ma'muriyati tomonidan 1895 yil 21 sentyabrda

**FAN, TA'LIM, TEXNOLOGIYA VA ISHLAB CHIQRARISH
INTEGRATSIYASI ASOSIDA RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI
VOLUME-2, ISSUE-4**

Samarqand-Andijon temir yo'lining Toshkent shaxobchasini qurish haqida ko'rsatma berilib, ishlar jadal sur'atlarda olib borildi. Natijada birinchi poezd 1897 yil 27 noyabrda Qo'qonga, 1899 yil Toshkentga, 1900 yilda Andijonga kirib keldi. Ushbu magistral yo'lga "O'rta Osiyo temir yo'li» deb nom berildi. Ta'kidlash lozimki, aholi zich yashaydigan hududlarda temir yo'llar qurilishi jarayonida mahalliy aholining turmush tarzi va manfaatlari umuman hisobga olinmadi. Xususiylar uylar buzilib, erlar temir yo'l ixtiyoriga o'tganda erlar uchun tovon puli hamisha ham berilmagan yoki sarsongarchilik bo'lgan. Birgina Samarqand-Andijon temir yo'li qurilishida 5,5 ming dehqon jabr ko'rgan. Shunga qaramasdan imperiya hukumati temir yo'llar qurilishini davom ettirdi. 1900 yilda Toshkent Orenburg yo'nalishi bo'yicha temir yo'l qurilishi harakatlari boshlanib, bu yo'lining janubiy qismini kurish Toshkentdan, shimoliy qismini esa Orenburgdan qurish va har ikkala qismni Kazalinskda birlashtirish rejalashtirildi. Ma'lumotlarga ko'ra, bu yo'l qurilishida mustamlaka ma'muriyati jiddiy e'tibor qaratgan bo'lib, temir yo'l qurilishi materiallarini etkazib berishda Bryansk, Novorossiysk, Taganrog, Dneprovsk, Donsk, Sarmovo, Votkinsk, Putilovsk, Kolomensk, Nikolaev kabi shaharlardagi yirik zavodlar ishtirok etganlar.

1906 yil 1 yanvarda bu yo'l to'la foydalanishga topshirilgan. 1908 yildan boshlab o'lkaning temir yo'l qurilishi tarixida yangi boskich boshlandi. Shu paytga qadar temir yo'llar qurilishi faqat davlat sarmoyalari hisobiga amalga oshirilgan bo'lsa, bundan keyin bu ish xususiylar tadbirkorlar tomonidan amalga oshirila boshlandi. Temir yo'llar juda katta daromad keltirayotganiga e'tibor qaratgan katta kapital egalari bu ish uchun katta katta sarmoyalar sarf qila boshladilar. Xususiylar temir yo'l qurilishiga e'tiborning kuchayishi natijasida 1912-1915 yillarda O'rta Osiyoda quyidagi temir yo'l shaxobchalari qurilgan: Ta'kidlash lozimki, Rossiyani O'rta Osiyo bilan bog'laydigan temir yo'llar ishga tushirilgach, rus va chet el kapitalining o'lkaga kirib kelishi uchun katta imkoniyatlar ochildi. Temir yo'llarning qurilishi, harakat yo'nalishlarining o'sib borishi temir yo'l ta'mirlash bazasini yaratish zaruriyatini taqozo etganligi bois, temir yo'llar yoqasida ularga xizmat ko'rsatadigan stansiyalar, ustaxonalar va depolar kurila boshlandi. Dastlab 1882 yilda Qizil Arvotda vagon-ta'mirlash, 1900 yilda esa Toshkent va Krasnovodskda temir yo'l ustaxonalari ishga tushirildi. Temir yo'llar ishga tushirilishi natijasida o'lkadan paxta, jun, quruq mevalar tashib ketish, Rossiyadan esa, manufaktura mahsulotlari bilan bir qatorda, qand, temir, po'lat, qishloq xo'jaligi asbob-uskunalar va don mahsulotlari keltirish avj oldi. Bu holatni quyidagi jadvalda ham kuzatish mumkin: Rossiyaning markaziy rayonalarida paxtaga bo'lgan talabning tobora ortib borish tufayli temir yo'llar orqali tashiladigan asosiy yuk paxta va undan

FAN, TA'LIM, TEXNOLOGIYA VA ISHLAB CHIQRISH INTEGRATSIYASI ASOSIDA RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI VOLUME-2, ISSUE-4

olinadigan mahsulotlar bo'lib qoldi. Temir yo'llar orqali turli asbob-uskunalar, mehnat qurollarining keltirilishi natijasida kishlok xo'jaligida paxta etishtirishga asosiy e'tibor qaratilib, o'lkada paxta yakkahokimligiga zamin tayyorlandi.

Tadqiqotlarga ko'ra 1880 yilda O'rta Osiyodan Rossiyaga 300 ming pud paxta olib ketilgan bo'lsa, birgina 1900 yilda temir yo'llar orkali karayib 6 mln. Pud paxta tashib ketilgan bo'lib, tashib ketilgan paxtaning asosiy qismi Farg'ona viloyatiga to'g'ri kelgan. Zamonaviy tadqiqotchilar temir yo'llar qurilishi o'lkada ijtimoiy-iqtisodiy o'zgarishlar qilganligini e'tirof etgan holda, bu jarayon paxtachilikning rivojlanishi, paxta tozalash, yog' ishlab chiqarish va qayta ishlash sanoati tarmoqlarini rivojlantirishdan tashqari, mahalliy aholining ijtimoiy-iqtisodiy ahvoli yaxshilashda, oziq-ovqat mahsulotlariga bo'lgan ehtiyojlarini qondirishda ham alohida o'rin tutganligini ta'kidlaydilar. Temir yo'llarning ishga tushirilishi o'lkaning muhim iqtisodiy va madaniy markazlari Samarqand, Buxoro, Toshkent, Qo'qon, Andijon, Kattaqo'rg'on. Qarshi, Chorjo'y va boshqa shaharlarning yanada kengayishiga, bir qator yangi shaxarlar (Skobelev, Kogon, Krasnovodsk. Xovos va boshq.) vujudga kelishiga sharoit yaratib, o'lka aholisining ma'naviy hayotiga ham ijobiy ta'sir ko'rsatdi. Temir yo'llarning qurilishi o'lka xalqlarining ijtimoiy, iqtisodiy va madaniy hayotida quyidagi muhim o'zgarishlarni amalga oshirdi:

1. O'lka xalqlarini xorijiy mamlakatlar bilan iqtisodiy va madaniy aloqalarining rivojlanishiga yordam berdi.
2. O'lka viloyatlari aholisi o'rtasida o'zaro savdo-sotik hamda tadbirkorlik aloqalarini kuchaytirdi.
4. Dexkonchilik va chorvachilik mahsulotlariga bo'lgan talabning ortib borishi har ikkala xo'jalik turi vakillarining ishbilarmonlik jonlantirdi. Xamda tadbirkorlik intilishlarini
5. O'lka qishloq xo'jaligi va sanoat ishlab chikarishida bozor munosabatlarining rivojlanishiga samarali ta'sir ko'rsatdi.
6. Temir yo'l o'tgan hududlarda stansiyalarning qurilishi yangi aholi punktlarining bunyod etilishiga, bu punktlarda turli millat vakillarining yaqin qo'shnichilikda yashab, bir birlarini yaqindan bilishlariga, o'zaro iqtisodiy va madaniy hamkorlik qilishlariga yordam berdi.