

O'RTA OSIYODA TEMIR YO'L QURILISHI TARIXI VA UNING FAOLIYATI

Davletov Xurshid Yuldashevich,

Muhammad al-Xorazmiy nomidagi Toshkent axborot texnologiyalari universiteti
Urganch filiali Tarix fani o'qituvchisi.

Tel. (93) 467 07 47

E-mail: xurshiddavletov90@mail.ru.

Annotatsiya. Ushbu maqola orqali O'rta Osiyoda temir yo'l qurilishi tarixi va rejalar haqida so'z yuritiladi. Temir yo'l sohasining O'rta Osiyoga kirib kelishi sabablari va oqibatlari atroflicha o'rganilib, muhokama qilingan ilmiy ishlar solishtirilib tahlil qilingan. O'rta Osiyo va Orenburg-Toshkent temir yo'llarining Turkiston o'lkasining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ta'siri tahlil qilinadi. Muallif temir yo'llar qishloq xo'jaligi va to'qimachilik sanoatining rivojlanishiga kuchli turtki berganligini va mintaqaning butun Rossiya bozoriga integratsiyalashuviga hissa qo'shganini ko'rsatdi.

Kalit so'zlar. Temir yo'l, xom ashyo bazasi, iqtisodiy o'sish, infratuzilma, tabiiy resurs, Krasnovodsk-Chorjo'y

Abstract. Three articles discuss the history and plans of railway construction in Central Asia. The problems related to the introduction of the railway sector into Central Asia and the scientific works that have been studied and discussed in detail have been examined and analyzed. Analysis of the impact of the Central Asian and Orenburg-Tashkent railways on the socio-economic development of Turkestan. The author noted that iron gave a strong impetus to the direction of the agricultural and textile industries and gave a strong impetus to the integrated all-Russian market.

Keywords. Railway, raw material base, economic growth, infrastructure, natural resources, Krasnovodsk-Chorjoi

Markaziy Osiyodagi iqtisodiy manfaatlari uchun Rossiya va Angliya o'rtasidagi raqobatning kuchayishi mintaqaning Rossiyaga tabora qaram bo'lishini

tezlashtirgan. Angliya har doim siyosatning kuchayishiga yashirin rashk bilan qaradi. Keyinchalik Rossiya hududlarni o'z tasarrufiga olgandan keyin mamlakatni xom ashyo bazasiga aylantirish, savdo aloqalarini kuchaytirish orqali tabiiy resurslarni qo'lga kiritish, suv yo'li, keyinchalik temir yo'l qurilishlari orqali mahsulotlarni olib ketish rejaları tuzilgan. Rossiya imperiyasi Turkiston o'lkasining katta qismini o'zining iqtisodiy ta'sir doirasiga olgandan keyin asosan etiborini o'lka bozorlari hamda xom-ashyo manbalari ustidan to'la hukumronligini o'rnatishga qaratdi. Shu maqsadda u dastlab ishni metrologiya bilan mustamlaka o'rtasida sovdo-sotiq va tovar almashuvini yanada kuchaytirishdan boshladi.

Rossiya imperiyasi hukumati imperiyaning janubiy chegaralarini mustahkamlash va harbiy-strategik maqsadlarni amalga oshirish uchun 1880 yil noyabridan 1886 yil dekabrgacha Zakaspiy (Kaspiy orti) harbiy temir yo'li nomi bilan ataluvchi Krasnovodsk-Chorjo'y temir yo'lini barpo qildi. Mazkur temir yo'l yo'nalishi tarkibida 1886-1888 yillarda Zakaspiy temir yo'lining Forob stansiyasidan Samarqand shahrigacha bo'lgan masofada temir yo'l izlari yotqizib chiqilgan. 1888 yil may oyida Amudaryo orqali 2,7 km uzunlikdagi yog'och ko'priq qurib bitkazildi va Samarqandgacha poyezdlar qatnovi yo'lga qo'yildi. [1].

1874 yilda Rossiya imperiyasining maxsus temir yo'l komissiyasi Toshkent-Orenburg temir yo'lini qurish zaruriyati to'g'risidagi bayonoti bilan chiqdi. 1890 yilga kelib mazkur tarmoqning qurilishi boshlandi. 1906 yil yanvarida Toshkent-Orenburg temir yo'l yo'nalishi bo'ylab birinchi lokomotiv harakatlanishni boshladi. Asta-sekinlik bilan hududlararo 467 temir yo'llar tarmog'ini kengaytirish jarayonlari boshlab yuborildi. Xususan, 1907 yilda Kogon-Buxoro, 1913-16 yillarda Qo'qon-Namangan-Andijon temir yo'li, 1913-1915 yillarda Kogon-Amudaryo stansiyasi va Qarshi-Kitob shoxobchalari qurib bitkazilgan. 1917 yilga qadar hozirgi

O'zbekiston hududidagi mavjud barcha temir yo'llar uzunligi 1,1 ming kilometrga yetgan edi.[2]

Rossiya imperiyasi Turkiston o'lkasining katta qismini o'zining iqtisodiy ta'sir doirasiga olgandan keyin asosan etiborini o'lka bozorlari hamda xom-ashyo manbalari ustidan to'la hukumronligini o'rnatishga qaratdi. Shu maqsadda u dastlab ishni metrologiya bilan mustamlaka o'rtasida sovdo-sotiq va tovar almashuvini yanada kuchaytirishdan boshladi. Ammo, xonliklar bilan Rossiya o'rtasida usha paytgacha foydalanib kelingan karvon yo'llari burjuaziya ko'zlagan 470 maqsadlarni to'la amalga oshirishga imkon bermas edi. Shu uchun ham o'lkani Rossiya bilan bog'lovchi temiryo'l qurilishi masalasi dolzarb bo'lib qoldi. Qisqa vaqt ichida hukumat doirasida bu masalaga doir qirqa yaqin loyihalar ishlab chiqildi. Ular orasida temiryo'l qurilishiga Krasnovodsk qal'asidan boshlash loyihasi maqbul deb topildi. 1869 yili harbiy istehkom sifatida Kaspiy dengizibo'yiga qurilgan. Buqal'a Volga daryosi orqali tashib kelingan qurilish materiallarini joylashtirish uchun qulay edi. Ikkinchidan bu qal'a jangovar turkman qabilalarini bo'ysundirish uchun strategik jihatidan muhim ahamiyatga ham ega edi. Turkman urug'larini bo'ysundirishning cho'zilib ketishi hamda Angliyani Turkistonga o'z ta'sirini kuchaytirishga intilishi natijasida Buxoro va Xiva xonliklariga nisbatan o'z mavqiyeining pasayishidan cho'chigan Rossiya hukumati temiryo'l qurilishini aynan Krasnovodsk qal'asidan boshlashga qaror qildi. Temir yo'l qurilishi boshlig'i qilib Baranovsk, temiryo'li komissiyasining ish yurituvchisi a'zosi ishbilarmon general M.I.Annikov tayinlandi. Unga yo'l qurilishi muxandisi Lesser ko'maklashadi [3]

Tarixda birinchi marta ko'chma qumlardan o'tkazilgan temir yo'l qurilishining Qizil Arvat qismi katta qiyinchiliklardan keyin 1881 yil 1 sentyabrda

ishga tushirildi. Rossiya imperiyasining Turkistonni batamom egallab olish maqsadidagi xarakatlari Angliya hukmron doiralarining jiddiy qarshiligiga duch keldi. Angliya-Rossiya munosabatlari yanada keskinlashdi. 1885 yil 18 martda Angliya ta'sirida bo'lgan afg'onlar ruslar bilan Toshko'prik yaqinida to'qnashdilar. Bu to'qnashuvda g'alaba qozongan ruslar Panda va Atrek voxalarini qo'lga kiritdilar. Bu muvaffaqiyatlardan mag'rurlangan Rossiya Harbiy vazirligi temir yo'l qurilishini Amudaryogacha cho'zish xarakteriga tushdi. 1885 yil iyun oyida temir yo'lni Chorjo'ygacha yetkazish haqida Buxoro amiri Abdulahadxondan ruxsat olindi. Shunday qilib, temir yo'l qurilishiga mahalliy xalqlar vakillaridan ham ko'plab ishchilar jalb qilindi. Agar 1885 yil 4 iyungacha Kaspiyoldi temir yo'li qurilishida 2000 g'ayaqin kishi ishlagan bo'lsa, 20 noyabrga kelib ularning soni 14 mingga yetdi. 1886 yili 4 fevralda chor xukumati Marv-Chorjo'y temir yo'li qurilishini tasdiqladi [4]

1870-yillarda. General-gubernator K.P. fon Kaufman Temir yo'l vazirligiga O'rta Osiyoga temir yo'l qurishni tezlashtirish to'g'risida ariza bilan murojaat qildi va general-mayor Beznosikovga bu yo'nalishni o'rganishni topshirdi. Ikki xil yo'nalishni o'rgangan ekspeditsiya 1877 va 1878 yillarda O'rta Osiyo temir yo'lini Qoraquma qumlari orqali Orenburgdan Qora-Tugangacha va undan keyin Sining o'ng qirg'og'i bo'ylab eng qisqa yo'l orqali qurish imkoniyatini tasdiqladi. [4]

Barcha izlanishlar natijasida Orenburg-Toshkent temir yo'lini qurish zarurligi to'g'risida fikr hukmron bo'ldi. Biroq, Turkmanistondagi harbiy harakatlar 1880 yil noyabr oyida Transkaspiy mintaqasida temir yo'l qurilishi dastlabki tadqiqotlarsiz va yagona rejasiz boshlanishiga olib keldi. [5]

Po'lat liniya Ashxobod orqali Chardjouga o'tdi va 1888-yil may oyida Amudaryo orqali yog'och ko'prik qurilganidan so'ng Samarqand shahriga transport qatnovi ochildi. magistral o'z nomini oldi - Transkaspiy harbiy temir yo'li (ZVZD). 1888 yil 10 sentabrda uning ochilishida ishtirok etgan buyuk rus olimi N. Prjevalskiy

ta'kidlaganidek, yo'l "haqiqatan ham mahalliy cho'llarda mo'jizadir - dadil yaratilish va kelajakda buyuk maqsad (ayniqsa, harbiy). G'arbiy Sharqiy temir yo'l qurilishi tezligi Hindistondagi barcha ingliz yo'llarining qurilish sur'atlaridan oshib ketdi.[6]

Xulosa o'rnida shuni ta'kidlash lozimki, O'rta Osiyo, xususan O'zbekistonda ham temir yo'l qurilishi Sovet davlati iqtisodi uchun juda foydali bo'ldi. Temir yo'l qurilishlari qiyin sharoitda va og'ir mehnat sharoitida amalga oshirilgan. Transport tizimining ahvoli qoniqarli darajada bo'lmagan. Stansiyalar, o'tkazish punktlari, tarmoq yo'llar xorijiy standartlarga mos kelmagan. Bundan tashqari Ittifoqning markaziy respublikalaridagi sharoit bilan O'rta Osiyo, shuningdek O'zbekiston yo'llari, transport tarmoqlaridagi vaziyat o'rtasida juda katta tafovut mavjud bo'lgan. Jumladan, Ittifoqning birorta hududida kuzatilmagan mahalliy transportning davlat ahamiyatiga molik yo'llar, mahalliy aholi foydalanuvchi tuproq yo'llar, davlat ixtiyoriga olinishi reja qilingan yo'llar kabi guruhlariga bo'linishi faqat O'rta Osiyo respublikalarida mavjud bo'lgan. O'zbekistondagi transport tarmoqlarining achinarli ahvoli hukumatning asosiy kuch va e'tiborni yana temiryo'llarga qaratishiga sababchi bo'lgan.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. O'zbekiston Milliy Ensiklopediyasi. T harfi. – Toshkent: O'zbekiston milliy ensiklopediyasi Davlat ilmiy nashriyoti, 2000.
2. O'rta Osiyoda tuziladigan jumhuriyatlarning iqtisodiyotidan // Turkiston. – 1924. – № 349
3. Гулшанбаров С.И. Экономический обзор Туркестанского района. Ч.II. Сооружение дороги и ее работа. – Асхабат, 1913, - С.3
4. Axmadjonova Z.K. K istorii stroitelstva jeleznix dorog Sredney Azii (1880-1917). Tashkent, 1965. – S.19-20.

5. Волков И.В. Железнодорожные коммуникации как фактор развития Русского Туркестана
6. Волков И.В. «Закаспийская военная железная дорога» и ее влияние на закрепление России в Средней Азии // Вестник КРСУ. Бишкек. 2010. № 3. С. 11–14.
7. Родзевич А.И. Первая русская железная дорога в Средней Азии и ее значение для русско-среднеазиатской торговли. СПб., 1891. С. 44–45.