

ROSSIYA VA TURKISTON O'LKASI O'RTASIDAGI SAVDO MUNOSABATLARI RIVOJIDAGI TEMIRYO'LLARNING AHAMIYATI

Shoqulov Farruxbek

Toshkent shahar Sergeli tumani 269-maktab tarix fani o'qituvchisi

E-mail: farruxbekshoqulov@gmail.com

Tel: +998935841114

<https://doi.org/10.5281/zenodo.11402992>

Annotatsiya. Mazkur maqolada XIX asr oxiri XX asr boshlarida Rossiya imperiyasi va Turkiston o'lkasi o'rtasidagi savdo aloqalari rivojida temiryo'llarning tutgan o'rni va ahamiyati bayon etilgan. Ushbu maqolada asosan, Turkiston o'lkasida temiryo'llarning o'tkazilish sabablari, uning mahalliy aholi turmush tarziga ta'siri kabi jihatlariga alohida urg'u berilgan.

Kalit so'zlar: Temiryo'llar, savdo, tovar ayirboshlash, Qizilartov, M.I.Annekov, I.N.Kerenovskiy, V.Suvorov, Krasnovodsk, Skobelev, pud.

THE IMPORTANCE OF RAILWAYS IN THE DEVELOPMENT OF TRADE RELATIONS BETWEEN RUSSIA AND TURKEY

Abstract. This article describes the role and importance of railways in the development of trade relations between the Russian Empire and Turkestan in the late 19th and early 20th centuries. In this article, special emphasis is placed on aspects such as the reasons for the construction of railways in the Turkestan region, its impact on the lifestyle of the local population.

Key words: Railways, trade, commodity exchange, Kizilartov, M.I.Annekov, I.N.Kerenovsky, V.Suvorov, Krasnovodsk, Skobelev, pud.

ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РАЗВИТИИ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ТУРЦИЕЙ

Аннотация. В данной статье описываются роль и значение железных дорог в развитии торговых связей Российской империи и Туркестана в конце 19 - начале 20 веков. В данной статье особый акцент сделан на таких аспектах, как причины строительства железных дорог в Туркестанской области, его влияние на образ жизни местного населения.

Ключевые слова: Железные дороги, торговля, товарная биржа, Кизилартов, М.И.Аннеков, И.Н.Кереновский, В.Суворов, Кrasноводск, Скобелев, pud.

Rus mustamlakachilari Turkistonning katta qismini egallaganidan keyin, asosiy e'tiborini o'lka bozorlari va xomashyo manbalari ustidan hukmronlik o'rnatish uchun harakat qila boshladi. Aynan shu maqsadda, mustamlakachilar o'zlari va Turkiston o'rtasida savdo va tovar ayirboshlashni yanada kuchaytirishga e'tiborini qaratdi. Ammo, bu tadbirlarni amalga oshirishga to'siq bo'luvchi muommolar ham bor edi. Bu ikkala hudud o'rtasidagi savdo yo'llari va ularning karvonlar orqali amalga oshirilishi edi. Shuning uchun ham Rossiya va Turkistonni bog'lovchi temiryo'llar qurish asosiy vazifaga aylanadi. Qisqa vaqt ichida temiryo'llar qurish borasida 40 ga yaqin loyihalar muhokama qilindi. Ular orasida temiryo'llarni Krasnovodskdan boshlash haqidagi loyiha barchaga maqul tushdi. Turkmanlarni bo'ysundirish cho'zilib ketishi va Britaniyaning Turkistonga o'z ta'sirini o'tkazishga urinishi, shuningdek Buxoro va Xiva xonliklariga nisbatan o'z mavqei pasayishidan qo'rqqan Rossiya temiryo'l qurilishini aynan Krasnovodsk qal'asidan boshlashga qaror qildi. Shu munosabat bilan Krasnovodsk qal'asi

kengaytiriladi. Bu yerga Rossiyadan harbiy amaldorlardan tashqari savdogarlar, sanoatchilar, sayyohlar, olim va injenerlar ham kela boshlashadi¹.

1879-yil ruslarning turkmanlarga hujumi muvaffaqiyatsizlikka uchraganidan keyin temir yo'l qurish masalasi yada dolzarb mavzuga aylandi. 1880-yil fevral oyida nihoyat Kaspiy dengizi qirg'og'idagi Uzun Ota degan joydan Qizilarvotgacha bo'lgan masofaga tor izli temiryo'l qurishga kelishildi.

Qoraqum cho'lining tabiiy sharoiti juda murakkab edi. Bu yerda temiryo'l qurish ko'pchilik uchun sarobdek tuyulardi. Shunday bo'lsa-da Harbiy vazirlik zimmasiga yuklatilgan bu ish tezda boshlab yuboriladi. Temir yo'l qurilishiga boshliq sifatida Baranovsk temir yo'l komissiyasining ish yurituvchisi M.I.Annikov tayinlanadi. Unga yordamchi sifatida Lesser tayinlanadi². Ushbu temiryo'l qurilishi uchun dastlab, harbiy batalyon tuziladi. Uning tarkibiga 25 ta zobit, 30 ta injener texnik va shifokorlar, shuningdek turli kasb egalaridan iborat bo'lgan 1081 ta kichik zobit va askarlar ham kiritilgan.

Qurilish ishlari 1880-yil 26-avgustda Mixaylovskiy korfazidan Qizil Arvotgacha bo'lgan 217 chaqirimlik masofada boshlab yuboriladi. Yo'l qurilishi uchun barcha xarajatlarni davlat o'z zimmasiga oladi. Lekin mablag' bilan bo'lgan ta'minotda uzilishlar bo'la boshladi. M.N.Annikov qurilishni davom ettirish maqsadida varshavalik savdogar I.N.Kerenovskiy bilan shartnoma tuzishga majbur bo'ladi. Shartnomaga ko'ra, u qurilish bilan bog'liq bo'lgan barcha xarajatlarni o'z zimmasiga oladi. Shu bilan temiryo'l qurilishi jadallashadi va 1881-yil 1-yanvarda 60 chaqirimli masofa qurib bitkaziladi.

Kapitalistik munosabatlar tobora rivojlanib borayotgan Turkistonda temiryo'l qurilishi xususiy mulkdorlarni ham befarq qoldirmagan. 1913-yili mahalliy paxta yetishtiruvchi shirkatlardan biri R.Potelyaxov savdo uyi Asakadan Vannovskiy stansiyasigacha temir yo'l qurdi³. Yana bir shirkat "Qo'qon-Namangan temiryo'l jamiyati" esa, Namangandan Jalolobodgacha, Andijongan Qo'qonqishloq va Chinobodgacha bo'lgan masofada temiryo'l qurishga ruxsat oldi.

1912-1915-yillarda Gorchakov-Skobelev, Qo'qon-Namangan, Kogon-Buxoro, Andijon-Guruchmozor, I Andijon-II Andijon, Guruchmozor-Jalolobod, Kogon-Qarshi, Qarshi-Amirobod, Qarshi-Somsonov, Qarshi-G'uzor-Kitob kabi temiryo'l shaxobchalari qurildi⁴. Ushbu temiryo'l shaxobchalari qurilishining ijobiy tomoni shundaki, ular orqali Turkistondagi aholi zich bo'lgan barcha hududlar o'zaro bog'landi. Bu shaxobchalar yirik paxta zavodlari va konlargacha ham yetkazildi. Natijada, Turkistonda yetishtirilgan paxta, meva, ipak va boshqa tovarlar imperiya bozorlariga temiryo'llar orqali tezroq va ko'proq yetkazish imkonini berdi. Faqatgina Xiva xonligi temir yo'l orqali bog'lanmagan edi. Orenburg-Toshkent temiryo'li qurilgach, Orol dengizida ham kemalar qatnovi kengaya boshladi. Shundan keyin, Xorazmda yetishtirilgan paxta Chorjo'y orqali aylanma yo'l bilan tashilmasdan, Amudaryo orqali Orol stansiyasiga yetkazila boshlandi.

Shunday qilib, mahalliy shahobchalar, Toshkent-Orenburg va O'rta Osiyo bo'ylab temiryo'llarning qurilishi tovar aylanmasini va o'lkaga kapital kirib kelishini tezlashtirib yubordi.

¹ Ян В. На крыльях мужества. Исторические повести. -М.: «Правда», 1988. -С. 40

² Гулишамбаров С.И. Экономический обзор Туркестанского района. ч.П. Сооружение дороги и её работа. - Асхабат, 1913. -С. 3.

³ Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период), - М.: Правда, 1989. -С. 164

⁴ Узбекистон ССР тарихи. 1-жилд, II-китоб.-Т., УзФА нашриёти, 1957. – С. 241

O'lkaning Rossiya shaharlari bilan temiryo'llar orqali bog'lanishi nafaqat savdoning, balki qishloq xo'jaligining ham rivojlanishiga yordam berdi. Ma'lumki, Turkistonning ayrim hududlarida faqat paxta yetishtirishga moslashtirilganligi bois, aholining donga bo'lgan talabi katta edi. Temir yo'llarning qurilishi Rossiyaning markaziy rayonlaridan O'rta Osiyoga don mahsulotlarining ko'plab keltirilishiga va paxta maydonlarining yanada kengaytirilishiga olib keldi.

Temiryo'llar qurilgach, o'lkadan paxta, quruq meva va jun mahsulotlarini tashib ketish, Rossiyadan Turkistonga esa, manfaaktura tovarlari bilan birgalikda qand, temir, po'lat, qishloq xo'jaligi asbob uskunolari va don mahsulotlari keltirish avj oldi. Masalan, 1885-1900-yillarda O'rta Osiyodan temiryo'llar orqali Rossiya o'lkalariga 6689702 pud sholi, 7496883 pud quruq meva, 113959 pud ipak, 5002152 pud jun 49546152 pud paxta olib ketilgan bo'lsa, shu davrda Rossiyadan 8137042 pud qand, 9208745 pud manfaaktura mahsulotlari 39521 dona qishloq xo'jalik mashinalari va qurollari, 1905132 pud temir va 16929 dona sanoat asbob-uskunolari olib kelingan⁵.

V.Suvorovning ma'lumotlariga ko'ra, 1912-1916-yillarda 10,7 mingta metal pluglar, 17,5 mingta turli mehnat qurollari Rossiyadan O'rta Osiyoga olib kelingan⁶. Shuningdek, o'lkaga ro'zg'or buyumlari va ish qurollari yasash uchun temir, cho'yan, po'lat va mis kabi metallar olib kelingan.

XIX asrning oxiriga kelib Turkistonda Temiryo'llarning qurilishi Rossiya-Turkiston savdo aloqalarining yanada kengayishiga xizmat qildi. O'lkadan asosan, paxta, jun va quritilgan mevalar olib ketilgan bo'lsa, Rossiyadan esa sanoat mahsulotlari bilan bir qatorda shakar va qahva eksporti ham sezilarli darajada oshdi. Bundan tashqari sanoat va qishloq xo'jaligi uchun turli xil mashinalar keltirila boshlandi. Ekport ham yildan yilga orta boshladi. Masalan, O'rta Osiyo temiryo'llarining ma'lumotlariga ko'ra, 1907-1912-yillarda 59 mln 197 ming pud paxta, 11 mln 450 ming pud meva Rossiyaga eksport qilingan⁷.

Turkiston iqtisodiy hayotiga temiryo'llarning qurilishi juda katta ta'sir qildi. Masalan, Farg'ona viloyati bo'yicha berilgan hisobotlar yuqoridagi fikrimizni tasdiqlaydi. Ushbu hisobotga ko'ra 15 yil ichida Samarqand-Andijon temir yo'li qurilishi natijasida 1,8 mln pud paxta xomashyosi olingan bo'lsa, bu ko'rsatkich 1900-yilda 3 mlndan oshgan. Toshkent-Orenburg temiryo'li qurilgach esa bu 6 mln puddan oshgan.

Shuningdek, temir yo'llar orqali turli asbob-uskunalar va mehnat qurollarining o'lkaga olib kelinishi natijasida paxtachilikni rivojlantirish uchun qulay sharoit yaratildi. Rus ma'murlari o'lkada paxta maydonlarini tobora kengaytirib bordilar.

Rossiya imperiyasining markaziy hududlarida paxta xomashyosiga bo'lgan ehtiyojning ortib borishi tufayli temir yo'l transportida asosiy tashiladigan mahsulot paxta bo'lib qoldi. Masalan, 1907-1912-yillarda paxta xomashyosini tashib ketish yuqori darajaga ko'tarildi. Xususan, 1907-yil 19767 ming pud, 1908-yil 9119 ming pud, 1909-yil 11884 ming pud, 1910-yil 10532 ming pud, 1011-yil 14603 ming pud, 1912-yil 15230 ming pud paxta tashib ketilgan. Eng

⁵ Ахмаджанова З.К. Экономические, политические и военно-стратегические последствия постройки первых железных дорог в Средней Азии (80-90 г.г. XIX в.). Уч. записки ТГПИ, вып. 23, ч.3, -Ташкент, 1960. -С. 6-7.

⁶ Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства в 1880-1917 гг.). - Тошкент: Госиздат УзССР, 1962. -С, 76.

⁷ Гулишамбаров С. Экономический обзор Туркистанского района обслуживаемого Среднеазиатской железной дорогой. Ашхобод, 1913. – 44-47.

ko'p paxta xomashyosi olib ketilgan hudud Andijon bo'lib, undan 1911-yilda 2505 pud tovar jo'natilgan.

Temiryo'llar orqali nafaqat paxta, baki quruq va xo'l mevalar tashib ketish ham avj oldi. Bunday yuklarni tashish uchun maxsus vagonlar talab etilardi. Hukumat bu uchun maxsus vagonlar ham yasadi. Faqat 1906-yilning o'zida Rossiyaga 2768 ming pud turli mevalar jo'natilgan. Temiryo'llarning ishga tushirilishi tovar ayirboshlashning rivojiga katta ta'sir qildi. Birgina 1907-1910-yillarda katta va kichik hajmdagi yuklarni tashish 63387565 puddan 87404677 pudga ko'paygan⁸.

Rossiya kapitalistlari Turkistonda paxta ekish maydonlari va paxta xomashyosini tashib ketishni kengaytirish evaziga Turkiston o'lkasiga yiliga o'rtacha 25 mln pud don olib kelishni rejalashtirgan. Ammo bu reja hamisha ham bajarilmagan. Masalan, 1907-yili O'rta Osiyoga temiryo'llar orqali Rossiyadan bor yo'g'i 2 mln 775 ming pud, 1908-yilda esa boshqa mahsulotlar bilan birgalikda 2 mln 848 ming pud bug'doy keltirilgan⁹. Don olib keltirish rejalari to'liq amalga oshirilmagan bo'lsa-da, paxta xomashyosini tashib ketish va paxta maydonlarini kengaytirish e'tibordan chetda qolmadi. Temiryo'l qurilishining salbiy tomonlaridan biri Turkiston o'lkasida, ayniqsa Farg'ona vodiysida paxta yakkahukmronligini vujudga keltirishga xizmat qildi.

Moliya kapitali hukmronligi davrida temiryo'llar qurilishi nafaqat rus va chet el kapitaliga, balki mahalliy boylar va sarmoyadorlarga ham katta foyda keltira boshladi. Temiryo'llarning qurilishi o'lkani Rossiya va u orqali Yevropa mamlakatlari bilan savdo-sotiq aloqalari orqli bog'lash imkonini berdi. Natijada, Turkistonda kapitalistik bozor munosabatlari shakllandi, aholining ijtimoiy va iqtisodiy hayotida tub o'zgarishlar bo'la boshladi.

Turkistonda temiryo'llarning qurilishi nafaqat rus mamurlarining manfaatlari miqyosida, balki mahalliy aholining ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayotiga ham muhim ta'sir o'tkazdi. Bu haqida ushbu davr shoirlari ham bir qancha asarlarida keltirib o'tadilar. Masalan, shu davrda yashagan Is'hoqxon Ibrat o'z shaerlaridan birida vagonlarga nisbatan "jonu jahon", "don", "non" deya ta'rif beradi¹⁰. Bu esa o'sha davrda insonlar temiryo'l vagonlariga ijtimoiy-iqtisodiy hayotlarini yaxshilovchi vosita sifatida qaraganliklarini ko'rish mumkin.

Shunday qilib, o'lkada temiryo'llarning qurilishi va ishga tushirilishi, Turkistonda paxtachilikning rivojlanishi, uning tovarlik maqomini olishda, paxta tozalash, moy ishlab chiqarish qayta ishlash sanoatining rivojlanishiga olib keldi. Bundan tashqari, mahalliy aholining ijtimoiy-iqtisodiy ahvolini yaxshilashda, ularning oziq-ovqat mahsulotlariga nisbatan bo'lgan ehtiyojlarini qondirishga yordam berdi.

REFERENCES

1. Гулишамбаров С.И. Экономический обзор Туркестанского района. ч.П. Сооружение дороги и её работа. - Ашхабат, 1913.

⁸ Гуртовенко А. Из истории развития промышленного капитализма и возникновения пролетариата из коренного населения в Узбекистане конце XIX-и нач. XX века. Рукопись дисс. канд. ист. наук, -Ташкент, 1954. -С. 46.

⁹ Мусаев Н. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. –Т.: Iqtisod-Moliya, 2008. – Б.67

¹⁰ Долимов У. Исхокхон Ибрат. -Т.: «Шарк», 1994. -С. 99.

2. Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период), - М.: Правда, 1989.
3. Ляшенко П.И. Русское зерное хозяйства в системе мирового хозяйства. -М., 1927.
4. Ахмаджанова З.К. Экономические, политические и военно-стратегические последствия постройки первых железных дорог в Средней Азии (80-90 г.г. XIX в.). Уч. записки ТГПИ, вып. 23, ч.3, -Ташкент, 1960.
5. Суворов В. А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства в 1880-1917 гг.). - Тошкент: Госиздат УзССР, 1962.
6. Гуртовенко А. Из истории развития промышленного капитализма и возникновения пролетариата из коренного населения в Узбекистане конце XIX-и нач. XX века. Рукопись дисс. канд. ист. наук, -Ташкент, 1954.
7. Мусаев Н. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. –Т.: Iqtisod-Moliya, 2008.
8. Долимов У. Исхокхон Ибрат. -Т.: «Шарк», 1994.