

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ФАНЛАР АКАДЕМИЯСИ
ТАРИХ ИНСТИТУТИ**

Қўлёзма ҳуқуқида

УДК: 94(575)

625.1(575)(09)

ТОҒАЕВА АНОРОЙ ЗАЙНИДДИНОВНА

**ТОШКЕНТ–ОРЕНБУРГ ТЕМИР ЙЎЛИ ВА УНИНГ ТУРКИСТОН
ИҚТИСОДИЙ-ИЖТИМОИЙ ҲАЁТИДА ТУТГАН ЎРНИ**

07.00.01 – Ўзбекистон тарихи

Тарих фанлари номзоди илмий даражасини олиш
учун тақдим этилган диссертация

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т И

Тошкент – 2010

Диссертация ЎзР ФА Тарих институтининг «Ўзбекистоннинг XIX – XX асрлар тарихи» бўлимида тайёрланган

Илмий раҳбар:

тарих фанлари доктори
Зияева Доно Ҳамидовна

Расмий оппонентлар:

тарих фанлари доктори, профессор
Абдурахимова Надежда Абдуллаевна

тарих фанлари доктори, профессор
Мусаев Нуриддин Умрзоқович

Етакчи ташкилот:

Тошкент давлат иқтисодиёт
университети

Ҳимоя 2010 йил **июн** ойининг **24** куни соат **10.00** да Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Тарих институти ҳузуридаги 07.00.01 – Ўзбекистон тарихи ихтисослиги бўйича Д.015.09.01 рақамли докторлик илмий даражасини олиш учун диссертациялар ҳимояси бўйича Бирлашган Ихтисослашган Кенгаш мажлисида бўлади. (100170, Тошкент шаҳри, И.Мўминов кўчаси, 9). Тел.: (+99871) 262-38-73, факс: (+99871) 262-93-51; e-mail: tarix@uzsci.net.

Диссертация билан Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Фундаментал кутубхонасида танишиш мумкин (100170, Тошкент шаҳри, И.Мўминов кўч, 13.)

Автореферат 2010 йил **май** ойининг **22** куни тарқатилди.

**Бирлашган Ихтисослашган
кенгаш илмий котиби
тарих фанлари номзоди**

С.Б. Шадманова

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ УМУМИЙ ТАВСИФИ

Мавзунинг долзарблиги. Бугунги кунда Ўзбекистоннинг ўтмишдаги иқтисодий ҳаёти билан боғлиқ масалалар, жумладан, ички ва ташқи коммуникация тизимининг ривожланиш тарихини тадқиқ этиш тарих фани олдида турган долзарб вазифалардан бири ҳисобланади. Ўзбекистон Республикаси ўзининг табиий-географик тузилиши жиҳатидан жаҳон океанидан энг узоқда жойлашган давлатлар қаторига кирганлиги (энг яқин масофадаги денгиз 3000 кмни ташкил этади) республиканинг жаҳон савдо алоқаларида иштирок этишида сезиларли қийинчиликлар туғдиради. Бундай шароитда, табиийки, мамлакатимизнинг ички ва ташқи иқтисодий муносабатларида куруқлик транспорти, хусусан, темир йўл транспорти алоҳида аҳамият касб этади.

Ўзбекистон ўз мустақиллигини қўлга киритган илк йилларданок, республика иқтисодиётининг муҳим бўғинларидан бири ҳисобланган транспорт инфраструктурасини ривожлантириш ва такомиллаштириш борасида аниқ йўналишлар белгиланиб, қатор чора-тадбирлар кўрилди. Республика ички ва ташқи темир йўл тармоқлари фаолиятининг жонлантирилиши ва янги темир йўл тармоқларининг барпо этилиши шулар жумласидандир. Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А.Каримов бу ҳақда тўхталиб, “Ташқи савдо юқларини ташиш учун қулай шарт-шароитлар яратиш, янги транспорт йўлакларини очиш, республикамыз транзит салоҳиятини кескин кучайтириш бўйича аниқ чора-тадбирлар амалга оширилди. ...Янги қурилган, лойиҳа муддатидан бир йил олдин фойдаланишга топширилган 223 километрлик “Тошгузар-Бойсун-Қумкўрғон” темир йўлининг юртимиз тараққиётидаги ўрни ва аҳамияти бекиёсдир”, – деган эди¹.

Ўзбекистоннинг темир йўл транспорти тарихини тадқиқ этиш, ўлка иқтисодиёти ва коммуникация тизимининг муҳим бўғини сифатида, муҳим илмий-амалий аҳамият касб этади. Бироқ, Туркистонда XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида барпо этилган темир йўл транспорти тарихи ва унинг минтақадаги иқтисодий-ижтимоий ҳаётга таъсири масалалари мазкур муаммонинг етарли даражада ўрганилмаган жиҳатларидан бўлиб қолмоқда.

Туркистондаги дастлабки темир йўл тармоқлари, (жумладан, Тошкент–Оренбург темир йўли) нафақат транспорт ва алоқа воситаси сифатида, балки, узоқни кўзлаган стратегик мақсадларда қурилган. Метрополияни унинг мустамлакаси билан замонавий транспорт воситасида боғлаш орқали ўлкада Россия империясининг сиёсий ва ҳарбий-стратегик мавқеини мустаҳкамлаш, ўлканинг табиий-хомашё ресурсларидан ўз иқтисодий манфаатлари йўлида унумли фойдаланиш мақсадлари, бир томондан, ўлканинг мустамлакачилик асоратларига янада кенгроқ тортилишига олиб келган. Айни пайтда, темир йўлларнинг қуриб ишга туширилиши ўз даврининг энг илғор коммуникация

¹ Каримов И. Инсон манфаатлари устуворлигини таъминлаш – барча ислохот ва ўзгаришларимизнинг бош мақсадидир. / Мамлакатни модернизация қилиш ва иқтисодиётимизни барқарор ривожлантириш йўлида. – Тошкент: Ўзбекистон, 2008. Т. 16. – Б. 195-197.

воситаси сифатида ўлкада ички ва ташқи савдо, ишлаб чиқариш ривожланишига катта туртки бўлган эди.

XX аср тарихшунослигида, хусусан, мустамлака ва совет даври тадқиқотларида мазкур масалани тадқиқ этишда ҳукмрон мафкура талаби ва тайзиқи туфайли бирёкламаликка йўл қўйиб келинди, айрим ҳолларда эса, муаммонинг у ёки бу жиҳатлари бўрттириб ёки бўяб-бежаб кўрсатилди. Россия империясининг темир йўллар қурилишидан кўзлаган стратегик мақсадларининг мустамлакачилик моҳиятини рад этиш, темир йўл қурилишининг салбий ва ижобий оқибатларини ҳисобга олмаслик бу даврда мазкур масалани объектив ёритишга тўсқинлик қилган.

Юқорида кўрсатилган ҳолатлар Ўрта Осиё минтақасини Россия ҳудуди билан боғлаш мақсадида барпо этилган Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиши ва фаолиятини ўрганишнинг долзарблигини белгилайди ва муаммони яхлит ва ҳар томонлама тадқиқ этишни тақозо этади.

Тадқиқотнинг даврий чегараси Тошкент–Оренбург йўналишида илк темир йўл қуриш лойиҳалари пайдо бўлган XIX асрнинг 60-йилларидан то 1917 йилгача бўлган даврни ўз ичига олади.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Шунини қайд этиб ўтиш лозимки, Ўзбекистонда бугунги кунга қадар Тошкент–Оренбург темир йўли тарихи алоҳида тадқиқот объекти сифатида ўрганилмаган. Бироқ, кўпгина тадқиқотларда Туркистон ўлкасидаги илк темир йўллар тарихини ўрганиш жараёнида мазкур муаммонинг айрим масалаларига эътибор қаратилган. Диссертацияда мазкур тадқиқотлар даврий ва назарий-концептуал жиҳатдан тўрт гуруҳга бўлиб ўрганилди: Россия империяси мустамлакачилиги даврида чоп этилган нашрлар; совет тузуми даврида амалга оширилган тадқиқотлар; мустақиллик йилларида яратилган асарлар; хорижий тадқиқотлар.

Россия империяси мустамлакачилиги даври адабиётларида асосий эътибор ўлкадаги илк темир йўллар империя манфаатларини қай даражада ифода этаётганлиги таҳлил қилишга қаратилган. Шунини таъкидлаб ўтиш лозимки, мустамлакачилик даврида яратилган тадқиқотлар статистик маълумотларнинг кўплиги билан ажралиб туради. Бу эса, ўз навбатида мазкур асарлардан манба сифатида фойдалиниш имконини беради. 1906–1909 йилларда Тошкент–Оренбург темир йўл бошқарувида раҳбарлик лавозимида ишлаган Н.П. Верховскийнинг асарларида² Тошкент–Оренбург темир йўлининг иқтисодий, тижорат, хўжалик ва молиявий ҳолати ва фаолияти таҳлил этилган бўлиб, уларда темир йўл хизматида учраган камчиликлар ҳақида ҳам муҳим маълумотлар келтирилган.

Бу даврда яратилган адабиётлар орасида ўрганилаётган темир йўл тармоғининг лойиҳалаштирилиши ва қурилиши жараёнини ёритишга қаратилган тадқиқотларни алоҳида кўрсатиб ўтиш лозим. Хусусан,

² Верховский Н.П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги и грузы этой дороги. – СПб, 1910. – 311 с.; Ўша муаллиф. Ташкентская железная дорога, как пионер культуры и цивилизации. Туркестанский сборник. Т. 505. – С. 31-34; Ўша муаллиф. Фруктовые вагоны Ташкентской железной дороги и о мероприятиях для более успешной перевозки фруктов // Туркестанское сельское хозяйство, 1909. – № 8. – С. 624-629; Ўша муаллиф. Хлопководство в Туркестане и перевозка хлопка по Ташкентской и Средне-Азиатской железным дорогам. Доклад // Сборник в честь 70-я Г.Н. Потанина. СПб, 1910. – С. 1-84.

В.Н.Антипин ва Н.Н. Левашевларнинг тадқиқотида Тошкент–Оренбург темир йўлининг лойиҳалаштирилиши ва қурилиши тўғрисидаги маълумотлар берилган³. А.И. Дмитриев-Мамонов темир йўл қурилиши тўғрисида маълумот бериш билан бирга, унинг лойиҳалари муҳокамаси жараёнини ҳам батафсил ёритган⁴.

В.В. Заорская ва К.А. Александерларнинг тадқиқотида⁵ Тошкент–Оренбург темир йўлининг Туркистон ўлкаси, жумладан, Сирдарё вилояти ҳамда Тошкент шаҳрида ишлаб чиқариш, савдо ва хусусан саноатнинг ривожланишига кўрсатган таъсири таҳлил қилиниб, далиллар асосида кўрсатиб берилган.

М. Терентьев, А.В. Кривошеин, Н. Малаховский, С. Гулишамбаров каби муаллифларнинг асарларида Тошкент–Оренбург тарихига оид маълумотлар ва фикр-мулоҳазалар қайд этилган⁶.

Кўриб ўтилган барча тадқиқотларнинг ўзига хос жиҳати шундан иборатки, уларда темир йўлнинг иқтисодий аҳамияти империянинг мустамлакачилик манфаатлари нуқтаи назаридан таҳлил этилган. Бироқ, шунга қарамаддан, империя даври муаллифларининг асарларида ўрганилаётган муаммога оид катта ҳажмдаги фактологик маълумотлар жамланганлиги туфайли, улар Тошкент–Оренбург темир йўли тарихини ёритишда муҳим манба бўлиб хизмат қилади.

Совет даври нашрларида, хусусан, А. Аксеновнинг Тошкент–Оренбург темир йўли тарихига бағишланган тадқиқотида⁷ мазкур масалага оид архив маълумотлари илк бор илмий истеъмолга олиб кирилган ва умумлаштирилган. Аммо, мазкур тадқиқотда Тошкент–Оренбург темир йўлининг иқтисодий аҳамияти таҳлил қилингани ҳолда, унинг Туркистон ўлкаси, шунингдек, темир йўл ўтган Сирдарё вилояти иқтисодий ҳаётига кўрсатган таъсири етарли даражада очиб берилмаган.

Ўрта Осиё ва Қозғистондаги илк темир йўллар тарихини ўрганган 3. Аҳмаджонованинг тадқиқотларида⁸ асосий эътибор темир йўл

³ Антипин В.Н., Левашов Н.Н. Путеводитель по Туркестану и Среднеазиатской железной дороги: с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской железной дороги и очерком сооружения Оренбург–Ташкентской железной дороги. – СПб.: В. Березовский, 1903. – 536 с.

⁴ Дмитриев-Мамонов А. Путеводитель по Ташкентской железной дороге с очерком Ферганской нефти. – СПб., 1907 – 186 с.; Ўша муаллиф. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Среднеазиатской и Ташкентской. – СПб.: Типография им. Шурухта, 1912. – 268 с.

⁵ Заорская В.В. и Александер К.А. Промышленные заведения Туркестанского края. – Петроград: Екатеринбургская типография, 1915. – 560 с.

⁶ Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. С картами и планами. Т. III. – СПб.: Типо-литография В.В.Комарова, 1906. – 496 с.; Кривошеин А.В. Записка главноуправляющего землеустройством и земледелием о поездке в Туркестанский край в 1912 году. – Полтава: Электрическая типо-литография И.Л. Фришберга, 1912. – 187 с.; Гулишамбаров С.И. Экономический обзор Туркестанского района, обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой – Асхабад, 1913. – 166-169 с.

⁷ Аксенов А.В. Оренбургско–Ташкентская железная дорога и её роль в развитии капитализма в Ср. Азии. – Автореф. дисс ... канд. ист. наук. – М., 1955. – 29 с.; Ўша муаллиф. Строительство Оренбургско–Ташкентской железной дороги. – Оренбургский гос. пед. инс-т. Ученые записки. Выпуск 13. – Оренбург., 1958. – С. 1-39.

⁸ Ахмаджанова З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880–1917 гг.). – Ташкент: Наука, 1965. – 214 с.; Ўша муаллиф. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX – начало XX вв.). – Ташкент: Фан, 1984. – 127 с.

ишчиларининг инқилобий ҳаракатлардаги иштирокига қаратилган. Тошкент–Оренбург темир йўли тарихи, унинг Туркистон ўлкаси иқтисодий-ижтимоий тараққиётида тутган ўрни эса, умумий тарзда ва қисқа ёритилган. Г. Кунавинанинг тадқиқоти⁹ Тошкент–Оренбург темир йўли ишчиларининг моддий ва ҳуқуқий аҳволи борасида кенг кўламдаги маълумотлар келтирилганлиги билан аҳамиятлидир.

Тошкент–Оренбург темир йўли тарихининг баъзи масалалари қозоғистонлик олим М.Х. Аслбеков тадқиқотларида ўз аксини топган¹⁰. Муаллиф статистик маълумотларни таҳлил қилиш асосида темир йўл қурилиши ва унинг фаолиятида иштирок этган ишчилар сони, уларнинг ижтимоий ва этник таркиби, моддий ва ҳуқуқий аҳволи тўғрисидаги маълумотларни умумлаштирган.

П.Н. Черновнинг Тошкент–Оренбург темир йўлининг 50 йиллиги муносабати билан чоп этилган илмий мақоласида¹¹ мазкур йўналишнинг нотўғри танланганлиги таъкидланиб, бунинг ўрнига Чоржўй-Хива-Саратов йўналишида темир йўл қуриш маъқул бўлар эди, деган фикр илгари сурилган.

Тошкент темир йўли атрофида бунёд этилган рус манзилгоҳлари тўғрисидаги масалалар А.П. Фомченко ва А.И. Гинзбургнинг тадқиқотларидан ўрин олган¹².

Тошкент–Оренбург темир йўли тарихи нафақат тарихчилар, балки иқтисодчи олимлар томонидан ҳам ўрганилган бўлиб,¹³ уларда темир йўлнинг Туркистон ўлкасида ишлаб чиқариш ва савдонинг ривожланишида катта аҳамият касб этганлиги таъкидланган, шунингдек, темир йўл транспортининг техникавий жиҳатдан такомиллаштирилиши масаласини ёритишга ҳам алоҳида эътибор қаратилган.

Умуман олганда, совет даврида яратилган тадқиқотларда ҳукмрон мафкура таъсири, масалага синфийлик нуқтаи назаридан ёндашиш яққол акс этганлигига қарамай, уларда Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиши тарихига оид кўпгина муҳим тарихий манбалар илмий истеъмолга киритилганлиги, ўрганилаётган муаммонинг янги қирралари ёритилганлиги эътиборга лойиқдир.

Ўзбекистон мустақилликка эришганидан сўнг муаммога бутунлай янгича назарий-концептуал ва методологик ёндошувлар ўз аксини топди. Бу даврга келиб, темир йўлларнинг метрополия манфаатлари йўлида хизмат

⁹ Кунавина Г.С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881–1914 гг.) – Ташкент: Фан, 1967. – 191 с.

¹⁰ Асылбеков М.Х. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905–1907 гг.) – Алма-ата: Наука, 1965. – 182 с.; Ўша муаллиф: Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско–Ташкентской железной дороги // Известия АН КазССР. Серия истор., арх. и этног. Вып. 2 (19), 1962. – С. 44–61.

¹¹ Чернов П.Н. К истории строительства железной дороги Ташкент–Оренбург // Известия Узбекстанского филиала географического общества СССР. – Ташкент: АН УзССР, 1956. Т. II. – С. 161–171.

¹² Фомченко А.П. Русские поселения в Туркестанском крае в конце XIX – начале XX в. (социально-экономический аспект). – Ташкент: Фан, 1983. – 127 с.; Гинзбург А.И. Переселенческий вопрос в Туркестане (конец XIX – начало XX века).: Дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1966. – 274 л.

¹³ Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент, Госиздат УзССР, 1959. – 298 с.; Ходжаев С. Развитие транспорта в Узбекистане. – Ташкент: Госиздат УзССР, 1957. – 111 с.; Ўша муаллиф: Транспорт Узбекистана. – Ташкент: АН УзССР, 1961. – 202 с.

қилганлиги ва ўлка моддий бойликларини ташиб кетишдаги роли кенг манбавий маълумотлар асосида очиб берилган бошланди¹⁴.

Туркистоннинг мустамлакачилик даври тарихини ёритишга бағишланган тадқиқотларда, хусусан, Ҳ.Зиёевнинг монографиясида Тошкент–Оренбург темир йўлининг ўлка иқтисодий ҳаёти ва савдо алоқаларининг ривожланишидаги аҳамиятини очиб беришга алоҳида эътибор қаратилган¹⁵.

Н. Мусаевнинг Туркистонда саноат ишлаб чиқариши тарихига бағишланган тадқиқотида Ўрта Осиё темир йўли тарихига оид маълумотлар келтирилиб, илк темир йўлларнинг ўлка иқтисодий-ижтимоий ҳаёти ва Россия билан савдо алоқаларига кўрсатган таъсирига масалаларига ҳам тўхталиб ўтилган¹⁶.

Т. Сафаровнинг тадқиқотида Тошкент–Оренбург темир йўлининг XIX аср охири – XX аср бошларида Ўрта осиё савдо йўллари тизимида тутган ўрни ёритилган¹⁷.

Тошкент–Оренбург темир йўли тарихининг баъзи жиҳатлари Россия ва қозғистонлик олимлар¹⁸, шунингдек, баъзи хорижий тадқиқотчилар асарларидан ҳам ўрин олган. Хусусан, Боймирза Ҳайит Туркистонда Россия империяси мустамлакачилиги даври тарихини ёритишда ўлкада темир йўл қурилиши ва унинг фаолиятига ҳам эътибор қаратиб,¹⁹ темир йўлларнинг Бухоро амирлиги ва Россия ўртасидаги савдо алоқаларининг ривожланишига кўрсатган таъсирини таҳлил этишга ҳаракат қилган.

Замонавий хорижий нашрлар орасида америкалик олим Пайн Мазенинг Туркистон–Сибирь (Турксиб) темир йўли тарихини ўрганишга бағишланган тадқиқотини²⁰ алоҳида қайд этиб ўтиш лозим.

Умуман, ватан ва хорижий тарихшунослик намуналари таҳлили шуни кўрсатадики, Ўрта Осиё минтақасидаги темир йўл транспорти, жумладан, Тошкент–Оренбург темир йўли тарихининг айрим жиҳатлари турли тадқиқотларда маълум даражада ўз аксини топган. Аммо, ватан тарихшунослигида Тошкент–Оренбург темир йўлининг қурилиши,

¹⁴ Зияева Д. XIX аср охири – XX аср бошларида Туркистонда қор Россиясининг моддий бойликларини ўзлаштириш сиёсати // Ўзбекистон тарихи. – Тошкент, 2000. – № 1-2. – Б. 22-34; Зиёева Д.Ҳ., Зиёев Ҳ., Мусаев Н.М. Россия империясининг Туркистон моддий ва табиий бойликларини ўзлаштириш сиёсати / Тарих шохидлиги ва сабоқлари. – Тошкент: Шарқ, 2000. – Б. 104-157.

¹⁵ Зиёев Ҳ.З. Сибирь, Волга ва Урал бўйларидаги ўзбеклар (энг қадимги даврлардан XX аср бошларигача). – Тошкент: Шарқ, 2003. – 318 б.; Ўша муаллиф. Ўзбекистон мустамлака ва зулм исканжасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: Шарқ, 2006. – 352 б.

¹⁶ Мусаев Н.У. XIX асрнинг II ярми – XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришининг шаклланиши. / Ўқув қўлланма. – Тошкент: Иқтисод – Молия, 2008. – 168 б.

¹⁷ Сафаров Т.Т. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Ўрта Осиёнинг савдо йўллари. Тарих фан. номз. ... дисс. автореф. – Тошкент, 2009. – 30 б.

¹⁸ Елютин О.Н. Российское железнодорожное хозяйство под огнем критики (1870 – 1880-е годы) // Вестник Московского университета. Серия 8. История. – М., 2001. – № 6. – С. 25-50; Давидсон А.Б. Образ Британии и России XIX – XX столетий // Новая и новейшая история. – М.: Наука, 2005. – № 5. – С. 51-64; Абусаитова М.Х. и др. История Казахстана и Центральной Азии / Учебное пособие. – Алматы: Дайк-Пресс, 2001. – 616 с.; История Казахстана (с древнейших времен до наших дней). В пяти томах. – Алматы: Атамұра, 2000. Т. 3. – 768 с.

¹⁹ Hayit B. Türkistan Rusya ile Çin arasında. – İstanbul, 1975. – 437 s.

²⁰ Payne Matthew. Turksib: The building of the Turkestan – Siberian railroad and the politics of production during the Cultural Revolution, 1926–1931. – USA, 1995. – 896 p.

мақсадлари ва фаолияти, ўлка иқтисодий-ижтимоий ҳаётига таъсири яхлит ва изчил ўрганилмаган.

Диссертация ишининг илмий–тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Тадқиқот мавзуси Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Тарих институти ”Ўзбекистоннинг XIX – XX асрлар тарихи” бўлимида 2006–2008 йилларда амалга оширилган (ДИТД-2) А-2-079 ”Ўзбекистонда тадбиркорликнинг шаклланиш ва ривожланиш тарихи” деб номланган грант лойиҳаси билан боғлиқ.

Тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари. Тадқиқотнинг мақсади Тошкент–Оренбург темир йўлининг қурилиши ва унинг 1917 йилга қадар фаолиятини ҳамда Туркистон иқтисодий-ижтимоий ҳаётида тутган ўрнини ўрганиш ва таҳлил қилишдан иборат.

Шундан келиб чиққан ҳолда, тадқиқотда қуйидаги **вазифалар** белгиланди:

- Россия империяси ҳукуматининг Тошкент–Оренбург темир йўлини қуришдан кўзлаган стратегик мақсадларини таҳлил қилиш;

- Тошкент–Оренбург темир йўли лойиҳалари, уни лойиҳалаштириш жараёнидаги муҳокама ва мунозараларни тадқиқ этиш;

- Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиши жараёни ва у билан боғлиқ муаммоларни очиб бериш;

- темир йўл қурилишининг Туркистон иқтисодий ҳаётига кўрсатган зиддиятли таъсирини кўрсатиб бериш;

- Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишининг ижтимоий оқибатларини ва темир йўл ишчи-хизматчиларининг аҳволини ўрганиш;

- темир йўлнинг Ўрта Осиё темир йўллари тизимида тутган ўрнини аниқлаш, темир йўл хизматининг ташкил этилиши ва унинг фаолиятидаги муаммоларни очиб бериш.

Тадқиқотнинг объекти ва предмети. 1901–1906 йилларда қуриб, ишга туширилган, Туркистонни Россия империяси ҳудуди билан боғлашга хизмат қилган Тошкент–Оренбург темир йўли тарихи ва унинг фаолияти тадқиқот объекти ва предмети ҳисобланади.

Тадқиқотнинг назарий-услубий асослари. Тадқиқотнинг назарий ва концептуал асосларини белгилашда “Ўзбек халқи ва давлатчилиги тарихи” концепциясида белгиланган тушунчалар, Президент И.А. Каримовнинг тарих фанини ривожлантириш ҳақидаги кўрсатмалари муҳим аҳамият касб этди.

Диссертацияда ўрганилаётган мавзуга оид кенг турдаги тарихий маълумотларни тадқиқ этишда тарихийлик, қиёсий ва комплекс таҳлил усулидан фойдаланилди. Тадқиқотда муаммога изчиллик ва узвийлик, тизимлаштириш тамойиллари асосида ёндашув, Тошкент–Оренбург темир йўли тарихини, унинг лойиҳалаштирилиши, қурилиши ва фаолиятини узлуксиз жараён сифатида ўрганиш имконини берди. Тарихий воқеликка

холисона ёндашув, унга ҳаққоний баҳо бериш Тошкент–Оренбург темир йўли тарихини, Туркистон тарихида тутган ўрнини атрофлича кўрсатиб беришга имкон яратди.

Тадқиқотнинг манбавий асослари. Тошкент–Оренбург темир йўли тарихига оид тарихий манбаларни қуйидаги гуруҳларга бўлиб таснифлаш мумкин:

1. Архив маълумотлари.
2. Нашр этилган ҳужжатлар ва материаллар.
3. Даврий матбуот материаллари.

Архив ҳужжатлари Тошкент–Оренбург темир йўли тарихини ўрганишда муҳим аҳамият касб этди. Тадқиқотда Ўзбекистон Республикаси Марказий Давлат архиви (ЎзР МДА) фондларида сақланаётган ҳужжатлардан кенг фойдаланилди. Хусусан, Туркистон генерал-губернатори канцеляриясининг (Ф. И1) жамғармасидан темир йўлнинг лойиҳалаштирилиши ва қурилиши билан боғлиқ маълумотлар, Туркистон ўлкаси Зироатчилик ва давлат мулки бошқармаси (Ф. И-7) жамғармасидан темир йўл қурилишида табиий ресурслардан фойдаланиш масалалари тўғрисидаги маълумотлар, Сирдарё, Самарқанд, Фарғона вилоят бошқармалари (Ф. И-17, 18, 19) жамғармалари ҳамда Ўрта Осиё темир йўли бошқармаси (Ф. И-33) жамғармасидан Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиши ва унинг фаолиятига оид (қурилишда иштирок этган маҳаллий ва бошқа пудратчиларнинг фаолияти, Туркистоннинг темир йўл орқали Россия билан савдо алоқалари ҳақида) ҳужжатлар олинди. Князь Н. К. Романовнинг ишлари бошқармаси (Ф.И-40), Туркистон район қўриқлаш бўлими (Ф.И-461) жамғармаларидан темир йўлнинг ўлкадаги сиёсий ва ижтимоий жараёнларга таъсирини акс эттирувчи маълумотлар аниқланди. Шунини таъкидлаб ўтиш лозимки, тадқиқот жараёнида ЎзР МДА фондларида сақланаётган ҳужжатларнинг кўпчилиги илк бор илмий истеъмолга киритилди.

Тошкент–Оренбург темир йўли тарихига оид манбаларнинг маълум қисми (темир йўлларда олиб борилган тафтиш комиссиялари ва темир йўл бошқармаларининг ҳисоботлари,) тўпламлар ҳолида нашр этиб борилган²¹. Улар орасидан Тошкент–Оренбург темир йўли ишга туширилганининг дастлабки йилларидан бошлаб унинг фаолиятини ўрганиш, темир йўл хизматини тўғри йўлга қўйиш, соҳада учраган камчилик ва нуқсонларни бартараф этиш мақсадида империя ҳукумати томонидан тузилган тафтиш комиссияларининг темир йўл фаолиятига доир маълумотлари ўрин олган. Хусусан, 1911 ва 1913 йилларда уюштирилган тафтиш комиссияларининг ҳисоботларидан тадқиқотда кенг фойдаланилди.

²¹ Материалы по обследованию железных дорог. Ташкентская железная дорога. – СПб.: Электро-типография Н.Я. Стойковой, – 206 с.; Статистический ежегодник 1917–1923 гг. / Под ред. Д.П. Красновского. – Ташкент: Центральное Статуправление Туркесреспублики, 1924. Т. 1. – 455 с.; Ташкентская железная дорога. Обзор и оценка работы Ташкентской железной дороги. – М.: Транспечать, 1923. – 88 с.; Обзор Сыр-Дарынской области за 1909 год. – Ташкент: Типография при канц. Туркест. Генер.-губерн, 1911. – 203 с.; Обзор Сыр-Дарынской области за 1911 год. – Ташкент: Типо-литография В.М. Ильина, 1913. – 108 с.; Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1911 год. – СПб., 1912. – 26 с.

Темир йўл бошқармасининг расмий хужжатлари орасидан 1913 йилда амалга оширилган, ўлкадан гўшт, хўл мева, сабзавот каби сифати тез бузиладиган маҳсулотларни империянинг марказий қисмларига олиб кетишда музлаткичли вагонлар хизматидан фойдаланиш масаласида Тошкент–Оренбург темир йўлида олиб борилган тажрибалар ҳисоботи ҳам ўрин олган бўлиб, унда келтирилган маълумотлар илк бор илмий истеъмолга киритилди²².

Статистик тўпламларда келтирилган, Тошкент–Оренбург темир йўлининг юк ва савдо айланмаси ҳақидаги маълумотлардан Ўрта Осиё ва Тошкент темир йўли фаолиятини қиёсий таҳлил этишда, Россия билан савдо алоқаларида Тошкент–Оренбург темир йўлининг тутган ўрнини аниқлашда унумли фойдаланилди.

Россия империяси ҳукуматининг кўрсатмаси асосида Туркистон ўлкасида тафтиш ўтказган сенатор К.К. Паленнинг Тошкент–Оренбург темир йўли фаолияти, темир йўл ишчи ва хизматчиларининг моддий ва ҳуқуқий аҳволи, Тошкент–Оренбург темир йўлининг Туркистон ўлкаси иқтисодий-ижтимоий ҳаётида тутган ўрни борасидаги маълумотлари ҳам чоп этилган хужжатлар каторида темир йўл тарихини ўрганишда муҳим манба ҳисобланади²³.

Нашр этилган хужжатлар ва материаллар орасида Қozoғистон Республикасида тайёрланиб, чоп этилган хужжатлар тўплами²⁴ алоҳида аҳамият касб этади. Тўпламдан Ўзбекистон, Қozoғистон Республикалари ҳамда Россия Федерациясининг Марказий ва вилоят архивларида сақланаётган хужжатлар, мазкур ҳудудлардаги даврий матбуот нашрларининг мавзуга оид маълумотлари ўрин олган бўлиб, улар ҳам тадқиқотга жалб этилди.

Тошкент–Оренбург темир йўли тарихини ўрганишда муҳим манба сифатида даврий тўплам ва матбуот материалларини алоҳида кўрсатиб ўтиш жоиз. “Туркестанский сборник” тўплами, “Туркестанские ведомости”, “Туркестанский курьер”, “Искра” каби расмий нашрлар маълумотлари ўрганилаётган масалага ойдинлик киритишда муҳим ўрин тутди.

Тадқиқотга “Туркистон вилоятининг газети”, “Таракқий”, “Тужжор”, “Садои Фарғона”, “Садои Туркистон” каби маҳаллий тилдаги газеталар саҳифаларида ўз аксини топган маҳаллий аҳоли вакиллариининг Тошкент–Оренбург темир йўлининг қурилиши жараёни ва фаолияти билан боғлиқ фикр-мулоҳазалари, расмий ва норасмий хабарлар ҳам жалб этилди.

Кўриб ўтилганидек, Тошкент–Оренбург темир йўли тарихига оид манбалар турли-туман ва кўп сонли бўлиб, уларнинг аксарияти мазкур

²² Отчет о постановке опытов, упаковки, хранения перевозки скоропортящихся продуктов из Туркестана в Москву в 1913 г. – М.: Типография П.П. Рябушинского, 1913. – 113 с.

²³ Пален К.К. Переселенческое дело в Туркестане. – СПб.: Сенатская типография, 1910. – 436 с.; Ўша муаллиф. Материалы к характеристике народного хозяйства в Туркестане. – Ч. I–II. – СПб.: Сенатская типография, 1911. – 419 с.

²⁴ Архивные источники по освоению Оренбургско–Ташкентской и Туркестано–Сибирской железных дорог / Составители: Алиев М., Абдираман У., Шуваев И., Сарсекеев С., Шайсултанов К. – Алматы: Атамура, 2007. – 164 с.

тадқиқотда илк бор илмий истеъмолга киритилди ҳамда қиёсий тадқиқ этилди.

Ҳимояга олиб чиқиладиган асосий ҳолатлар:

– XIX асрнинг иккинчи ярмида Россия империясининг Ўрта Осиёдаги ҳарбий, сиёсий ва иқтисодий манфаатларини мустаҳкамлаш зарурияти метрополияни унинг мустамлакаси билан темир йўллар орқали боғлашни стратегик эҳтиёж даражасига кўтарган эди. Бу даврда юзага келган вазият тақозоси билан XIX асрнинг охирида Каспий денгизи бўйларида минтақанинг ички қисмларига давом этган Ўрта Осиё темир йўли қуриб битказилган;

– XX аср бошларида Туркистонни Россия империясининг марказий саноат районлари билан узлуксиз боғлаш мақсадида Тошкент–Оренбург йўналишида темир йўл қуриб, ишга туширилган. Янги темир йўл минтақадаги муҳим коммуникация тармоғи ва транспорт воситаси сифатида Россия империясининг Туркистондаги ҳарбий-сиёсий ҳолатини мустаҳкамлашда ҳамда ўлканинг мустамлакачилик асоратларига янада кенгроқ тортилишида катта аҳамият касб этган;

– Тошкент темир йўли метрополия маркази ва унинг мустамлакаси орасида маҳсулот айирбошлашнинг кучайишида, ўлкани Россия империясининг хомашё манбаи ва тайёр маҳсулотлар бозорига айлантирилишида муҳим рол ўйнаган. Шу билан бир қаторда, у Ўрта Осиё минтақаси халқларининг иқтисодий ва ижтимоий ҳаётида қатор ўзгаришларнинг рўй беришига ҳам тўртки бўлган эди.

Ишнинг илмий янгилиги. Тадқиқотда Тошкент–Оренбург темир йўли тарихи ва унинг Туркистон ҳаётида тутган ўрни ватан тарихшунослигида илк бор тарихийлик нуқтаи назаридан комплекс, аниқ даврий чегарада, махсус тадқиқот объекти сифатида ўрганилди ва қуйидаги илмий янгиликлар очиб берилди:

– Россия империясининг Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишидан кўзлаган стратегик мақсадлари бирламчи манбалар асосида ёритиб берилди;

– темир йўли қурилиш лойиҳаларининг расмий доираларда ҳамда манфаатдор табақалар ва кенг жамоатчилик орасидаги муҳокама жараёнлари таҳлил қилинди;

– темир йўлнинг қурилиш жараёни ҳамда бу борадаги муаммолар тадқиқ этилди;

– Тошкент–Оренбург темир йўлининг Туркистон иқтисодий ҳаётига кўрсатган зиддиятли таъсири очиб берилди;

– темир йўл қурилишининг ижтимоий оқибатлари таҳлил этилди;

– Тошкент темир йўлининг ўлкани метрополиянинг хомашё базаси ва тайёр маҳсулотлар бозорига айлантирилишидаги ўрни кўрсатиб берилди.

Тадқиқот натижаларининг илмий-амалий аҳамияти. Тадқиқотда қайд этилган маълумотлар ҳамда илмий хулосалардан Туркистоннинг XIX аср охири – XX аср бошларидаги тарихига оид ўқув қўлланмалар, дарсликлар, фундаментал асарлар яратишда, шунингдек, Тошкент темир йўл муҳандислари институти, Тошкент автомобил йўллари институти талабалари

учун маърузалар ва амалий машғулотлар тайёрлашда унумли фойдаланиш мумкин.

Натижаларнинг жорий қилиниши. Тадқиқот натижа ва хулосаларидан Ўзбекистон Республикаси Фанлар Академияси Тарих институтида амалга оширилган (ДИТД-2) А-2-079 ”Ўзбекистонда тадбиркорликнинг шаклланиш ва ривожланиш тарихи” деб номланган грант лойиҳасини тайёрлашда фойдаланилди.

Ишнинг апробацияси. Диссертациянинг асосий мазмуни ва илмий хулосалар республика илмий-амалий анжуманларида қилинган маърузаларда, илмий журнал ва тўпламларда нашр этилган мақолаларда ўз аксини топган. Тадқиқот ЎзР ФА Тарих институти “Ўзбекистоннинг XIX–XX асрлар тарихи” бўлими ва ЎзР ФА Тарих институти ҳузуридаги Д.015.09.01. Бирлашган Ихтисослашган Кенгаш қошидаги илмий семинарда кўриб чиқилиб, ҳимояга тавсия этилган.

Натижаларнинг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси юзасидан жами 12 та илмий мақолалар эълон қилинган бўлиб, уларнинг 5 таси илмий журналларда, 7 таси илмий-амалий анжуманлар материаллари тўпламларида чоп этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Тадқиқот кириш қисми, ҳар бири иккитадан бўлимни ўз ичига олган учта боб, хулоса, фойдаланилган манба, адабиётлар рўйхати, иловадан иборат. Диссертациянинг умумий ҳажми 170 бетни ташкил этган.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Диссертациянинг **“Кириш”** қисмида тадқиқот мавзусининг долзарблиги асосланган, даврий чегараси, муаммонинг ўрганилганлик даражаси, мақсад ва вазифалари, тадқиқотнинг назарий ва услубий асослари, манбавий асослари, ҳимояга олиб чиқиладиган асосий ҳолатлар, ишнинг илмий янгилиги, илмий ва амалий аҳамияти, натижаларнинг жорий қилиниши, апробацияси, натижаларнинг эълон қилинганлиги, шунингдек, таркибий тузилиши тавсифланган.

Диссертациянинг **“XIX асрнинг иккинчи ярмида Туркистонда темир йўл қуриш лойиҳалари ва уларнинг амалиёти”** деб номланган **биринчи бобида** Россия империясининг Туркистонда темир йўл қуришдан кўзлаган стратегик мақсадлари, темир йўл қуриш лойиҳалари, ўлкадаги илк темир йўл тармоғи бўлган Ўрта Осиё темир йўлининг қурилиши ва унинг фаолияти тўғрисида маълумот берилган.

Россия империяси ҳукумати Туркистонни забт этар экан, унинг олдида қўйган ягона мақсади — ўлканинг миллий бойликларидан империянинг тобора ошиб бораётган саноат эҳтиёжлари йўлида фойдаланиш, ўлкани ўзининг хом ашё манбаи ва тайёр маҳсулотлар бозорига айлантиришдан иборат эди. Бу борада асосий муаммолардан бири Туркистон ўлкасини Россия империяси билан боғлаб турувчи, улар ўртасидаги мустаҳкам ҳарбий, сиёсий-маъмурий, савдо-иқтисодий алоқаларини амалга ошириш учун

замонавий транспорт воситаларининг мавжуд эмаслиги эди. Бу транспорт воситаси – темир йўллар бўлиб, бир сўз билан айтганда, Туркистонга темир йўл ўтказилиши Россия империянинг ўлкадаги мавқеини мустаҳкамлаши лозим эди²⁵.

Туркистонга темир йўллар ўтказиш борасидаги фикрлар XIX асрнинг 50-йилларида, ўлкада Россия империяси мустамлакачилиги ўрнатилишидан илгарийроқ вужудга келган эди²⁶. XIX асрнинг 60–70 йилларига келиб, темир йўллар ўтказиш масаласи империя ҳукуматининг Ўрта Осиёда амалга ошириши лозим бўлган энг муҳим ишлари жумласидан ўрин олди. Бу масала Москва қишлоқ хўжалик жамияти, Рус техника жамияти, География жамияти, Табиатшунослар жамияти, Рус савдоси ва саноати билан ҳамкорлик жамиятлари мажлисларида кўриб чиқилган ва муҳокама қилинган эди²⁷.

Бу даврда Туркистонда темир йўл қурилишини таклиф этувчи 40 дан ортиқ лойиҳалар ишлаб чиқилган бўлиб, уларни ўзининг мақсад ва йўналишига кўра тўртта асосий гуруҳга бўлиш мумкин²⁸:

1. Каспий ва Орол денгизлари оралиғидан Ўрта Осиёнинг ичкарисигача бўлган йўналишдаги темир йўл лойиҳалари.

2. Тошкент–Оренбург йўналишидаги темир йўл лойиҳалари.

3. Париж–Калкутта йўналишидаги, яъни, Европани Ҳиндистон, Эрон, Афғонистон, Хитой билан Ўрта Осиё орқали боғловчи темир йўллар лойиҳалари.

4. Каспий денгизи бўйидан Туркистон ўлкасининг ички ҳудудларигача бўлган йўналишдаги темир йўл лойиҳалари.

Мазкур лойиҳалар орасида Тошкентдан Оренбурггача бўлган йўналишда темир йўллар ўтказиш фикри ифодаланган таклифлар энг кўп сонли бўлиб, бунинг бир неча сабаби мавжуд эди. Биринчидан, империя маркази Москва ва Оренбург оралиғидаги темир йўл қатнови йўлга қўйилган эди²⁹. Иккинчидан, Туркистоннинг сиёсий, маъмурий, маданий ва савдо маркази бўлган Тошкент шаҳрини империянинг марказий районлари билан боғлаш муҳим ҳарбий, сиёсий ва иқтисодий аҳамиятга молик эди. Учинчидан, Россиянинг Ўрта Осиёга ҳарбий юришлари айнан шу йўл орқали амалга оширилган ва муваффақиятли якунланган эди. Тўртинчидан, мазкур йўналиш табиий ва географик хусусиятлари жиҳатидан темир йўл қурилиши учун нисбатан қулай рельефга эга эди³⁰.

²⁵ Ўзбекистон Республикаси Марказий Давлат архиви (бундан кейин – ЎзР МДА), И-1 жамғарма, 16-рўйхат, 652-иш, 171-варақ.

²⁶ Зиёев Ҳ. Ўзбекистон мустамлака ва зулм исканжасида (XIX аср иккинчи ярми – XX. аср бошлари). – Тошкент: Шарқ, 2006. – 259 б.

²⁷ Дмитриев-Мамонов А. Путеводитель по Ташкентской железной дороге с очерком Ферганской нефти. – СПб., 1907. – С. 1: Шунингдек: Шмидт Р.З. Среднеазиатская железная дорога и её влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края (1880–1914 гг.).: Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1965. – С. 7.

²⁸ Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX – начало XX вв.) – Ташкент, Фан, 1984. – С. 14.

²⁹ Материалы по обследованию железных дорог. Ташкентская железная дорога. – СПб., Электро-типография Н.Я. Стойковой, 1913. – 3 б.

³⁰ ЎзР МДА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 5-варақнинг орқаси.

Кўпгина тарихий манбалар Тошкент–Оренбург йўналишида темир йўл қурилиши лойиҳалари XIX асрнинг 70-йилларидан эътиборан Россия империяси ҳукумати ва Туркистон генерал-губернаторлиги расмий доираларида қизғин муҳокама қилинганлигидан далолат беради. 1873 йилда Туркистон генерал-губернатори К.П. Кауфманнинг топшириғи билан Россияни Туркистон билан боғлайдиган темир йўл йўналишини тадқиқ этган инженер К.С. Безносиков Тошкент–Оренбург ва Троицк–Орск–Тошкент йўналишларини ўрганиб чиқиб, Тошкент–Оренбург йўналишида темир йўл қуриш ҳар тарафлама маъқул деган қарорга келган³¹.

1874 йилда Ўрта Осиёга темир йўл ўтказиш имкониятларини чуқурроқ ўрганиш учун рус императори география жамиятининг Оренбург бўлимида махсус темир йўл комиссияси ташкил этилди. Ушбу комиссия Оренбург–Тошкент йўналишида темир йўл қуриш таклифини ёқлаб чиқиб, мазкур йўналишнинг афзалликларини кўрсатиб берди.

К. Кауфман 1874 йил 15 мартда алоқа йўллари вазири К.Н. Посьетга ёзган мактубида Россия империясининг Туркистон ўлкасидаги сиёсий ва ҳарбий ҳолатини мустаҳкам деб ҳисоблаш нотўғри эканлигини билдириб, бу вазиятдан чиқишнинг ягона йўли ўлкани темир йўллар воситасида Россия билан боғлаш зарур деб ҳисоблашини билдиради³².

1876 йилда алоқа йўллари вазири К.Н. Посьет мамлакатнинг атоқли инженерларга Челябинск–Троицк–Тошкент линияси бўйлаб изланишлар олиб боришни топширади. 1877, 1878, 1879 йилларда Россия империяси ҳукуматининг қарори билан Ўрта Осиёга темир йўл ўтказиш учун энг маъқул йўналишни аниқлаш мақсадида уюштирилган илмий экспедициялар ҳам Тошкент–Оренбург йўналишида темир йўл қуриш лозим деган фикрга келганлар³³.

Россия ҳарбий вазири Д. Милютин 1880 йил 13 апрелда молия вазири С.А. Грейгга ёзган мактубида Ўрта Осиёга темир йўл ўтказиш зарурлигини билдириб, бунинг сиёсий ва ҳарбий жиҳатдан муҳимлигини алоҳида қайд этган эди. “Ҳозирги пайтда, – деган эди у, – инглизлар Афғонистоннинг барча бозорларини, жумладан, Ҳирот ва Амударёни ҳам эгаллаш учун ҳаракат қилишмоқда. Темир йўллар ўтказмас эканмиз, эгаллаб турган барча бозорларимиздан жудо бўламиз”³⁴.

Ҳукумат вакилининг ушбу фикрларида империянинг Туркистонда темир йўл қуришдан кўзлаган стратегик мақсадлари яққол акс этган. Демак, ўлкани Россия ҳудуди билан темир йўллар воситасида боғлашни империянинг ҳарбий-стратегик, сиёсий ва иқтисодий эҳтиёжлари тақозо қилаётган эди.

³¹ ЎзР МДА, И-1 жамғарма, 16-рўйхат, 652-иш, 1-34-варақлар.

³² Ўша жойда, 172-варақ.

³³ Ўша жойда, 11-рўйхат, 1308-иш, 5-варақнинг орқаси.

³⁴ Аксенов А.В. Оренбургско–Ташкентская железная дорога и её роль в развитии капитализма в Средней Азии.: Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. – М., 1955. – С. 13.

1874–1876 йилларда Батраки станциясидан Оренбурггача 512 верст узунликдаги темир йўл ўтказилган ва бунинг натижасида Россия бозорлари билан Туркистон ўлкаси бозорлари ҳам бирмунча яқинлашган эди³⁵.

Бироқ, Россия империясининг ўша даврдаги ҳарбий-сиёсий вазияти кўпдан буён муҳокама қилиб келинаётган Тошкент–Оренбург йўналишида эмас, балки, Каспий денгизининг шарқий қирғоқларидан Ўрта Осиёнинг ички қисмларигача бўлган масофада темир йўл қурилиши бошлаб юборилишига сабаб бўлди³⁶. Бундан ташқари, империя ҳукумати Марв воҳасини бўйсундириш, Россиянинг Каспийортидаги ҳолатини мустаҳкамлаш мақсадларини ҳам кўзда тутган эди³⁷.

Бу даврга келиб, инглиз-рус муносабатлари кескинлашганлиги туфайли империя ҳукумати ўзининг шарқий чегараларини мустаҳкамлаб олиш зарурат даражасига кўтарилган эди. 1880 йил 26 августда ўлкадаги дастлабки темир йўл қурилиши бошланиб, 1881 йилнинг 1 сентябрида Каспий денгизининг Михайловск қўлтиғидан Қизил Арвотгача бўлган масофада темир йўл қатнови йўлга қўйилди. Бироз танаффусдан сўнг, 1884 йилда темир йўл қурилиши давом эттирилиб, Ашхобод, Амударё, Чоржўй орқали 1888 йилнинг 26 февралда Бухорогача етказилади. Шу йил 11 майда Самарқанд шаҳрида ҳам темир йўл очилишининг тантанали маросими ўтказилди. Михайловск қўлтиғидан Самарқандгача бўлган 1335 верст узунликдаги Каспийорти темир йўл ягона лойиҳа асосида эмас, балки кичик-кичик лойиҳаларнинг умумлашуви оқибатида бунёд қилинди.

1895 йилнинг 21 сентябрида Самарқанд–Андижон йўналишини Тошкент шаҳобчаси билан қуришга киришилди. 1897 йилда Қўқонга, 1899 йилда Тошкентгача темир йўл қуриб битказилди³⁸. 1897–1898 йилларда Марвдан Кушкагача бўлган масофада ҳам темир йўл қурилди.

Каспийорти ва Самарқанд–Андижон–Тошкент йўналишлари дастлабки йилларда мустақил темир йўллар сифатида фаолият юритган. 1899 йилда Каспийорти ҳарбий темир йўли Самарқанд–Андижон йўли билан бирлаштирилди ва Ўрта Осиё темир йўли деб номланди.

Ўрта Осиё темир йўлининг ҳарбий-стратегик маънода аҳамияти шундан иборат эдики, авваламбор, у Каспий денгизининг шарқий қирғоқларини ҳимоя қилишда катта рол ўйнади. Империянинг Кавказортидаги сиёсий мавқеини мустаҳкамлади. Ўрта Осиёни Афғонистон ва Эрондан ажратиб турган барча чегара ҳудудларида ҳарбий гарнизонлар қўйилиши рус ҳукуматининг Англия билан муносабатларда хотиржамликка эришишига сабаб бўлди.

Бироқ, Ўрта Осиё темир йўли фаолиятида бир қатор камчиликлар ва муаммолар мавжуд бўлиб, унинг энг асосий камчилиги Россиянинг марказий саноат районлари билан боғланмаганлигида, узоқ ва айланма йўл эканлигида

³⁵ Материалы по обследованию железных дорог ... – С. 2.

³⁶ Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. С картами и планами. – СПб.: Типо-литография В.В.Комарова, 1906. Т. III. – С. 229.

³⁷ Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане ... – С. 16.

³⁸ Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии... – С. 229.

эди³⁹. Айнан шу ҳолат Тошкент–Оренбург йўналишида темир йўл қуриш заруриятининг кучайишига ва бу борадаги амалий ҳаракатларнинг бошланишига олиб келди.

Кўриб ўтилганидек, узоқ ва қизғин муҳокамалар ҳамда жиддий тадқиқотлардан сўнг, XIX асрнинг 80-90 йилларида Туркистонда темир йўл қурилишининг биринчи босқичи яқунланди. Бу даврда империянинг стратегик мақсадлари биринчи ўринга қўйилган бўлиб, энг асосийси, империянинг жанубий чегараларида инглиз-рус рақобати муаммосини ҳал этиш, Каспий денгизининг шарқий қирғоқлари ҳудудида Россия империясининг ҳарбий-сиёсий ҳолатини мустаҳкамлаш билан боғлиқ эди. Бироқ, Россия ҳукумати олдида турган навбатдаги муаммолардан бири ҳам Ўрта Осиёга янги темир йўл тармоғи қурилиши билан боғлиқ бўлиб, эндиликда метрополиянинг Туркистондаги манфаатларини мустаҳкамлаш зарурияти минтақани тўғридан-тўғри темир йўл тармоғи орқали Россия ҳудуди билан боғлашни тақозо этаётган эди.

Диссертациянинг **“Тошкент–Оренбург темир йўлининг лойиҳалаштирилиши ва қурилиши”** деб номланган II бобида темир йўл лойиҳалари атрофидаги мунозаралар, унинг қурилиши жараёни ёритилган.

XX асрнинг сўнгги йилларига келиб, Туркистонга узлуксиз темир йўл қуриш масаласи яна расмий доираларда, манфаатдор табақалар орасида ва кенг жамоатчилик ўртасида қизғин муҳокама қилина бошланди.

1896 йилнинг 22 феввалида Оренбург шаҳар думаси мажлисида М.Л. Юдиннинг “Ўрта Осиё темир йўли ва унинг Тошкентдан Оренбурггача бўлган йўналишининг афзалликлари тўғрисида”ги мактуби муҳокама қилинди⁴⁰. Муаллиф Тошкент–Омск, Тошкент–Петропавловск, Тошкент–Челябинск, Тошкент–Уралск ва Тошкент–Оренбург йўналишларини ўзаро таққослаб, Тошкент–Оренбург йўналиши ўз масофасининг қисқалиги, юк ташиш қийматининг арзонлиги, техник ва географик жиҳатдан қулайлиги билан устунлигини далиллар асосида кўрсатиб берган эди⁴¹. М. Юдиннинг лойиҳасида илгари сурилган асосий фикр ўлкада пахтачиликни ривожлантириш мақсадида ғалла майдонларини пахта плантацияларига айлантириш, Тошкент–Оренбург темир йўли воситасида ўлкани Самара ва Оренбург губернияларида етиштириладиган ғалла билан таъминлашни йўлга қўйишдан иборат эди.

Л. Юдиннинг мактуби Оренбург шаҳар думасида бир овоздан маъқулланиб, турли вазирликлар, Россия ва Ўрта Осиёнинг барча йирик шаҳарларига тарқатилади. Ушбу мактуб 1896 йил 10 июлда Тошкент шаҳар думасида муҳокама қилинади. Думанинг Саид Азимбоев, Ҳамидхон Турсунхўжаев каби вакиллари Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишини тезкорлик билан бошлаш керак, деган тўхтамга келганлар, шунингдек, баъзи

³⁹ Ўз РМДА И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 25-варақнинг орқаси ва 92-варақ.

⁴⁰ Ўша жойда, 2-5 варақлар.

⁴¹ Ўша жойда, 4-25 варақлар.

вакиллар Тошкент–Сибир темир йўли қурилиши ғоясини маъқуллаганлар⁴². 1896 йилда 4 августда Нижний Новгород шаҳар комитети вакилларининг С. Морозов раислигидаги йиғилишида ҳам Тошкент–Оренбург темир йўлини қуриш қарори яқдиллик билан тасдиқланган⁴³. Верний (Алмати) шаҳар думаси Вернийдан Семипалатинскача темир йўл қуриш лойиҳасини илгари сурди. Саратов шаҳар думаси Александров Гай–Чоржуй йўналишини қўллаб-қувватлади. Бироқ, асосий кўпчилик Оренбург–Тошкент йўналишида темир йўл қуриш ғояси тарафдори бўлди.

Туркистон генерал-губернатори А. Вревский 1896-1897 йилларда молия вазири С.Ю. Виттега, алоқа йўллари вазири М.И. Хилковга⁴⁴ бир неча бор мурожаат қилиб, Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишининг Россия империяси учун заруриятини асослаб беради. Шунингдек, бу даврда Тошкент шаҳар бошлиғи, Сирдарё ва Самарқанд вилоятлари ҳарбий губернаторлари, Сирдарё вилояти статистика комитети раиси, Россия императорнинг Бухородаги сиёсий агенти каби амалдорлар ҳам Туркистонга узлуксиз темир йўл қуриш таклифлари билан империя ҳукуматига мурожаат қилиб, турли йўналишларни ёқлаганлар⁴⁵.

Бироқ, барча таклифлар давлатнинг молиявий имконияти чекланганлиги туфайли рад этилган⁴⁶. Шундан сўнг А.Вревский 1897 йилнинг 1 июлида алоқа йўллари вазири М.И. Хилковга хат йўллаб, императордан йўлни қуриш учун хусусий сармоядорларнинг акцияли жамиятларини тузишга рухсат олиб беришини илтимос қилади⁴⁷. Бироқ, унинг таклифи рад этилади. Шу ўринда қайд этиб ўтиш лозимки, Россия империяси ҳукумати стратегик аҳамиятга молик бўлган темир йўллар қурилишига хусусий маблағларни сарф этишга қарши бўлиб, уларни фақат давлат бюджети ҳисобига қуришни маъқул кўрган. Кейинчалик, XX аср бошларидагина Туркистонда темир йўлларни акционерлик маблағлари ҳисобига қуриш йўлга қўйилган эди.

Россиянинг янги ҳарбий вазири А. Куропаткин 1899 йилнинг 13 апрелида император Николай II га Россиянинг Ўрта Осиёдаги стратегик мавқеини мустаҳкамлаш учун узлуксиз темир йўл қуриш зарурлиги борасидаги ўз фикрларини баён қилади⁴⁸. Шунингдек, А. Куропаткин шу йилнинг 3 майда молия вазири С. Виттега ёзган мактубида Ўрта Осиё темир йўли стратегик талабларга жавоб бера олмаслигини, Тошкент–Оренбург темир йўлини қуриб, Россиянинг Ўрта Осиёдаги мавқеини мустаҳкамлаш зарурлигини қайд этиб, “ҳозирги кунда биз нафақат ҳужумга, ҳатто

⁴² Аксенов А.В. Строительство Оренбургско–Ташкентской железной дороги (1901–1905 гг.) // Ученые записки Оренбургского гос. пед. инс-та. – Оренбург, 1958. Вып. 13. – С. 20.

⁴³ Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии. ... – С. 30.

⁴⁴ ЎзР МДА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 22-варақ.

⁴⁵ Ўша жойда, 38-86 варақлар.

⁴⁶ Ўша жойда, 37-варақ.

⁴⁷ Ўша жойда, 86-варақ.

⁴⁸ Дмитриев-Мамонов А.И. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Среднеазиатской и Ташкентской. – СПб.: Типография им. Шурухта, 1912. – С. 325.

мудофаага ҳам қодир эмасмиз, шунинг учун бизнинг Ўрта Осиёдаги аҳволимизни мустаҳкам деб ҳисоблаш мумкин эмас“, – деб қайд этади⁴⁹.

Россия империяси ҳукуматининг 1899 йил 16 июн⁵⁰ ва 1900 йил 4 апрелдаги⁵¹ мажлисларида “Ўрта Осиёга магистрал темир йўл ўтказишнинг энг маъқул йўналиши тўғрисида”ги масала кўриб чиқилди. Мажлисида уч йўналишдаги – Тошкент–Сибир, Тошкент–Оренбург, Саратов–Чоржўй йўналишидаги темир йўл лойиҳалари муҳокама қилинган. Биринчи вариантдаги йўналиш ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга эмаслиги туфайли рад этилди.

Ҳар иккала йиғилишда Ўрта Осиё темир йўлининг империя ҳарбий манфаатларига жавоб бермаслиги, янги темир йўл қуриш зарурлиги қайд этилган. Император Николай II Оренбург–Тошкент йўналишини маъқуллаганидан сўнг⁵², 1900 йилнинг ёзи ва кузида охириги тадқиқот ишлари олиб борилган. 1901 йилнинг 21 апрелида Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиш лойиҳаси узил-кесил маъқулланди⁵³. Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишини бошқариш учун тузилган махсус комитет темир йўлни бир вақтнинг ўзида икки томондан – Оренбург ва Тошкент шаҳридан бошлаб қуришга қарор қилди. Оренбург томондан бошланган қисм шартли равишда шимолий, Тошкентдан бошланган қисм жанубий деб номланди. 1901 йилнинг баҳорида шимолий қисмда⁵⁴, олти ойдан сўнг жанубий қисмда қурилиш ишлари бошланган эди⁵⁵.

Темир йўлни қуриш учун зарур бўлган темир йўл жиҳозлари тайёрлаш ишини йирик рус заводлари – Рус-Балтика, Новороссийск, Брянск, Таганрог, Жанубий Рус, Днепровск, Донск, Донецк-Юрьев, Сармово, Воткинск, Путиловск, Коломенск, Николаев каби корхоналар амалга оширган. Қурилиш материалларини етказиб бериш ишида кўп сонли акцияли жамиятлар ва хусусий тадбиркорлар иштирок этиб, бундан катта миқдорда фойда кўрганлар.

Темир йўлнинг жанубий қисмига ўрмон маҳсулотлари, цемент каби қурилиш материаллари Россиянинг турли ҳудудларидан ташиб келтирилган. Шу билан бирга, Туркистон ўлкасида мавжуд табиий ресурслардан ҳам кенг фойдаланилган⁵⁶. Зироатчилик ва давлат мулки вазирлигининг 1902 йилнинг 5 апрелидаги қарорига кўра, Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишида давлат тасарруфида бўлган ерлардан шағал, қум, тупроқ каби табиий ресурслар ва ўрмон маҳсулотларидан бепул фойдаланишга ижозат берилган⁵⁷. Темир йўл қурилишида ишлатиладиган асосий материаллардан бири бўлган шпаллар⁵⁸ ҳам Россиядан ташиб келтирилган.

⁴⁹ Антипин В.Н., Левашев Н.Н. Путеводитель по Туркестану ... – С. 400.

⁵⁰ Ўша жойда.

⁵¹ ЎЗР МДА, И-1 жамғарма, 13-рўйхат, 1237-иш, 2-варақ.

⁵² Антипин В.Н., Левашев Н.Н. Путеводитель по Туркестану..., – С. 400.

⁵³ Аксенов А.В. Строительство Оренбургско–Ташкентской ... – С. 26-27.

⁵⁴ Қаранг: Туркестанские ведомости. 1902, 16 июн.

⁵⁵ Қаранг: Туркестанские ведомости. 1901, 11 октябр.

⁵⁶ ЎЗР МДА, И-7 жамғарма, 1-рўйхат, 2497-иш, 31-40 варақлар.

⁵⁷ Ўша жойда, 7-варақ.

⁵⁸ Ўрганилаётган даврда шпаллар асосан ёғочдан тайёрланар эди.

Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиши учун Оренбург губернияси, Тўрғай, Урал ва Сирдарё вилоятлари ҳудудидан хусусий ва давлат ихтиёридаги 20.800 десятина⁵⁹ миқдорида ер, унга тегишли бўлган барча воситалар билан биргаликда ажратиб олинishi керак эди. Ажратиб олинган ер ва иншоотлар учун тўланадиган тўловлар ҳар бир ҳудудга алоҳида белгиланиб чиқилган⁶⁰. Империя ҳукуматининг 1900 йилда чиқарган қарорида ер эгаларини рағбатлантириш масаласига алоҳида эътибор қаратилиши шарт эканлиги қайд этилган⁶¹. Бироқ, кўп ҳолларда белгилаб кўйилган тартиботлар бузилган. Масалан, М. Муҳаммадбоевнинг Тошкент–Оренбург темир йўлининг жанубий қисми бошлиғи номига ёзган аризаси мазмунига кўра, унинг тартиб олинган ери эвазига ҳеч қандай ҳақ тўланмаган. Худди шундай мазмундаги шикоят билан Н. Женгеров ҳам Туркистон генерал-губернаторига мурожаат қилади⁶². Темир йўллар ўтказиш учун аҳолидан яшаб турган ерларини тартиб олиш ўша ерларда истиқомат қилиб, деҳқончилик билан шуғулланувчи минглаб аҳолининг ер-мулкдан ажраб, хонавайрон бўлишига олиб келган. Маълумотларга қараганда, Тошкент–Оренбург темир йўлининг биргина жанубий қисмида темир йўл қурилиши учун 13 минг десятинаер ажратиб олинган⁶³.

Матбуот саҳифаларида темир йўлнинг қурилиши жараёни қизғинлик билан ёритиб борилган. 1902 йилнинг 20 августида Актюбинск (Оқтепа) га биринчи хизмат поёзди ташрифи қутилаётгани тўғрисидаги хабар берилган⁶⁴. 1903 йилнинг 16 августида жанубий қисмининг Янгиқўрғон станцияси очилиш маросими бўлиб ўтган⁶⁵. Шу йилнинг 19 июн санасида Оренбург томондан қуриб келинаётган йўл Ғазали (Казалинск) станциясигача етказилган⁶⁶.

1905 йилнинг 10 январидан бошлаб бутун йўл давомида юк ва пассажир поёздарининг вақтинчалик қатнови бошланган. Жумладан, жанубий қисмда 1902 йилда 45 версть, 1903 йилда – 432, 1904 йилда – 313 версть масофада темир йўл ётқизилган эди⁶⁷.

Тошкент–Оренбург темир йўлининг Оренбургдан Кубеккача бўлган шимолий қисми (941 версть) 1905 йилнинг 26 июлида, Тошкентдан-Кубеккача бўлган жанубий қисми (795 версть) эса 1906 йилнинг 1 январида тўлиқ фойдаланишга топширилган⁶⁸.

1905 йилнинг 1 январида Тошкент–Оренбург темир йўлига Самара-Златоуст темир йўлининг 354 верст узунликдаги Кинель-Оренбург қисми

⁵⁹ 1 десятина – 1, 09 гектарга тенг узунлик ўлчови.

⁶⁰ ЎзР МДА, И-1 жамғарма, 13-рўйхат, 1237-иш, 74-74-варақнинг орқаси.

⁶¹ Ўша жойда, 76-варақ.

⁶² Ўша жойда, 1-2-варақлар.

⁶³ М.Х. Асылбеков. Железнодорожники Казахстана в первой русской революции (1905–1907 гг.) – Алма-Ата: Наука, 1965. – С. 15.

⁶⁴ Қаранг: Туркестанские ведомости. 1902, 1 август.

⁶⁵ Қаранг: Туркестанские ведомости. 1902, 17 август.

⁶⁶ Қаранг: Туркистон вилоятининг газети. 1904, 8 июл.

⁶⁷ Асылбеков М.Х. Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско–Ташкентской железной дороги // Известия АН КазССР. Серия истор., арх. и этног. Вып 2 (19), 1962. – С. 46.

⁶⁸ Верховский Н.П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги и грузы этой дороги. – СПб, 1910. – С. 1.

кўшиб берилган. 1906 йилнинг 22 июлида эса Ўрта Осиё темир йўлининг Тошкент станцияси ҳам Тошкент–Оренбург темир йўли таркибига киритилди ва расман Тошкент темир йўли деб юритила бошланган⁶⁹. Тошкент темир йўлининг умумий узунлиги 2090 верстан иборат бўлиб, темир йўл бошқармаси Оренбург шаҳрида жойлашган эди.

Тошкент–Оренбург темир йўлида иштирок этган ишчи-хизматчиларнинг сони тўғрисида тадқиқотларда турлича фикр билдирилади. Баъзи тадқиқотларда қурилишнинг энг қизгин паллаларида бу ерда 50 мингтагача ишчи ишлагани таъкидланса⁷⁰, бошқаларида Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишида ҳаммаси бўлиб 30 мингга яқин ишчи иштирок этган деган фикрни билдиради⁷¹. Шуниси аниқки, қурилишда ишлаган ишчилар сони турғун бўлмай, улар мавсумга қараб ўзгариб турган⁷².

Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишида иштирок этган ишчилар ижтимоий келиб чиқиши ва этник таркибига кўра, хилма-хил эди. Ишчиларнинг асосий қисмини руслар, қozoқлар, ўзбеклар, татарлар ташкил этган. Шунингдек, улар орасида кўчириб келтирилган деҳқонлар ҳам кўп эди⁷³.

Темир йўли қурилиши тўғрисидаги матбуот хабарларидан бирида Оренбург–Тошкент темир йўли қурилаётган чўл ҳудудида каттагина қабристон бунёдга келган бўлиб, у ерда очлик ва касаллик туфайли вафот этган ишчилар дафн этилганлиги тўғрисида маълумот берилган⁷⁴. Аммо, бу ҳолатларга қарамай, темир йўл лойиҳада белгиланган муддатда қуриб, ишга туширилган.

Темир йўл қурилишида иш пудрат асосида ташкил этилган эди. Пудратчилар – темир йўллар қурилиши натижасида пайдо бўлган янги типдаги сармоядор-тадбиркорлар⁷⁵ бўлиб, темир йўл қурилиши уларнинг бойиб кетиши учун катта имкониятлар берган.

Қурилишда иш эрта тонгдан то қош қорайгунча давом этган. Ишчилар ертўла, бараклар ва юк вагонларида яшаганлар⁷⁶. Ишчилар аҳволини иш ҳақининг камлиги билан бирга яшаш шароитининг оғирлиги ва озиқ-овқат маҳсулотларининг қимматлашиб кетганлиги янада мушкуллаштирар эди. Манбаларда кўрсатилишича, ишчилар дуч келган қийинчиликлардан яна

⁶⁹ Материалы по обследованию железных дорог ... – С. 1-3.

⁷⁰ Аксенов А.В. Оренбургско–Ташкентская железная дорога ... – С. 11; Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии ... – С. 31.

⁷¹ Аслбеков М.Х. Некоторые вопросы истории строительства..... – С. 48.; Кунавина Г.С. Формирование железнодорожного пролетариата ... – С. 29.

⁷² Қаранг: Туркестанские ведомости. 1904, 3 март.

⁷³ История Казахстана (с древнейших времен до наших дней). – В пяти томах. Т. 3. – Алматы: "Атамұра", 2000. – С. 585.

⁷⁴ Архивные источники по освоению Оренбургско–Ташкентской и Туркестано–Сибирской железных дорог / Составители: Алиев М., Абдираман У., Шуваев И., Сарсекеев С., Шайсултанов К. – Алматы: Атамұра, 2007. – С. 44.

⁷⁵ Елютин О.Н. Российское железнодорожное хозяйство под огнем критики (1870–1880-е годы) // Вестник Московского университета. Серия 8. История. 2001. – № 6. – С. 27.

⁷⁶ Қаранг: Туркестанские ведомости. 1902, 1 август.

бири – иш ҳакининг ўз вақтида тўланмаганлиги, баъзи ҳолларда умуман берилмаганлиги эди⁷⁷.

Кўриб ўтилганидек, Тошкент–Оренбург темир йўлининг лойиҳалаштириши ва қурилиш жараёнида империя ҳукумати, ўлка маъмурияти ва манфаатдор доиралар империянинг узоқни кўзлаган заруриятларидан келиб чиққан ҳолда саъй-ҳаракат олиб борганлар. Шу билан бирга, маҳаллий аҳолининг эҳтиёжи, ўлканинг иқтисодий манфаатлари ва экологик вазияти умуман эътиборга олинмаган эди. Тошкент темир йўли империя иқтисодиёти учун даромад манбаи бўлганлиги туфайли унинг қурилишига катта маблағ сарф этилгани ҳолда, ўлканинг табиий ресурслари ва меҳнат резервларидан ҳам кенг фойдаланилган.

Диссертациянинг **“Тошкент темир йўли фаолияти ва унинг Туркистондаги иқтисодий-ижтимоий ҳаётга таъсири”** деб номланган III бобида Тошкент темир йўли фаолиятининг йўлга қўйилиши, унинг иқтисодий аҳамияти ва унинг ўлкадаги ижтимоий жараёнларга таъсири очиқ берилган.

Статистик маълумотлар асосида Тошкент темир йўли фаолиятини таҳлил қилиш натижалари ушбу магистрал ишга туширилиши билан метрополия ва мустанлак Туркистон ўртасидаги иқтисодий алоқалар ва маҳсулот айирбошлаш интенсив тарзда ривожланганлигини кўрсатди.

Ўрта Осиё темир йўлидан фарқли равишда, Тошкент магистрали орқали Тошкентдан Москвага 4 суткада (яъни, 2,5 сутка илгари) етиб бориш имконияти пайдо бўлди, бу эса, ўз навбатида қатнов нархининг арзонлашишига олиб келди⁷⁸.

Тошкент темир йўли пахта ва бошқа табиий-ҳомашё ресурсларини тез фурсатларда империя марказий саноат районларига етказиш имконини берди. 1901 йилда Туркистонда 260 минг десятина ерга пахта экилиб, шундан Россияга 6 млн. пуд пахта толаси жўнатишган, 1914 йилга келиб, 460,6 минг десятина ерга пахта экилган ва Россияга 12,5 млн. пуд пахта ҳосили етиштириб берилган⁷⁹. Манбалар таҳлилининг кўрсатишича, ўлкадаги пахтани қайта ишлаш заводларининг аксарияти темир йўллар қуриб, ишга туширилганидан сўнг бунёд этилган. Туркистонда мавжуд 197 та пахтани қайта ишлаш заводларидан 114 таси темир йўллардан 5 верстгача бўлган масофада, 34 таси 10 верстгача бўлган масофада, 45 таси 10 верстан 50 верстгача бўлган масофада жойлашган. Жумладан, Сирдарё вилоятидаги пахта тозалаш заводларининг 36% и темир йўл қуриб, ишга туширилган йилларда барпо этилган⁸⁰. Пахта тозалаш заводлари билан бир қаторда, саноатнинг турли-туман соҳаларга тегишли саноат корхоналари фаолияти кучайган.

⁷⁷ ЎЗР МДА, И-1 жамғарма, 4-рўйхат, 663-иш, 1-15-варақлар.

⁷⁸ Қаранг: Туркестанский сборник. Т. 522. – С. 75-76.

⁷⁹ Демидов А.П. Экономические очерки хлопководства, хлопковой торговли и промышленности Туркестана. – М.: Центр упр. печати ВСНХ СССР, 1929. – С. 43.

⁸⁰ Заорская В.В. и Александер К.А. Промышленные заведения Туркестанского края ... – С. 21.

Тошкент–Оренбург темир йўли ҳўл мева юкланган вагонларнинг қисқа фурсатда Москва, Петербург сингари йирик шаҳарларга етказиш имкониятни берганлиги туфайли империя ҳукумати боғдорчиликнинг ривожланишига алоҳида эътибор қаратди. Тошкент магистралида ҳўл мева, полиз маҳсулотлари ва узумни ташиш учун махсус вагонлар ташкил этилди. 1906 йилда 10 та шундай турдаги вагон бўлса, 1909 йилда уларнинг сони 98 тага етган.

Тошкент темир йўли ўз фаолиятини бошлаган 1906 йилда 38.651 пуд мева империя марказига жўнатишган, 1907 йилда эса, бу миқдор 90.096 пудга етган⁸¹. Туркистон ўлкасидан Россиянинг марказий ҳудудларига ҳўл мева жўнатиш иши йил сайин ривожланиб, 1909 йилда Тошкент темир йўли орқали биргина Сирдарё вилоятидан 161.162 пуд боғдорчилик маҳсулотлари Россияга ва Сибирга жўнатишган⁸².

–Туркистонда боғдорчилик ва узумчиликни ривожлантириш учун қўлланган чора-тадбирлардан бири Тошкент–Оренбург темир йўлида махсус музлатилган вагонларнинг ташкил этилиши бўлиб, 1913 йилда Тошкент темир йўлида ўтказилган тажриба натижасида амалга оширилган ва унинг натижалари империянинг бошқа темир йўл тармоқларида ҳам кенг қўлланилган.

Туркистонда XX аср бошларида вужудга келган саноатнинг баъзи бир янги тармоқлари фаолиятининг бошланиши бевосита Тошкент темир йўлининг қурилиши ва ишга туширилиши билан боғлиқ. Муз тайёрлайдиган корхоналар шулар жумласидан бўлиб, дастлабки муз тайёрлайдиган завод 1904 йилда Тошкентда очилган⁸³. 1914 йилга келганда, ўлкада 10 та шундай корхоналар фаолият юритган эди.

Тошкент темир йўли Россия империясининг ўлка бозорларини ўзлаштиришида муҳим аҳамият касб этиб, ўлкадан ташиб кетиладиган пахта эвазига бу ерга Россиянинг Оренбург ва Самара губернияларидан келтириладиган ғалла ҳажмининг ошиб боришига туртки бўлди. Жумладан, Туркистонга йилига 10-15 млн. пуд атрофида ғалла ташиб келтирила бошланди. 1910 йилда Россиядан Туркистонга 18 млн. пуд ғалла киритилган эди⁸⁴.

Тошкент темир йўли қурилиши ва ишга туширилиши муносабати билан Сирдарё вилоятининг Россия билан бўладиган савдо айланмаси ошиб бориб, 1908 йилда Россия бозорларига Тошкент темир йўлида ташилган жами юк ҳажми 13,5 млн. пудни ташкил этган⁸⁵. 1912 йилга келиб, Тошкент темир йўлида ташилган жами юк ҳажми 18 млн. пудни ташкил этган, яъни 1908 йилга қараганда 4,5 млн. пудга кўпайган⁸⁶. 1909 йилда Сирдарё

⁸¹ Верховский Н.П. Туркестан в районе Ташкентской железной дороги ... – С. 170-171.

⁸² Обзор Сыр-Дарынской области за 1909 год. – Ташкент: Типография при канц. Туркест. генер.- губерн., 1911. – С. 112.

⁸³ Заорская В.В. и Александер К.А. Промышленные заведения Туркестанского края ... – С. 415-419.

⁸⁴ Кривошеин А.В. Записка главноуправляющего землеустройством и земледелием о поездке в Туркестанский край в 1912 году. – Полтава: Электрическая типо-литография И.Л. Фришберга, 1912. – С. 12.

⁸⁵ Заорская В.В. и Александер К.А. Промышленные заведения Туркестанского края ... – С.112.

⁸⁶ Ўша жойда.

вилоятининг Россия билан бўлган жами савдо айланмаси 80 млн. рублдан иборат эди⁸⁷.

Тошкент–Оренбург темир йўли балиқ ва балиқ маҳсулотларининг ташиб кетилишини оsonлаштирганлиги туфайли Сирдарё вилоятида овланадиган балиқ ва балиқчилик маҳсулотларининг асосий қисми империя марказига ташиб кетилган⁸⁸.

Тошкент темир йўли орқали ўлкадан чорва моллари олиб кетилган. 1906 йилда 74,5 минг бош чорва моллари ташиб ўтилган бўлса, 1912 йилга келиб бу ердан 120 минг бош чорва моллари ташиб кетилган⁸⁹. Шунингдек, ўлкадан Россияга олиб кетиладиган чорва хомашёси ҳажми тобора ошиб борган. Маълумотларга кўра, 1912 йилда Сирдарё вилоятдан Тошкент темир йўли орқали 292 050 пуд тери ва 97 595 пуд жун империя марказига жўнатилган⁹⁰.

Туркистонда темир йўлларнинг қурилиши ўлкада транспорт, саноат эҳтиёжларини қондириш учун тошқўмир, нефть конларини ўзлаштириш ишларининг тобора кучайиб боришига ҳам таъсир кўрсатган⁹¹.

Манбалар таҳлилининг кўрсатишича, Тошкент темир йўли фаолиятида ўзига хос муаммолар ҳам мавжуд эди. Хусусан, темир йўл фаолияти йўлга кўйилган илк йилларда уни ёқилғи ва бошқа зарур материаллар билан таъминлашда қийинчиликларга дуч келинган⁹². Шу билан бирга, ўнлаб станцияларда сув умуман йўқ ёки кам, яшаш учун зарур маҳсулотлар эса тақчил ва қиммат эди.

Тошкент темир йўлининг қурилишининг ижтимоий оқибатлари биринчи галда империя кўчириш сиёсатининг кучайтирилишида намоён бўлди. Темир йўлни ишчилар билан таъминлаш мақсадида империянинг марказий турли имтиёзлар эвазига малакали ишчилар чақириб олинган⁹³. Кейинги босқичлардан ишчилар ихтиёрий равишда темир йўлда ишлаш мақсадида кўчиб кела бошлаганлар. Туркистон темир йўл ишчи ва хизматчиларининг сафи Россияда сиёсий ишончсиз деб ҳисобланган кишилар ҳисобига ҳам тўлдирилган эди⁹⁴.

Шу тариқа, темир йўлларнинг қурилиши Россия империясининг аҳолиси зич жойлашган ҳудудлари аҳолисини Туркистон ўлкасига кўчириш сиёсатини амалга оширилишида муҳим аҳамиятга эга бўлган⁹⁵. XIX асрнинг 90-йилларида кўчириб келтирилганларнинг 87 фоизи темир йўл бўйларида

⁸⁷ Обзор Сыр-Дарынской области за 1909 год. ... – С. 111.

⁸⁸ Обзор Сыр-Дарынской области за 1911 год. – Ташкент: Типо-литография В.М. Ильина, 1913. – С. 117-118.

⁸⁹ Очерки по истории хозяйства народов Средней Азии и Казахстана. – Ленинград: Наука, 1973. – С. 223.

⁹⁰ Заорская В.В. и Александер К.А. Промышленные заведения Туркестанского края ... – С. 545.

⁹¹ Раупов Х.Р., Бердиев Н.О. XIX аср охири – XX аср бошларида Туркистонда саноат кончилиги тарихидан / Ўрта Осиёда кон-металлургия тарихи: ўтмиши ва бугуни. – (Республика илмий-амалий анжумани материаллари). – Навоий, 2007. – 178 б.

⁹² Ташкентская железная дорога. Обзор и оценка работы Ташкентской железной дороги. – М., Транспечать, 1923. – С. 17.

⁹³ Кунавина Г.С. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881–1914 гг.). – Тошкент: Фан, 1967. – С. 50.

⁹⁴ ЎЗР МДА, И-1 жамғарма, 31-рўйхат, 212-иш, 1-варак.

⁹⁵ Пален К.К. Материалы к характеристике народного хозяйства в Туркестане. – СПб.: Сенатская типография, 1911. Ч. 1. – С. 147.

ташкил этилган 116 та аҳоли пунктларида истиқомат қилган⁹⁶. 1907-1908 йилларда Тошкент уездида темир йўл яқинида кўчириб келтирилганлар учун Мищенково ва Ново-Николаевское манзилгоҳлари бунёд этилган⁹⁷. Темир йўллар атрофида яшовчи аҳоли ҳам сони мунтазам равишда ошиб борган. 1906 йилда Оренбург-Тошкент темир йўли йўналиши бўйлаб 40 846 киши яшаган бўлса, 1913 йилга келиб, уларнинг сони 58 мингга етган, яъни, 42 фоизга ошган⁹⁸. 1916 йилга оид маълумотларга кўра, Тошкент–Оренбург темир йўли ихтиёрида 160 та станция ва разъездлар бўлиб, уларда 51 мингдан ошiq рус, татар, бошқирд ва бошқа миллатларга мансуб аҳоли яшаган⁹⁹.

1908 йилда Тошкент темир йўлини тафтиш қилган комиссиянинг хулосасига кўра, йўл хизматидаги мутахассислик ва малака талаб этилмайдиган оғир ишларга асосан маҳаллий аҳоли жалб этилган¹⁰⁰.

Манбаларнинг гувоҳлик беришича, ўрганилаётган даврда поездлар тўкнашуви ёки йўлдан чиқиб кетиши, ёнғинлар, инсонлар, турли жониворларнинг ёки предметларнинг поезд тагида қолиб кетиши каби темир йўл ҳодисалари тез-тез юз бериб турган эди. Масалан, 1911 йилда уч ой мобайнида темир йўлда 158 та йўл ҳодисаси¹⁰¹, 1913 йилда эса, жами 321 та турли кўринишдаги бахтсиз ҳодисалар ва кўнгилсизликлар содир бўлган¹⁰². Тафтиш комиссияларининг хулосаларига кўра, бахтсиз ҳодиса қурбонлари камдан-кам ҳолларда ижтимоий ёрдам олган, аксинча иш жараёнида ўзининг меҳнат қобилятини йўқотганлиги учун вазифасидан озод қилинган (1906 йилда 37 та, 1907 йилда эса, 47 та ишчи ишдан бўшатишган)¹⁰³.

Тошкент темир йўлда тиббий хизмат кўрсатиш қониқарсиз аҳволда бўлиб, бу жиҳатдан ҳам у империя темир йўл тармоқлари ичида охириги ўринлардан бирини эгаллаган¹⁰⁴. Ишчиларнинг турар жойлари ҳам талаб даражасидан ўта паст эди. 1911 йилдаги тафтиш комиссиясининг кўрсатма беришича, Тошкент станцияси яқинидаги ишчилар қазармаси тошдан ясалган бўлиб, бир оила яшаши лозим бўлган жойда бир нечта оила истиқомат қилган¹⁰⁵.

Умуман олганда, Тошкент темир йўлининг қуриб, ишга туширилиши зиддиятли оқибатларни келтириб чиқарган эди. Бир томондан, табиий-хомашё ресурсларининг ўлкадан кўп миқдорда ташиб кетилиши, бу ерга Россиядан мануфактура маҳсулотлари ва ғалланинг кириб келиши эвазига

⁹⁶ Алимова Д.А. История как история, история как наука. В 2-х томах. История и историческое сознание. Т.1. – Ташкент: Узбекистан, 2008. – С.146.

⁹⁷ Пален К.К. Переселенческое дело в Туркестане. – СПб.: Сенатская типография, 1910. – С. 33.

⁹⁸ История Казахстана (с древнейших времен до наших дней). В пяти томах. Т. 3. – Алматы: Атамұра, 2000. – С. 587.

⁹⁹ Асылбеков М.Х. К вопросу о влиянии железных дорог на экономику дореволюционного Казахстана // Известия АН Казахской ССР. Серия общественных наук. – Алма-Ата, 1964. – Вып.1. – С. 71.

¹⁰⁰ Кунавина Г.С. Формирование железнодорожного пролетариата... – С.7.

¹⁰¹ Материалы по обследованию железных дорог... – С. 162.

¹⁰² Ташкентская железная дорога. Обзор и оценка работы Ташкентской железной дороги. – М.: Транспечать, 1923. – С. 24..

¹⁰³ Асылбеков М.Х. Железнодорожники Казахстана ... – С. 73.

¹⁰⁴ Кунавина Г.С. Формирование железнодорожного пролетариата ... – С. 109.

¹⁰⁵ Материалы по обследованию железных дорог ... – С. 135.

ўзаро маҳсулот айирбошлашнинг интенсивлашуви, метрополиянинг аҳоли зич жойлашган ҳудудларидан рус ва бошқа этносларнинг Туркистонга кўчиб келиши, империянинг Ўрта Осиё минтақасидаги ҳарбий-сиёсий ва иқтисодий мавқеи мустаҳкамланиши каби ҳолатлар кузатилди.

Иккинчи томондан, Тошкент–Оренбург темир йўли фаолияти ўлкада темир йўл тармоқларининг кўпайишига, ички маҳсулот айирбошлашнинг ривожланишига, Тошкент шаҳрининг савдо алоқаларида тутган ўрни ва ролининг мустаҳкамланишига, янги темир йўл станциялари, рус манзилгоҳлари атрофидаги ерларнинг ўзлаштирилиши ва бу ҳудудларда иқтисодий-ижтимоий инфраструктуранинг раванқ топишига олиб келди. Мазкур жараёнларнинг барчасида империянинг ўлка бозорлари ва меҳнат резервларини ўзлаштиришдан иборат мустамлакачилик манфаатлари асосий омил бўлиб хизмат қилди.

ХУЛОСА

Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиши ва унинг фаолиятига оид бирламчи манбалар таҳлили асосида қуйидаги илмий хулосаларга келинди:

1. Туркистонни Россия ҳудуди билан темир йўллар воситасида боғлаш зарурияти империянинг Ўрта Осиёдаги стратегик манфаатлари ва мақсадларини амалга оширишда муҳим ўрин тутган долзарб вазифалардан бири бўлиб, ўлкада империянинг ҳарбий, сиёсий ва иқтисодий мавқеини мустаҳкамлаш, янги бозорлар ва минтақанинг хомашё ресурсларини ўзлаштиришга интилаётган савдо-саноат табақаси эҳтиёжларини қондириш мақсадларида амалга оширилган. XIX аср охири – XX аср бошларида Ўрта Осиёда барпо этилган темир йўл тармоқлари орасида Туркистонни империянинг марказий саноат районлари билан қисқа масофада боғлаган Тошкент–Оренбург темир йўли ўзига хос ўрин тутган.

2. Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишида катта миқдордаги давлат маблағларини сарфлаш билан бир қаторда ўлканинг маҳаллий табиий-хомашё ресурсларидан ҳамда ишчи кучидан кенг фойдаланилган эди. Тахминий ҳисобларга кўра, темир йўл қурилишида 30-50 минг атрофидаги ишчи иштирок этиб, улар ғоят оғир шароитларда меҳнат қилганлар ва асосий меҳнат қўлда бажарилган.

3. Тошкент темир йўли нафақат Туркистон генерал-губернаторлиги, балки Бухоро амирлиги ва Хива хонликларида Россия империясининг ҳарбий-стратегик, иқтисодий ва сиёсий мавқеини мустаҳкамлаб, ўлканинг табиий-хомашё бойликларидан империя манфаатлари йўлида фойдаланиш учун кенг имконият яратган.

4. Тошкент–Оренбург темир йўлининг қурилиши ўлка иқтисодий-ижтимоий ҳаётида муҳим ўзгаришларнинг рўй беришига таъсир кўрсатган. Энг аввало, метрополия ва унинг мустамлакаси ўртасидаги маҳсулот айирбошлаш жараёнлари кучайган ҳамда жадаллашган. Иккинчи томондан, Тошкент магистрали замонавий транспорт коммуникацияси сифатида ўлкада ички савдо ва саноат ишлаб чиқаришининг ривожланишига туртки бўлган.

5. Тошкент темир йўлининг ижтимоий ҳаётга таъсири темир йўл бўйларида, станция ва разъездларда аҳоли пунктларининг пайдо бўлиши ва янги ерларнинг ўзлаштирилишида намоён бўлган эди. Темир йўл ўтган ҳудудларда аҳолининг ижтимоий ва этник таркиби сезиларли даражада ўзгариб, Россиянинг марказий ҳудудларидан кўчириб келтирилган ва ўз ихтиёри билан кўчиб келган аҳоли сони, шунингдек, рус манзилгоҳлари кўпайган. Темир йўл ўтган ҳудудларда ижтимоий-иқтисодий инфраструктура вужудга келган, саноат объектлари, савдо пунктлари, ижтимоий-маиший муассасалар сони ошиб борган.

Тадқиқот натижалари шуни кўрсатадики, Тошкент темир йўли фаолияти Туркистон ўлкаси иқтисодиётида зиддиятли ҳолатларни келтириб чиқарган эди. Бир томондан, давлат хазинаси ҳисобига барпо этилган ва стратегик аҳамиятга эга бўлган Тошкент–Оренбург темир йўли ўз даврининг йирик транспорт иншоотларидан бири бўлиб, Туркистонда Россия империясининг мустамлакачилик сиёсатини мустаҳкамлашда муҳим аҳамият касб этган. Темир йўл қурилиши натижасида рўй берган маҳсулот айирбошлашнинг кучайиши, янги ерларнинг ўзлаштирилиши, шаҳар ҳаётининг жонланиши каби ижобий ҳолатлар ўлкада империянинг ҳарбий-сиёсий, иқтисодий ҳукмронлигининг кучайиши, ўлка миллий бойликларининг ўзлаштирилиши каби салбий омиллар билан биргаликда намоён бўлган.

Тадқиқот якунида Тошкент–Оренбург темир йўли тарихини ўрганиш борасидаги амалий ҳаракатларни давом эттириш мақсадида қуйидаги **тавсияларни** киритиш мақсадга мувофиқ деб топилди:

– Тошкент–Оренбург темир йўли тарихига оид манба ва ҳужжатлардан иборат махсус “Ҳужжатлар тўплами” ни тузиш ва уни нашр этиш;

– Ўзбекистонда темир йўл транспортининг вужудга келиши ва унинг ривожланиш тарихини акс эттирувчи тадқиқот яратиш.

Юқорида келтирилган тавсияларни амалга ошириш республика иқтисодиётининг муҳим бўғинларидан бири ҳисобланган темир йўл транспорти тарихи ва унинг ижтимоий-иқтисодий ҳаётда тутган ўрнини тадқиқ этишда муҳим илмий-амалий аҳамият касб этади.

НАШР ЭТИЛГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ

1. Тоғаева А.З. Тошкент–Оренбург темир йўли ва Россия империяси мустамлакачилик сиёсати // Ўзбекистон тарихи. – Тошкент, 1999. – №4. – Б. 149-155.

2. Тоғаева А.З. Ўзбекистонда илк темир йўллар тарихидан: Тошкент–Оренбург темир йўли // ЎзР ФА Ёш олимларнинг анъанавий илмий конференцияси материаллари. – Тошкент, 2004. – Б. 150-151.

3. Тоғаева А.З. Фарғонада темир йўлларнинг қурилиши ва уларнинг савдо-иқтисодий алоқаларда тутган ўрни (XIX аср охири – XX аср бошлари)

// «Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси» мавзусидаги республика илмий-амалий анжуман материаллари. – Тошкент, 2004. – Б. 240-244.

4. Тоғаева А.З. Тошкент–Оренбург темир йўли қандай мақсадларда қурилган? // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – Махсус сон. – Б.83 -86.

5. Тоғаева А.З. Тошкент–Оренбург темир йўли қурилишида табиий ресурслардан фойдаланиш масалалари // «Ўрта Осиёда кон-металлургия тарихи: ўтмиши ва бугуни» (Республика миқёсидаги илмий-амалий анжуман материаллари). – Навоий, 2007. – Б. 136-138.

6. Тоғаева А.З. XIX асрнинг охирида темир йўллар қурилиши // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2007. – №2. – Б.117-119.

7. Тоғаева А.З. Ўрта Осиёнинг қарвон йўллари рус муаллифлари талқинида (XIX асрнинг иккинчи ярми) // Академик Убайдулла Каримов номидаги ёш шарқшунослар илмий конференцияси тезислари. – Тошкент, 2007. – Б. 80-82.

8. Тоғаева А.З. Тошкент–Оренбург темир йўли қурилиши жараёни: ишчилар аҳволи ва муаммолар // Фалсафа ва ҳуқуқ. – Тошкент, 2008. – № 4. – Б. 86-87.

9. Тоғаева А.З. Туркистоннинг илк темир йўллари тарихига оид муҳим манбалар (Тошкент–Оренбург темир йўли мисолида) // «Тарихий манбашунослик муаммолари» мавзусидаги республика илмий-амалий анжумани материаллари. Тошкент, 2008. – Б. 196-200.

10. Тоғаева А.З. Темир йўл тарихидан // Мозийдан садо. – Тошкент, 2009. – №2. – Б. 40-43.

11. Тоғаева А.З. Тошкент–Оренбург темир йўли ва Туркистон ўлкасидаги иқтисодий жараёнлар // «Ўзбекистон тарихининг долзарб масалалари: асосий йўналишлари ва ёндашувлар». Республика ёш олимларининг биринчи илмий конференцияси материаллари. – Тошкент, 2009. – Б. 170-175.

12. Тоғаева А.З. Туркистонда темир йўллар қурилишининг этномаданий жараёнларга таъсири (XIX аср охири – XX аср бошлари) // «Этнос ва маданият: анъанавийлик ва замонавийлик» мавзуида академик К.Шониезов ўқишлари туркумида этнологларнинг V Республика илмий конференцияси материаллари. – Тошкент, 2010. – Б. 101-107.

**Тарих фанлари номзоди илмий даражасига талабгор Тоғаева Анорой
Зайниддиновнанинг 07.00.01 – Ўзбекистон тарихи ихтисослиги бўйича
“Тошкент–Оренбург темир йўли ва унинг Туркистон иқтисодий-
ижтимоий ҳаётида тутган ўрни” мавзусидаги диссертациясининг**

РЕЗЮМЕСИ

Таянч (энг муҳим) сўзлар: Тошкент–Оренбург темир йўли, Ўрта Осиё темир йўли, лойиҳа, мустамлака маъмурияти, рельслар, меҳнат ресурслари, иқтисодий-ижтимоий оқибатлар.

Тадқиқот объекти: 1901-1906 йилларда қуриб ишга туширилган, Туркистонни Россия империяси ҳудуди билан боғлашга хизмат қилган Тошкент–Оренбург темир йўли тарихи ва унинг фаолияти.

Ишнинг мақсади: Тошкент–Оренбург темир йўлининг қурилиш тарихи ва 1917 йилга қадар бўлган фаолиятини ҳамда унинг Туркистон иқтисодий-ижтимоий ҳаётида тутган ўрнини таҳлил қилиш.

Тадқиқот методлари: Қиёсий ва комплекс таҳлил, тизимлилик, тарихийлик, ҳолислик, узвийлик.

Олинган натижалар ва уларнинг янгилиги: Тошкент–Оренбург темир йўли тарихи ва унинг Туркистон ҳаётида тутган ўрни аниқ даврий чегарада, махсус тадқиқот объекти сифатида ўрганилди. Жумладан, бирламчи манбалар асосида Россия империяси ҳукуматининг Тошкент–Оренбург темир йўлининг қурилишидан кўзланган стратегик мақсадлари ёритиб берилди. Темир йўл лойиҳаларининг расмий доираларда ҳамда жамоатчилик орасидаги муҳокама жараёнлари ва темир йўлнинг қурилиш жараёни, бу борадаги муаммолар тадқиқ этилди. Тошкент темир йўлининг Туркистон ўлкаси иқтисодий ҳаётига кўрсатган зиддиятли таъсири таҳлил этилиб, темир йўл қурилишининг ижтимоий оқибатлари очиб берилди. Темир йўлнинг ўлкани метрополиянинг хомашё базаси ва тайёр маҳсулотлар бозорига айлантирилишидаги роли кўрсатиб берилди.

Амалий аҳамияти: Тадқиқот натижаларидан Туркистоннинг мустамлакачилик даври тарихи ва Ўзбекистоннинг темир йўл транспорти тарихини ёритишда фойдаланиш мумкин.

Татбиқ этиш даражаси ва иқтисодий самарадорлиги: Тадқиқот мавзуси юзасидан илмий журналларда 5 та мақола ҳамда республика миқёсида ўтказилган анжуманлар тўпламларида 7 та тезис эълон қилинган.

Қўлланилиш (фойдаланиш) соҳаси: Тадқиқот материаллари ва хулосалари Туркистоннинг XIX аср охири – XX аср бошлари тарихига оид дарсликлар, ўқув қўлланмалари ва фундаментал тадқиқотлар тайёрлашда, шунингдек, талабалар билан амалий машғулотлар ўтказишда қўлланилиши мумкин.

РЕЗЮМЕ

**диссертации Тогаевой Анорой Зайниддиновны на тему
«Железная дорога Ташкент–Оренбург и ее место в социально-
экономической жизни Туркестана» на соискание ученой степени
кандидата исторических наук по специальности 07.00.01 – История
Узбекистана**

Ключевые слова: железная дорога Ташкент–Оренбург, Среднеазиатская железная дорога, проект, колониальная администрация, рельсы, трудовые ресурсы, социально-экономические последствия.

Объект исследования: история и деятельность железной дороги Ташкент–Оренбург, построенной в 1901 – 1906 гг., связывавшая Туркестан с территорией Российской империи.

Цель работы: изучение истории строительства и анализ функционирования железной дороги Ташкент–Оренбург до 1917 года и ее место в социально-экономической жизни Туркестанского края.

Методы исследования: сравнительный и комплексный анализ, системность, историзм, объективность, взаимосвязанность.

Полученные результаты и их новизна: Впервые в отечественной историографии, в рамках конкретной хронологической границы изучена история железной дороги Ташкент–Оренбург и ее место в жизни Туркестана. На основе первоисточников освещены стратегические цели и задачи империи в строительстве железной дороги. Проанализированы процессы обсуждения проекта ее строительства в официальных кругах и среди общественности и процесс и проблемы строительства железной дороги. Всесторонне, объективно раскрыто противоречивое влияние Ташкентской железной дороги на социально-экономическую жизнь Туркестана, освещены социальные последствия строительства железной дороги. Выявлена роль железных дорог в процессе превращения края в сырьевой придаток и рынок сбыта промышленных изделий метрополии.

Практическая значимость: Результаты работы могут внести вклад в освещение истории колониального периода Туркестанского края и железнодорожного транспорта Узбекистана.

Степень внедрения и экономическая эффективность: по теме диссертационной работы опубликованы 5 статьи в научных журналах, 7 тезисов в сборниках республиканских конференций.

Область применения: материалы и выводы исследования могут быть использованы в подготовке учебников, учебных пособий и фундаментальных монографий по истории Туркестана конца XIX – XX вв., также в проведении практических занятий для студентов.

RESUME

**Thesis of Togaeva Anora Zainiddinovna
on the scientific degree competition of the doctor of Philosophy
in History, specialty 07.00.01 History of Uzbekistan,
on the subject “Tashkent-Orenburg railway and its place in socioeconomic life
of Turkestan”**

Key words: Tashkent-Orenburg railway, Central Asian railway, project, colonial administration, rail-tracks, labor resources, socioeconomic consequences.

Subject of research: history and functioning of Tashkent-Orenburg railway constructed within 1901--1906 to connect Turkestan with the territory of the Russian Empire.

Purpose of work: investigation and analysis of construction and functioning of Tashkent-Orenburg railway until 1917, and its place in socioeconomic life of the Turkestan territory (*kray*)

Methods of research: comparative and complex analyses, system analysis, historicism, objectivity, interrelationship and associativity.

The results obtained and their novelty: For the first time in Uzbek historiography, within the framework of the particular chronological limits, the history Tashkent-Orenburg railway has been studied and its place in life of Turkestan has been determined. Based on the primary sources, there have been elucidated the strategic aims and objectives of the Empire in construction of the railway; the processes have been analyzed of the discussion of the construction project in official circles and in general public; the process and the problems of building the railway have been studied; contradictory impact of the railway on socioeconomic life of Turkestan has been revealed comprehensively and objectively; the social consequences of the railway construction have been elucidated; the role of railways in the process of transforming the territory into a raw-materials appendage and the sales market for industrial commodities of the metropolitan country has been revealed.

Practical value: The dissertational results could contribute to the history of the colonial period of the Turkestan territory and the railway transport of Uzbekistan.

Degree of embed and economic effectivity: based on the dissertational subject there were published 5 articles in scientific journals and 7 abstracts have been issued in proceedings of republican conferences.

Field of application: The materials and conclusions of the dissertation could be used in writing textbooks, educational guides and fundamental monographs on the history of Turkestan at the end of the 19th - 20th centuries, as well as in conduction of practical lessons for students.