

## **XIX asr oxiri XX asr boshlarida Xiva xonligida temir yo‘l qurish uchun qilingan say-harakatlar**

**Otaboyev Rahmonbek Maqsudovich**

Toshkent tibbiyot akademiyasi Urganch filiali o‘qituvchisi. Toshkent tibbiyot akademiyasi Urganch filiali, Urganch, O‘zbekiston. +998999671074.

[hermanvamberi@gmail.com](mailto:hermanvamberi@gmail.com)

### **Annotatsiya**

Mazkur maqolada XIX asr oxiri XX asr boshlarida Chor Rossiya amaldorlari bilan bir qatorda Xiva xoni Muxammad Rahimxon II va bosh vazir lovozimida faoliyat olib borgan Islomxo‘janing xonlikga temir yo‘l olib kelish uchun olib borilgan say-harakatlar haqida ma’lumotlar berilgan. Shu bilan bir qatorda xonlikda temir yo‘l qurilishi uchun bir qator sabablar ham ko‘rsatib o‘tilgan. Va aksincha, temir yo‘l qurilishi nega amalga oshmay qolishining sabablari ham yoritilgan. Shuningdek, mamlakatdagi bu davrda mavjud transport tizimi haqida ham tarixiy ma’lumotlar ko‘rsatib o‘tilgan.

### **Аннотация.**

В данной статье представлены сведения об усилиях хивинского хана Мухаммеда Рахимхана II и Исламходжи, работавшего премьер-министром вместе с чиновниками царской России в конце 19 - начале 20 веков, по подведению железной дороги к ханству. Кроме того, был приведен ряд причин строительства железной дороги в ханстве. И наоборот, также выделены причины, по которым строительство железной дороги не будет реализовано. Также показаны исторические сведения о существовавшей в стране транспортной системе в этот период.

### **Annotation.**

This article provides information about the efforts made by Khiva Khan Muhammed Rahimkhan II and Islamkhoja, who worked as the prime minister, along with the officials of Tsarist Russia in the late 19th and early 20th centuries, to bring a railway to the khanate. In addition, a number of reasons for the construction of the railway in the khanate were given. And on the contrary, the reasons why the construction of the railway will not be realized are also highlighted. Historical

information about the existing transport system in the country during this period is also shown.

**Tayanch so‘z va iboralar:** temir yo‘l, transport, karvon, xomashyo, duma, inqilob, chaqirim, verst.

**Ключевые слова и выражения:** железная дорога, транспорт, караван, сырье, дума, революция, миля, верста.

Κεψ ωορδσ ανδ πηρασεσ: ραιλωαψ, τρανσπορτ, χαραπαν, ραω ματερι αλσ, δυμα, ρεπολυτιον, μιλε, περστ.

XIX asrda Markaziy Osiyoda mavjud bo‘lgan Xiva va Qo‘qon xonliklari va Buxoro amirligi o‘zaro urushlar va ichki nizolar oqibatida dunyo taraqqiyotidan bir necha asrga ortda qolgan edi. Bu davrda ikkita katta sahro Qoraqum va Qizilqum hamda Ustyurt qirlari orasida joylashgan Xiva xonligini tashqi dunyo bilan Amudaryo va uning yaqinidan o‘tgan karvon yo‘llari bog‘lab turardi, xolos. Xorazm vohasining karvon yo‘llari esa o‘ta murakkab hududlardan o‘tgan. Shimolda bepoyon 1000 km. Ustyurt qir-adirlari, g‘arbda 600 km. Qoraqum va Sharqda shuncha Qizilqum sahro-cho‘llari yastanib yotgan. Suv yo‘li orqali Orol va Amudaryoda harakat qilish ham mashaqqatli, ham xavfli bo‘lgan. Shu bois vohadan chiqqan karvonlar bir necha oy davomida va o‘ta xavfli vaziyatda harakat qilganlar. Haj safariga chiqqan keksalar yoru-birodarlari bilan vidolashib yo‘lga otlanganlar[1]. Mazkur davrda xonlik hududiga texnika yangiliklar kirib kelmaganligi sababli ot-arava, yuk hayvonlari hamda Amudaryoda qatnaydigan kemalar asosiy transport vositasi bo‘lib xizmat qilgan. Xiva xonligida yuklarni tashish deyarli barcha vaqtlarda tuyalar, otlar, va xachirlar yordamida amalga oshirilgan.

Bu paytda esa g‘arbda texnika va transport ancha rivojlanib ketgan, ayniqsa temir yo‘l transporti qurish avj olgan bir payt edi. Birinchi temir yo‘l Jorj Stefenson tomonidan 1825 yili Angliyaning Stakton va Darmenqton shaharlari o‘rtasida, 1829 yili esa - Liverpool va Manchester oralig‘ida qurildi. Temiryo‘l qurish Angliyadan keyin AQSH, Germaniya, Fransiya, Italiya, Rossiya va Yaponiyada ham boshlab yuborildi[2]. Uzoqdagi mustamlakalardan xomashyo tashib keltirish, korxonalarni yonilg‘i bilan ta‘minlash, tayyor mahsulotlarni ko‘plab miqdorda chet el bozorlariga tashib ketish- bularning barchasi uchun transport zarur edi. Aynan shuning uchun ham mustamlakachi davlatlar o‘z mustamlakalariga temir yo‘l yotqizishga alohida



ahamiyat berganlar. 1847-1885 yillar oralig'ida O'rta Osiyo xonliklarini birin-ketin bosib olgan Rossiya imperiyasi ham tabiiy boyliklarni tashib ketish, bosib olingan hududlarni qaramlikda saqlab turish uchun o'z harbiylarini va ularga zarur bo'lgan qurollarni tashib keltirish tufayligina Turkistonga temir yo'l yotqizishni ko'zlay boshladi.

Masalan, Quyi Amudaryo havzasi va u orqali Markaziy Osiyoga temir yo'l tortish g'oyasi ruslar bosqinining birinchi yillaridanoq boshlangan. Aql bovar qilmaydigan loyihalar va takliflar ilgari surilishiga qaramay, ularning amalga oshishiga 70 yil kerak bo'lgan. 1873 yilda chor Rossiyasi qo'shinlari tomonidan bo'ysundirilgan Xiva xonligi hududida paxtachilik, g'allachilik, ipakchilik kabi sohalarning rivojlanishi, xom-ashyoni qayta ishlash korxonalari - paxta tozalash va yog'-moy zavodlarining qurilishi tayyor yuklarni tashish imkoniyatlarini kengaytirishni talab qildi. Shu sababli dunyodagi ilg'or davlatlar sanoatchilari orasida o'z o'rnini egallash uchun kurashayotgan rus ishbilarmonlari O'rta Osiyodan arzon xom ashyoni tashib ketish yo'llarini izlay boshladilar. Natijada, 1865-1888 yillar orasida o'lkaga temir yo'llar tortish borasidagi 40 dan ortiq loyihalar muhokama etildi [3].

Masalan, 1874 yilda rus injeneri Baranovskiyning takliflari ko'pchilikning e'tiborini tortdi. U Saratov shahri yaqinida Volga daryosi ustidan temir yo'l ko'prigi qurish, keyinchalik yo'lni Ural cho'li va Ustyurt qirlari orqali Xiva xonligi hududiga keltirish, so'ngra uni Tuyamo'yin yaqinidan Amudaryo ustiga quriladigan ko'priq orqali o'tkazib, Buxorogacha olib borishni taklif qilgandi. Keyingi bosqichda esa, janubga burilgan yo'l Qarshi va Jerm orqali tog'lardagi Nuksan, Chitral, Mianqal'a daralaridan o'tib, Peshovarga yetkazilishi ko'zlangandi. Bu loyiha ham boshqalari kabi qabul qilinmagan bo'lsa-da, 1879 yilda O'rta Osiyo temir yo'li loyihasi yuzasidan tashkil qilingan ekspeditsiyaga Samarqand viloyati harbiy gubernatori graf N. Y. Rostovtsev, Turkiston general-gubernatorligi vakillari sifatida muhandis A.M. Lyapunov, professorlar Sorokin va I.V. Musketov kirdi. Ular Petro-Aleksandrovska (hozirgi To'rtko'l) kengash o'tkazdilar va ikkita guruhlariga bo'linib, Ustyurtdan Samarqacha va Petro-Aleksandrovska Qizilqum orqali Kazalinskaga bo'lgan masofani tekshirdilar. Har ikki guruhning xulosasida temir yo'l qurish mumkinligi haqidagi taklif bildirildi [4].

Quyi Amudaryo etaklarida yashayotgan 2 millionga yaqin o'zbek, turkman, qozoq va qoraqalpoq xalqlari iqtisodi va madaniyatini temir yo'llarsiz rivojlantirib

bo‘lmasdi. Shu sababli, Xiva xonligiga temir yo‘l olib kelish g‘oyasi xon hukumati tomonidan ham qo‘llab quvvatlangan. Bunga Xiva xoni Muhammad Rahimxon Soniyning 1883 yil iyul-avgust oylarida Peterburg Moskvaga qilgan sayohati yaqqol misol bo‘la oladi [5]. Muhammad Rahimxon Soniy Peterburga qilgan safari davomida podsho Aleksandr III bilan uchrashadi va undan Xivaga temir yo‘l keltirishni so‘raydi. Imperator “o‘ylab ko‘ramiz” deb javob beradi. Oradan yana 15 yilcha vaqt o‘tdi. 1897 yilda Rotmanov degan kimsa Kaspiy dengizi qirg‘oqlaridan Xiva xonligining chegarasigacha bo‘lgan temir yo‘l qurib berishi mumkinligini aytgan. Shu yili Ebbert ismli injenerga Sariqamish va Xo‘jayli oralig‘idagi hududda temir yo‘l izlarini yotqizish imkoniyatlarini o‘rganishga ruxsat berilgandi. 1899 yilda Xiva xonligida yangi bir rus mutaxassislari guruhi ishlab, ular Ryazan-Ural temir yo‘lida joylashgan Aleksandrov- Gay degan joydan oldin Qo‘ng‘irotga, keyinchalik esa Chorjo‘y va Karkigacha temir yo‘l qurish imkoniyatlarini hisoblab chiqdilar. Shu bilan bir qatorda, 1900 yil 30 martda Toshkent shahar dumasi Aleksandrov-Gay va Chorjo‘y oralig‘ida aholi yashaydigan joylar va suv olish imkoniyatlari yo‘q, degan bahona bilan bu yo‘nalishda temir yo‘l qurish maqsadga muvofiq emas, degan qarorga keldi. Natijada Xiva xonligi hududi yana temir yo‘llardan yiroqda qolib ketaverdi [6]. 1911-1913 yillar davomida Bosh vazir Said Islomxo‘ja temir yo‘l qurish uchun amaliy harakatlarni boshlab yuboradi. Islomxo‘janing islohot dasturida xonlikni markaziy shaharlar bilan bog‘laydigan temir yo‘l tarmog‘i qurilishi masalasiga ham katta e‘tibor qaratiladi. Bu tadbir nafaqat rus, mahalliy savdo-sanoat egalari manfaatiga ham juda mos tushardi. Shu boisdan Rusiya sanoatchilari orasida ertadanoq, bu masalaga qiziquvchilar bo‘ldi. Mazkur hayotiy masala 1899 yildayoq ko‘tarilgandi. 1912-1913 yilda xonlik xududlariga temir yo‘l keltirish bilan aloqador qidiruv va tadqiqot ishlari jadallashib ketadi.

Loyihaga muvofiq temir yo‘l tarmog‘i Chorjo‘ydan xonlikning shimolidagi Qo‘ng‘irot shahrigacha tortilishi va keyinchalik u davom qilinib Ural-Torgay viloyati orqali Aleksandrov-Gay bilan bog‘lanishi kerak edi. Temir yo‘lning umumiy uzunligi 700 verstga yetadi. Uning qurilishini rus sanoatchilaridan A.O.Brikelmeyer va K.Ye.Nikolayevlar sheriklikda o‘z zimmlariga olgan edilar. [7] Shuningdek, 1911 yilda rus injenerlari M.A. Mayevskiy va V.N. Xarchevskiy Xo‘jaylidan Chorjo‘ygacha temir yo‘l izlarini yotqizish imkoniyatlarini o‘rganib chiqdilar. 1912 yilda Farg‘ona vodiysi va Qashqadaryoda temir yo‘llarni qurishga

ruxsat olgan injener A.N. Kovalevskiyning vakillari Chorjo‘y-Yangi Urganch-Qo‘ng‘irot oralig‘idagi 650 chaqirim masofani tekshirib chiqdilar.[8] Biroq Islomxo‘janing saroy fitnachilari tomonidan o‘ldirilishi barcha harakatlarning butunlay to‘xtab qolishiga olib keladi. 1904-1920, 1939-1945 yillarda Rossiya va jahon miqyosida sodir bo‘lgan qirg‘in urushlar, inqilobiy o‘zgarishlar Xorazmga temir yo‘l kelishini yarim asr orqaga surib yubordi [9].

Xiva xonligi hududida temir yo‘l qurish rejasi har ikkala taraf uchun ham foydali bo‘lgan. Birinchidan, Rossiya imperiyasi Xiva xonligidan yanada ko‘proq xomashyo tashib ketishni ko‘zlagan. Ikkinchidan, Rusiyada ishlab chiqarilgan va sifat jihatdan Yevropaning boshqa davlatlarida ishlab chiqarilgan mahsulotlar bilan raqobatlasha olmaydigan rus tovarlarini sotish uchun Xiva xonligi tayyor bozor edi. Bu hududga tovarlarni tashish uchun temir yo‘l arzon va tezkor transport bo‘lishi ko‘zlangan edi. Uchinchidan, bu hududlarni o‘z qo‘lida saqlab turish uchun imperiyaning markaziy hududlaridan askarlar va qurol – yarog‘larni zudlik bilan olib kelish, shuningdek, O‘rta Osiyo xonliklari va Turkiston general-gubernatorligi hududida kutilmagan qo‘zg‘alonlar paytida rus askarlarini u hudududan bu hududga tezkor ko‘chirish va qo‘zg‘alonlarni tezda bostirish, yoki askarlarga zarur bo‘lgan qurol – yarog‘ bilan ta‘minlash uchun ham temir yo‘l qurish rejalashtirilgan.

Aksincha Xiva xoni Muhammad Rahimxon Feruz II va ayniqsa bosh vazir Islomxo‘ja Xiva xonligi hududida temir yo‘l qurishni ahamiyatini juda yaxshi tushunganlar. Chunki temir yo‘l qurilishi Xiva xonligini rivojlantirish uchun hissa qo‘shishi kerak edi. Biroq, Xiva xonligiga temir yo‘l yotqizish rejasi Xiva xonligi qulab oradan chorak asr o‘tgandan keyingina amalga oshdi. Rus-Yapon urishi, birinchi rus inqilobi, 1- jahon urishi, 2- jahon urishi va boshqa omillar tufayli Xorazmga temir yo‘l qurish har safar ortga surilaverdi.

#### Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Mahmudov M. Jumaniyozov F. Xorazm transporti kecha va bugun. — Buxoro: “Durdona”, 2020. –B. 16.
2. Ergashev Sh. Jahon tarixi (1800-1918-yillar). — Toshkent: “O‘zbekiston”, 2015. – 49 b.
3. Mahmudov M. Jumaniyozov F. Xorazm transporti kecha va bugun. — Buxoro: “Durdona”, 2020. –B. 80.
4. Mahmudov M. Jumaniyozov F. Xorazm transporti kecha va bugun. — Buxoro: “Durdona”, 2020. – B. 80-81.



5. Baxt yo‘li. — Urganch: “Murabbiy”, 1992. –B. 9.
6. Mahmudov M. Jumaniyozov F. Xorazm transporti kecha va bugun. — Buxoro: “Durdona” , 2020. – B. 84-85.
7. Sadullayev A. Sotlikov A. Abdullayev O. Sayid Islomxo‘ja — Toshkent: “Al-Xorazmiy”, 2005. –B. 54.
8. Mahmudov M. Jumaniyozov F. Xorazm transporti kecha va bugun. — Buxoro: “Durdona” , 2020.



Research Science and  
Innovation House

