

TEMIR IZLARDA TARIX AKS-SADOSI: TERMIZ TEMIR YO‘L MAGISTRALI TARIXI

Mulkamanov Mansur Xudoyqulovich

Termiz davlat pedagogika instituti Tarix kafedrası o‘qituvchisi

mansurmulkamanov1990@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0007-1580-4040>

UDK 94 (575.1)

Annotatsiya: Ushbu maqolada Surxon vohasida, xususan Termiz shahrida temir yo‘l transporti qurilishining tarixiy asoslari va rivojlanish bosqichlari tahlil qilingan. XIX asr oxiridan boshlab chor Rossiyasi tomonidan bu hududda harbiy va iqtisodiy manfaatlar yo‘lida olib borilgan temir yo‘l siyosati, Buxoro amirligi bilan aloqalari, va xalqaro geosiyosiy omillar yoritilgan. Shuningdek, Termiz temir yo‘l qurilishida qatnashgan ishchilar, harbiylar, mahbuslar va xorijiy mutaxassislarning roli ham ko‘rib chiqiladi. Maqola O‘zbekiston janubidagi transport infratuzilmasining shakllanishi va uning ijtimoiy-iqtisodiy ta‘sirini ochib beradi.

Kalit so‘zlar: Termiz temir yo‘li, chor Rossiyasi, Buxoro amirligi, harbiy-strategik infratuzilma, Amudaryo flotiliyasi, rus-ingliz raqobati, Buxoro bekliklari, mahalliy ishchilar.

Аннотация: В статье анализируются исторические основы и этапы развития железнодорожного транспорта в Сурханском оазисе, в частности в городе Термезе. Освещены железнодорожная политика, проводимая царской Россией в этом регионе с конца XIX века в интересах военных и экономических интересов, ее взаимоотношения с Бухарским эмиратом, международные геополитические факторы. Также рассматривается роль рабочих, военнослужащих, пленных и иностранных специалистов, участвовавших в строительстве Термезской железной дороги. В статье раскрывается формирование транспортной инфраструктуры на юге Узбекистана и ее социально-экономическое влияние.

Ключевые слова: Термезская железная дорога, царская Россия, Бухарский эмират, военно-стратегическая инфраструктура, Амударьинская флотилия, русско-английское соперничество, Бухарские княжества, местные рабочие.

Abstract: This article analyzes the historical foundations and stages of development of railway transport in the Surkhan oasis, in particular in the city of Termez. The railway policy pursued by Tsarist Russia in this region since the end of the 19th century in the interests of military and economic interests, its relations with the Bukhara Emirate, and international geopolitical factors are highlighted. The role of workers, military personnel, prisoners, and foreign specialists who participated in the construction of the Termez railway is also considered. The article reveals the formation of transport infrastructure in southern Uzbekistan and its socio-economic impact.

Keywords: Termez railway, Tsarist Russia, Bukhara Emirate, military-strategic infrastructure, Amu Darya flotilla, Russian-English rivalry, Bukhara principalities, local workers.

KIRISH (ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION). Temir yo‘l transporti Surxon vohasining ijtimoiy-iqtisodiy hayotida muhim o‘rin tutadi. Uning qurilishi nafaqat mintaqaning iqtisodiy taraqqiyotini ta‘minlagan, balki geosiyosiy vaziyatga ham bevosita ta‘sir ko‘rsatgan. Termiz temir yo‘lining qurilishi, uni o‘rab turgan siyosiy va iqtisodiy voqealar, xorijiy kuchlar o‘rtasidagi raqobat, xalqaro savdo yo‘llarini boshqarish istagi mintaqaviy strategiyalarni belgilab bergan. Surxon vohasining geografik jihatdan muhim joylashuvi, uni Afg‘oniston, Buxoro va Rossiya uchun muhim tugun nuqtasiga aylantirgan.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODLARI (ЛИТЕРАТУРА И МЕТОДОЛОГИЯ / METHODS). Maqolada tarixiy-faktografik uslub qo‘llanildi. Asosiy e‘tibor arxiv manbalar, tarixiy hujjatlar, muhandislarning izohlariga hamda o‘sha davr matbuot materiallariga qaratildi. Qurilish

jarayonida ishtirok etgan guruhlar, ularning ijtimoiy holati va harbiy-siyosiy qarorlarning roli aniqlashga harakat qilindi. Shuningdek, statistik tafsilotlar, logistika va harbiy-siyosiy tahlillar asosida Termiz temir yo'li qurilishi jarayonlari bosqichma-bosqich yoritildi.

МУҲОКАМА (ОБСУЖДЕНИЕ / DISCUSSION). Termiz temir yo'lining qurilishi, shubhasiz, Rossiya imperiyasining nafaqat mintaqaviy, balki global miqyosdagi ambitsiyalarini aks ettiruvchi strategik qadam edi. Bu loyiha, ayniqsa, imperiyaning Hind okeaniga chiqish bo'yicha uzoq yillik intilishlarining yaqqol dalili bo'ldi. Temir yo'l XIX asr oxiri – XX asr boshlaridagi “Buyuk o'yin” deb ataluvchi davrda Angliya bilan Markaziy Osiyodagi ta'sir doiralari uchun kechgan keskin geosiyosiy raqobatda chor hukumatining muhim vositasi vazifasini o'tadi. Rossiya uchun bu temir yo'l mintaqadagi harbiy-siyosiy mavqeini mustahkamlash bilan birga, paxta, g'alla kabi O'rta Osiyoning boy xomashyo resurslarini imperiya markazlariga tez va samarali tashish imkonini beruvchi iqtisodiy arteriya ham edi.

Temir yo'lining Buxoro amirligi hududidan o'tishi mahalliy iqtisodiyotga yangi ruh bag'ishladi. Bu infratuzilma ichki savdo aloqalarini mustahkamlash bilan birga, amirlikning mahsulotlarini xalqaro bozorlarga olib chiqish uchun muhim kanallar ochdi. Masalan, Sharqiy Buxoro bekliliklaridan olib kelingan yuz minglab botmon bug'doy, arpa, tariq va sholi kabi asosiy qishloq xo'jaligi ekinlarining temir yo'l orqali tashilishi Termiz yo'lining nafaqat strategik, balki iqtisodiy ahamiyatini ham oshirdi. Bu, o'z navbatida, mintaqaning agrar salohiyatini samarali ishga solish imkonini berdi.

Temir yo'lining bunyod etilishi, bir tomondan, ijtimoiy adolatsizliklar bilan kechgan. Qurilish maydonlarida mahalliy aholi va ishchilarning misli ko'rilmagan og'ir mehnatiga majbur etilishi, hatto mahbuslardan foydalanilishi kabi holatlar hozirgi zamon inson huquqlari va mehnat standartlari bo'yicha keskin tanqid qilinadi. Bu, shubhasiz, o'sha davrdagi jamiyatdagi ekspluatatsiya va insonparvarlik tamoyillarining buzilishini ko'rsatadi.

Sovet davrida Termiz temir yo'li tizimi sezilarli darajada modernizatsiya qilindi va kengaytirildi. Ushbu yo'llar endilikda nafaqat harbiy maqsadlar, balki xalq xo'jaligining turli tarmoqlari, masalan, qishloq xo'jaligi mahsulotlari va sanoat tovarlarini tashish uchun ham faol ishlatildi. Termiz–Dushanbe yo'nalishi va mintaqada qurilgan yangi temir yo'l shoxobchalari viloyatning iqtisodiy o'sishiga va umumiy taraqqiyotiga muhim hissa qo'shdi.

Termiz temir yo'lining qurilishi bevosita Rossiya imperiyasining Surxon vohasini bosib olish jarayoni bilan bog'liq bo'lib, bu loyiha Rossiya va Buxoro amirligi o'rtasidagi murakkab geosiyosiy manfaatlar uyg'unligidan kelib chiqqan. XIX asrning 90-yillarida chorizmning Surxon vohasiga faol kirib kelishi, asosan, Angliyaning Buxoro xonligiga ta'sirini keskin kamaytirish strategiyasiga asoslangan edi. Bu strategiyaning bir qismi sifatida, 1892-yil 7-avgustda Buxoro xonligiga tegishli Hujayraquq hududi Afg'onistondan rasman ajratib olindi. Keyingi yilda, 1893-yil 15-yanvarda, Afg'oniston-Buxoro chegarasini nazorat qilish bo'yicha muhim qaror qabul qilindi. Imperiyaning harbiy mavqeini kuchaytirish maqsadida, 1894-yil 12-dekabrda Amudaryo chegaralarini qo'riqlash uchun Pattakesar qishlog'iga 31-Amudaryo chegarachi brigadasi joylashtirildi. Nihoyat, 1897-yilda chor hukumati Termizning strategik jihatdan juda qulay joylashganligini hisobga olib, bu yerda doimiy va mustahkam o'rtnashishga qaror qildi. Bu rejaning bir qismi sifatida Samarqand-Termiz pochta yo'lini qurish joyi belgilandi. Shuningdek, Pattakesarning shimoliy qismidan 40 desyatina yer sotib olinib, yirik harbiy obyektlar qurilishi boshlandi[1].

Chor hukumati Termizga strategik jihatdan ikki tomonlama yondashdi: u nafaqat muhim harbiy istehkom, balki ingichka tolali paxtaning asosiy yetkazib beruvchisi sifatida ham ko'rilgan. Bu mintaqaning imperiya iqtisodiyoti uchun qanchalik qimmatli ekanligini ko'rsatadi. Paxta yetkazib berish hajmidagi sezilarli o'sish bu e'tiborning samarasi edi: agar 1903-yilda Termiz orqali 17

000 pud paxta tashilgan bo'lsa, atigi yetti yil o'tib, 1910-yilga kelib bu raqam ikki barobar ortib, 34 000 pudga yetdi[2]. Harbiy muhandis A.G. Ananyev o'sha davrdagi chorizmning Surxon vohasini bosib olishdan ko'zlangan asosiy motivatsiyalarini atroflicha tahlil qiladi. Uning so'zlariga ko'ra, birinchidan, harbiy nuqtai nazardan, Termizda joylashgan qo'shinlar va armiya qismlari uchun ta'minot bazasini yaxshilash asosiy maqsad bo'lgan. Serhosil hududda joylashish ularga oziq-ovqat, ishchi kuchi va safarlar uchun zarur resurslarni bemalol topish imkoniyatini bergan[3]. Ikkinchidan, iqtisodiy jihatdan, Termiz va uning atrofidagi hudud Rossiya sanoati mahsulotlari uchun yangi va katta bozor yaratishi ko'zlangan. Shuningdek, Rossiya bozorini bir million puddan ziyod paxta tolasi bilan ta'minlash orqali mamlakatni Amerikadan paxta importiga qaramlikdan ozod qilish va paxta narxini sezilarli darajada pasaytirish ham strategik maqsadlardan biri edi.

Rejalashtirilgan temir yo'l tarmog'i Buxoro amirligi markazini Sharqiy Buxoroning strategik ahamiyatga ega bo'lgan to'qqizta bekligi bilan bevosita bog'lardi. Bu hududlarda taxminan 470 ming kishi istiqomat qilgan bo'lib, ular yiliga 528 ming botmon bug'doy, 272 ming botmon arpa, 113 ming botmon tariq, makkajo'xori va boshqa g'alla ekinlari, shuningdek, 152 ming botmon sholi kabi salmoqli hajmdagi qishloq xo'jaligi mahsulotlarini yetishtirar edilar. Ammo Sharqiy Buxoro bekliliklarida ichki bozor deyarli rivojlanmagan bo'lib, tashqi bozorlarga chiqish imkoniyatlari ham cheklanganligi sababli, savdo aloqalari juda sust kechgan. Bu bekliliklarning eng dolzarb muammolaridan biri zamonaviy va samarali transport infratuzilmasining yo'qligi edi.

Albatta Sharqiy Buxoro yerlarini markazga olib boruvchi quruqlik, suv yo'llari mavjud edi. Ammo bu yo'llar amirlik uchun ham, chor hukumati uchun ham ancha qimmatga tushmoqda edi. Ma'lumki 1887-yilda tashkil topgan Amudaryo flotiliyasida 25 tonna atrofida yuk ko'tara oladigan 6 ta tagi yassi o'rtacha kuchga ega bo'lgan buksir paroxod, hamda 13 ta 50 dan 150 tonnagacha yuk

ko'tara olish quvvatga ega barjalar nihoyatda past edi.. Masalan: Buksir paroxodlar Chorjuy va Termiz oralig'idagi 450 km masofani yoz kunlari 7 kunda, qishda 11 kunda bosib o'tardi. Paroxodlarning har bir reysiga 48 tonna, ya'ni 2700 so'mlik neft sarf qilgani holda, foydasi 2200 so'mni tashkil etardi[5]. Buxoro amiri qayiqlarining ahvoli bundan ham og'ir edi. Bu qayiqlar orqali yuk bilan Termizdan Jiliko'lgacha yozda 12-20 kun, qishda 15-25 kungacha vaqt talab etardi. Suv yo'li qanchalik qimmatga tushishiga qaramasdan Amudaryoda amirlik ichkarisida mollarni tashish uchun 600 dan ortiq qayiq harakatlanardi[5]. Suv yo'lidan tashqari quruqlik yo'lida Qarshi-G'uzor va Sharqiy Buxoro-Dushanbe yo'nalishida 7 mingdan ortiq tuya karvoni harakatlanar edi. Umuman olganda mazkur qiyinchiliklar Buxoro amiri uchun ham temir yo'l qurish zaruratini keltirib chiqargan edi.

Buxoro- Termiz, Termiz-Hisor, Termiz-Ko'lob temir yo'li qurilishi 1892-yilda chor hukumati yig'ilishida muhokama qilindi. Rejaga asosan 1906-yilda temir yo'l qurilishi boshlanish lozim edi. Ammo 1904-1905 yillarda boshlanib ketgan rus-yapon urushi qurilishning vaqtinchalik kechikishiga sabab bo'ldi.

1908-yilda rus harbiy mahkamasi Buxorodan Termizgacha tor izli temir yo'l qurilishi loyihasini tayyorladi. O'rta Osiyoda ruslarga qarshi inglizlarning ortib borayotgan hiyla-nayrangini hisobga olib, chor Rossiyasi hukumati Buxoro amiri Abdulahadxon roziligi bilan Buxorodan Termizgacha temir yo'l qurilishini, Buxoro kapitalini jalb qilmasdan, rus xususiy korxonalari egalariga mablag'i hisobidan amalga oshirishga qaror qiladi. Ushbu qaror 1910-yilning 10 aprelida Stolipin raisligida o'tkazilgan Rossiya vazirlar kengashining yig'ilishida tasdiqlandi.

Yuqorida ta'kidlaganimizdek, qurilajak temir yo'l Buxoro amiri manfaatlariga ham mos kelardi. Shu sababli amir muhandis A.N.Kovalevskiy temir yo'l qurilishidagi xizmati uchun 600 desyatina yer hamda qurilishga ketadigan harajatlarning 25 foizini ajratishni o'z zimmasiga oldi[6].

1913-yil A.N.Kovalevskiy «Buxoro temir

yo'lini qurish aksionerlik jamiyati»ni ta'sis etdi, jamiyat direktorligiga I.M.Sluskii, bosh injener etib G.S.Kikodze tayinlandi.

Shunday qilib 1914-yili qiymati 18 mln so'm hisobida baholangan Termiz temir yo'li qurilishi boshlandi[7]. Ammo boshlanib ketgan birinchi jahon urushi qurilishi ishlarini qiyinlashtirib yubordi. Temir yo'li qurilishi uchun relslar, shpallar, tunellarni teshadigan asbob-uskunalar ta'minotida uzilishlar ko'p bo'la boshladi. Natijada malakali mutaxassislar talab qilinadigan joylarda qurilish bataloni askarlaridan foydalana boshladilar. Eng og'ir ishlarni bajarishda mahalliy millat ishchilaridan tashqari (rus, eroni, tatar, gruzin, arman ishchilari va harbiy asirlar (chex, slovak, nemis, polyak, italiyaliklar) ham ishlatildi. Qurilish ishlarida ichimlik suvi yetishmasligi, ob-havoning nihoyatda og'irligi hamda mehnat sharoitlarining talabga javob bermasligi natijasida norozilik harakatlari kuchayib bora boshladi. Yuqorida ta'kidlaganimizdek temir yo'li qurilishida Buxoro amirligi bekliliklari ham ishtirok eta boshladi.

Buxoro amiri Qorategin hukmdori Ne'matullabekka qorateginlarni temir yo'li qurilishiga safarbar etish to'g'risida farmon berdi. Temir yo'li qurilishida ishtirok etayotgan har bir ishchi uchun ish haqi temir yo'li qurilishi boshqarmasi tomonidan ajratildi va mablag' Ne'matullabek ixtiyoriga o'tkazildi. Ne'matullabek temir yo'li qurilishida ishtirok etayotganlarga ish haqi to'lamasdan, ularni harbiy tayyorgarlik ko'rish uchun qilinayotgan ish sifatida qurilishga safarbar etdi. 2-3 martdan navbat bilan ishtirok etgan dehqonlar, ishning og'irligi ish haqining to'lamasligidan azob ko'rdilar, ko'plari vafot etdilar va Ne'matullabekdan gubernatorga shikoyat qildilar.

Temir yo'li qurilishida ishtirok etayotgan Penza guberniyasidan kelgan 300 ishchi ham ish sharoiti og'irligi tufayli ish tashladilar.

1915-yil davomida temir yo'li qurilishida bir necha marta ish tashlashlar bo'ldi. Jamiyat ishchilarning talab va istaklarini inobatga olish o'rniga, ishchilardan voz kechib Bokudan, keyinchalik Erondan ishchilar taklif etdilar. Injener Kikodze tomonidan shartnoma tuzib

kelingan 2000 eronlik ishchidan 100 tasi bir oy ishlaganlaridan keyin ishlashdan bosh tortdilar, qolganlari esa umuman kelmadilar.

Shundan keyin injener G.S.Kikodze general-gubernatorga temir yo'li qurilishiga mahalliy tumanlarda saqlanayotgan mahbuslardan foydalanishga ruxsat berishini so'radi. General-gubernator hisobga olgan holda mahbuslardan foydalanishga ruxsat berdi.

Ma'lumotlarga qaraganda Toshkent turmasidan-36, Farg'onadan-60, Qo'qondan-30, Namangandan-10, Skobelyovdan-20, Samarqanddan-100, Kaspiy orti viloyatidan-256 mahbuslar temir yo'li qurilishiga ishlash uchun yuborildi[8].

Temir yo'li qurilishiga jalb qilingan mahbuslar kasb malakasiga ega emas edilar va o'z navbatida ozodlikdagi ishchi-dehqonlar singari mehnat qilmas edilar. Termiz temir yo'li qurilishida mahalliy millat vakillari va avstriyalik, italiyalik, germaniyalik harbiy asrlardan tashqari chet el mutaxassislarining ham xizmati borligini ta'kidlamoq lozim. Masalan, tunel loyihalari bo'yicha Italiya injenerlari, temir beton qurilishlari bo'yicha avstriyalik mutaxassislar ishladilar. 1916-yil 14-iyulda 573 verst bo'lgan Termiz temir yo'li foydalanishga topshirildi.

Shunday qilib, rus chorizmi harbiy-siyosiy strategiyasidagi hind okeaniga chiqish, ya'ni harbiy istehkomlar yaratish, o'sib kelayotgan sanoatni arzon xom ashyo bilan ta'minlash, hamda chor sanoat korxonalarida ishlab chiqarilgan mahsulotlarni sotish maqsadida, turli millat va elat vakillarining og'ir mehnati va qurbonlari evaziga Termiz Temir yo'li bunyod etildi. Temir yo'li shaxobchasi rus, Afg'on va Sharqiy Buxoro bozorlarini bir-biri bilan o'zaro bog'lash natijasida ichki va tashqi savdo ancha taraqqiy qildi.

Biroq fuqarolar urushining kuchayib ketishi natijasida 1919-yilga kelib barcha temir yo'llar izdan chiqib boshladi. Eng qiyin tomoni yonilg'i yetishmas, neft va ko'mir manbalaridan foydalanish kamayib ketdi. Yonilg'i krizisidan chiqish uchun saksovul, paxta yog'idan poyezd o'txonalarini qizitishda foydalana boshladilar. Asosiy urush o'choqlari temir yo'llarning ikki tomonidan olib

borilganligi uchun stansiya binolari, ko'priklar, relslar o'z joyidan ko'chirib olinar va boshqa binolar artilleriya bilan o'qqa tutilib yo'q qilinib tashlanar edi.

1925-yilning ikkinchi yarmida Sovet hukumati uzunligi 248 km bo'lgan Termiz-Dushanbe temir yo'l qurilishi uchun 3 mln so'm pul ajratdi. Bu temir yo'l qurilishi 1926-1931-yillarda tugallandi. Bu temir yo'lning viloyat hududining janubi bilan shimolga qadar, hamda aholi zich joylashgan va iqtisodiy jihatdan ancha rivojlangan joylar orqali o'tishi shunga imkon berdi.

1935-yilga kelib Ashxobod, Chorjo'y, Qarshi, Termiz temir yo'llarida vagonlarni ta'mirlash ustaxonalari qurib ishga tushirildi. Bu esa vagonlarni o'z vaqtida ta'mirlash, ish unumiga oshishiga yordam berdi.

1930-yillarda viloyatda sanoat, qishloq xo'jaligi va madaniyat sohasida amalga oshirilgan ishlar, uning bundan keyingi istiqbolida yangi davrni ochdi. 1935-yildan buyon Buxoro viloyati tarkibida okrug

sanalgan Surxondaryo SSSR Oliy Soveti Prezidiumining 1941-yil 6-mart farmoniga asosan viloyatga aylantirildi[9].

Okrugning viloyatga aylantirilganligi, Surxondaryoning ijtimoiy, iqtisodiy madaniy taraqqiyotida burilish nuqtasi bo'ldi. Bu vaqtga kelib temir yo'lning yuk tashish quvvati ancha o'sdi, yuklarning turi ham ko'paydi.

XULOSA (ЗАКЛЮЧЕНИЕ / CONCLUSION). Termiz temir yo'li Surxon vohasining tarixida muhim burilish yasagan. U nafaqat harbiy-siyosiy strategiyaning mahsuli, balki mintaqaviy iqtisodiyot va transport infratuzilmasining shakllanishiga katta hissa qo'shgan. Bugungi kunda ham bu temir yo'l yo'nalishlari xalqaro savdo va logistika uchun ahamiyatli hisoblanadi. Tarixdan saboq sifatida, mintaqaning strategik geografiyasi doimo tashqi kuchlar diqqat markazida bo'lgan va bu voqeliklar zamonaviy transport siyosatini shakllantirishda e'tiborga olinishi lozim.

ADABIYOT VA MANBALAR RO'YXATI (ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES):

1. *Ленин байроғи.* – 1966 йил, 16 июль.
2. *Краеведения Сурхандарьи.* – Тошкент, 1889. – 127-бет.
3. *Ананьев А.Т. Шеробод воҳасини Сурхон суви ёрдамида суғориш лойиҳаси.* – Тошкент, 2002. – 5-бет.
4. *Искандаров Б.И. Из истории Бухарского эмирата.* – М.: Восточная литература, 1858. – 9 с.
5. *Искандаров Б.И. Восточная Бухара и Памир во второй половине XIX века.* Қисм 11. – Душанбе, 1963. – Б. 241–242.
6. *Заря Сурхана.* – 1996 г., 12 апреля.
7. *Маджлисов А. Аграрные отношения в Восточной Бухаре в XIX – начале XX века.* – Душанбе–Алма-Ата, 1967. – 191 с.
8. *Заря Сурхана.* – 1995 г., 13 июля.
9. *Сурхон тонги.* – 1998 г., 4 февраль.