

ТУРКИСТОН - СИБИРЬ ТЕМИР ЙЎЛИ ҚУРИЛИШИНING ТАРИХИЙ ШАРТ-ШАРОИТЛАРИ

Курбанов Бахтияр Журабаевич

Наманган давлат университетикатта ўқитувчиси,

Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)

<https://orcid.org/0009-0004-1523-7070>

UDK 94 (575.1)

Аннотация: Мазкур мақолада собик Совет ҳокимияти ҳукмронлиги даврида темир йўл транспорти соҳасида амалга оширилган тадбирлар, янги йўлларнинг қурилиши, хусусан, Ўрта Осиёни Сибирь билан боғлаган Туркистон-Сибирь темир йўлининг барпо этилиши ва унинг аҳамияти масалалари ҳақида фикр юритилади.

Аннотация: В данной статье рассматриваются мероприятия, осуществлённые в период господства бывшей Советской власти в сфере железнодорожного транспорта, строительство новых железных дорог, в частности создание Туркестано-Сибирской железной дороги, связавшей Среднюю Азию с Сибирью, а также вопросы её значения.

Annotation: This article examines the measures implemented in the field of railway transport during the rule of the former Soviet government, the construction of new railways, in particular the creation of the Turkestan-Siberian Railway, which connected Central Asia with Siberia, as well as issues related to its significance.

Калит сўзлар: Туркистон ўлкаси, Совет давлати, пахтачилик, ғалла таъминоти, темир йўллар, Туркистон-Сибирь, йўл қурилиши, ҳукумат қарори, шимолий участка, жанубий участка, Олтой ўлкаси, Узоқ Шарқ.

Ключевые слова: Туркестанский край, Советское государство, хлопководство, обеспечение зерном, железные дороги, Туркестано-Сибирская магистраль, строительство дороги, постановление правительства, северный участок, южный участок, Алтайский край, Дальний Восток.

Key words: Turkestan region, Soviet state, cotton growing, grain supply, railways, Turkestan-Siberian Railway, road

construction, government decree, northern section, southern section, Altai region, Far East.

КИРИШ (ВВЕДЕНИЕ / INTRODUSTION).

Мустамлакачилик даврида яратилган тадқиқотлар статистик маълумотларнинг кўплиги билан ажралиб туради. Бу эса, ўз навбатида мазкур асарлардан манба сифатида фойдаланиш имконини беради. Бу даврда яратилган адабиётлар орасида ўрганилаётган темир йўл тармоғининг лойиҳалаштирилиши ва қурилиши жараёнини ёритишга қаратилган тадқиқотларни алоҳида кўрсатиб ўтиш лозим.

АДАБИЁТЛАР ТАҲЛИЛИ ВА МЕТОД (ЛИТЕРАТУРА И МЕТОД / MATERIALS AND METHODS).

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

Ўрта Осиё ва Қозоғистондаги илк темир йўллар тарихини ўрганган З.Аҳмаджоновнинг тадқиқотларида асосий эътибор темир йўл 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. Кунавиннинг тадқиқоти Тошкент – Оренбург темир йўли ишчиларининг моддий ва ҳуқуқий аҳоли борасида кенг қўламдаги маълумотлар келтирилганлиги билан аҳамиятлидир.

Умуман олганда, совет даврида яратилган тадқиқотларда ҳукмрон мафкура таъсири, масалага синфийлик нуқтаи

назарида ёндашиш якқол акс этганлигига қарамай, уларда темир йўли қурилиши тарихига оид кўпгина муҳим тарихий манбалар илмий истеъмолга киритилганлиги, ўрганилаётган муаммонинг янги қирралари ёритилганлиги эътиборга лойиқдир.

МУХОКАМА (ОБСУЖДЕНИЕ / DISCUSSION). Ўзбекистон мустақилликка эришганидан сўнг муаммога бутунлай янгича назарий-концептуал ва методологик ёндашувлар ўз аксини топди. Бу даврга келиб, темир йўлларнинг метрополия манфаатлари йўлида хизмат қилганлиги ва ўлка моддий бойликларини ташиб кетишдаги роли кенг манбавий маълумотлар асосида очиқ берилган бўшланди. Туркистоннинг мустамлакачилик даври тарихини ёритишга бағишланган тадқиқотларда, хусусан, Ҳ.Зиёевнинг монографиясида темир йўлининг ўлка иқтисодий ҳаёти ва савдо алоқаларининг ривожланишидаги аҳамиятини очиқ беришга алоҳида эътибор қаратилган. 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 ўтилган.

Россия тарихида унинг Европа қисми билан Узоқ Шарқ ва Ўрта Осиё ҳудудларини боғловчи Транссибирь, Ўрта Осиё ва Оренбург-Тошкент темир йўл магистралларининг қурилиши энг муҳим лойиҳалардан ҳисобланади [1:27-с]. Давлат маблағларининг Россия Осиёсининг муҳим аҳамиятга эга бўлган магистрал йўлларига йўналтирилиши Россия ва дунё бозори учун деҳқончилик колониялари ва саноатни жойлаштириш учун улкан ҳудудни очиқ берди.

Қурилган ва лойиҳалаштирилаётган Сибирь, Оренбург-Тошкент, Ўрта Осиё темир йўл магистралларини бирлаштириш юзасидан давлат идораларига кўплаб таклифлар келиб тушган. Масалан, 1880 йилда Санкт-Петербург университети профессорлари Рихтгофен ва Гошштейнор

Тюмень-Ишим-Омск-Павлодар-Семипалатинск линиялари лойиҳаларини тақдим қилишди. 1898 йилда эса Верний шаҳар думаси Тошкентдан Семипалатинск орқали ўтувчи Буюк Сибирь йўли ва Ўрта Осиё йўлини бирлаштирувчи темир йўл қуриш масаласини кўриб чиқа бошлади. 1899 йилда Барнаул савдогарлари Сибирь темир йўллари комитетига темир йўлни Барнаулдан Семипалатинск, Верний, Чимкент орқали Тошкентгача ўтказишни таклиф қилдилар [2:27-с].

Юқоридаги таклифлар Молия вазирлиги томонидан давлат хазинаси бундай улкан темир йўл қуриш қудратига эга эмаслиги айтилиб рад жавоблари бериб келинди. Шундан кейин Ўрта Осиёни Сибирь темир йўллари билан боғлаш масаласи 1902 йилгача очиқ қолади. Темир йўл қурилишига катта миқдордаги маблағнинг зарурлиги, уни мукаммал лойиҳалаштириш ва ҳисоб-китоб ишларини амалга оширишни тақозо этарди. 1909 йилда алоқа йўллари инженери О.А.Струве Сибирь ва Ўрта Осиёга лойиҳалаштирилаётган ҳудудлардаги иқтисодий аҳволни ўрганиш учун юборилди. Маҳаллий иқтисодий аҳволни ўрганиш натижаларига кўра “миллионлаб харажат ва йиллик тўловлар лойиҳалаштирилаётган йўллар учун ўзини оқламайди” деган мазмундаги ҳулоса қилинди. Кейинги жараёнларда Туркистон-Сибирь темир йўлининг тақдирига Россиянинг биринчи жаҳон урушидаги иштироки ўз таъсирини кўрсатди.

Ўзбекистон тарихининг собиқ Совет ҳокимияти ҳукмронлиги даври тарихимизда муҳим ўрин эгаллайди. Большевиклар ўз ҳокимиятларини мустаҳкамлаб олгач, халқ хўжалигининг асосий тармоқларидан бири бўлган транспорт масаласига ҳам алоҳида эътибор қаратди. Саноат ва қишлоқ хўжалиги ўртасидаги иқтисодий алоқани тиклашда энг муҳим восита бўлган темир йўл транспортини тузатмай туриб, хўжаликни изга солиш қийин эди. Шунинг учун большевиклар етакчиси В. И. Ленин транспорт ишчиларининг Бутунроссия съездида бу тўғрида гапириб “саноат билан деҳқончилик ўртасидаги алоқанинг моддий суянчиги ...темир йўл ва сув транспорти”

эканлигини уктириб ўтди [3:87-б].

Совет ҳукумати Ўрта Осиё республикаларида, шунингдек Ўзбекистонда азалдан анъанага айланган қишлоқ хўжалик тармоқларини, аввало пахтачиликни тараққий эттиришга катта аҳамият берди. Қисқа тарихий давр ичида пахтачилик Ўзбекистон иқтисодиётида халқ хўжалигининг етакчи тармоғига айланди. Республикада пахта халқ хўжалик комплексининг шаклланиши ва унинг тараққий этиши ғалла масаласи билан узвий боғлангандир. Бу комплекс ташкил топаётган даврда республиканинг хийлагина экин майдони буғдой, арпа ва бошқа дон экинлари билан банд эди [4:32-б].

Республика аҳолисини, жумладан пахтакорларни ғалла билан таъминлаш ва пахта майдонларини кенгайтириш ҳисобига пахтачиликни ривожлантириш Ўзбекистонда ғалла масаласини олдинга сурди. Ғалла экиладиган майдонларни камайтириш эвазига пахтачиликнинг ўсиши республикага бошқа иқтисодий районлардан ғалла келтиришни кўпайтиришни тақозо этарди [5:33-б].

Лекин ана шу вақтда Ўзбекистон арзон ғалла тайёрлайдиган Сибирь билан яқин масофали темир йўли орқали боғланмай, Сибирь билан фақат Урал орқали ўтадиган темир йўли воситасида иқтисодий алоқаларни олиб борарди. Шу сабабли Сибирь ғалласи республикага ана шу айланма йўл орқали келтириларди. Қозоғистоннинг шарқи-жанубий районларида мавжуд бўлган ғалла маҳсулоти бу ерга келтирилмас эди, чунки республика бу ерлар билан темир йўли ва рагон автомобиль трактлари орқали боғланмаган эди [6:33-б].

Кундалик эҳтиёж моллари бозорини таъминлаш масаласи Ўрта Осиё марказидаги темир йўлларни кенгайтириш ва 30-йилларгача Қозоғистоннинг жанубий-шарқида умуман мавжуд бўлмаган темир йўлларни қуриш заруратини келтириб чиқарди. Ғалла, ёкилғи, қурилиш материаллари танқислиги шароитида, бу маҳсулотлар Қозоғистоннинг жанубий районлари ва Сибирда керагидан ортиқ даражада эди. Олтой ўлкасидан юкларни

узоқ вақт давомида айланма йўл билан, яъни Барнаул-Оренбург-Тошкент темир йўли орқали олиб келинар эди [7:53-с]. 1926 йил 3 декабрда СССР Меҳнат ва Мудофаа совети Фрунзе (Бишкек) шаҳрини Семипалатинск билан боғлайдиган темир йўл линиясини қуриш тўғрисида қарор қабул қилди. 1500 км узунликдаги бу улкан магистрални беш йил давомида қуриш режалаштирилди. Ушбу тарихий қарор биринчи беш йилликнинг (1928-1932) муҳим қурилиши эди. Сибирь ва Ўрта Осиёни бир-бири билан боғлайдиган магистрал қурилишига киришилди. Туркистон – Сибирь йўли қурилгунига қадар, Ўрта Осиё республикаларига ҳар йили 2,5 – 3 млн пуд ғалла олиб келинган. Ғалланинг айланма йўллар билан олиб келиниши жуда қимматга тушарди. Янги йўлнинг қурилиши Сибирдан Ўрта Осиё республикаларигача бўлган йўлни 2000 километрга қисқартирди ва табиийки, бу ғалланинг таннархи пасайишига олиб келди. Мазкур йўл иккита республика – Қозоғистон ва Қирғизистон [8:64-с]. орқали ўтиб, олтин, кўмир, платина, кумуш, молибден, никель, рух, кўрғошин ва бошқа бой ресурсларга эга бўлган 685 минг квадрат км майдонга хизмат кўрсатар эди [9:65-с].

1927 йил 26 майда Туркистон-Сибирь темир йўлининг қурилишига ёрдам бериш бўйича Ўрта Осиё кўмитасининг йиғилишида Т. Рисқулов нутқ сўзлади ва ушбу йўлнинг Ўрта Осиё республикалари учун аҳамиятини инобатга олиб қуйидаги қарорларни қабул қилинди: Туркистон-Сибирь темир йўли қурилишини муваффақиятли давом эттириш мақсадида 2-3 ой ичида келгуси бюджет йили учун кредитлар билан таъминлаш масаласини кўриб чиқиш, қуриладиган ушбу темир йўлнинг Жанубий қисми йўналишини белгиланиши билан боғлиқ ҳолда олиб борилаётган ва талаб қилинадиган ишлар якунида Ўрта Осиё ёрдам кўмитаси йиғилишида ҳисобот бериладиган бўлди. Туркистон – Сибирь темир йўлини қуриш ғоясини оммалаштириш йўлида ва ушбу темир йўлнинг Ўрта Осиё республикалари учун алоҳида иқтисодий аҳамияти тўғрисида мунтазам равишда матбуотда рус

ва миллий тилларда ҳам чиқишлар қилиш белгиланди. Ўрта Осиё ёрдам қўмитасига темир йўл қурилиши раҳбарияти томонидан Туркистон-Сибирь темир йўлининг қурилишини қўллаб-қувватлаш масаласида ўз вақтида чоралар кўриш, эҳтиёжлар тўғрисида ўз вақтида маълумотларни бериб бориш ҳамда Ўрта Осиё республикаларига пахта майдонларининг тез суръатларда ўсиши тўғрисида берилган вазифани ҳал қилишни ташкил этиш зарурлиги қайд этилди [10:267- 6].

Туркистон-Сибирь темир йўлини лойиҳалашда келажакдаги йирик темир йўл магистрални юк айланмасининг муҳим шарти Иттифоқнинг асосий пахтачилик ҳудуди, яъни Ўрта Осиёни ғалла ҳамда қурилиш материаллари билан юқори даражада қондириш эди. Агар шуни инобатга олинса, ушбу қарор нафақат бу минтақа, балки умумиттифоқ аҳамиятига эга эканлиги тушунарли бўлади [11:22-6]. Туркистон-Сибирь темир йўли – Семипалатинскдан (шимолда) Олма-ота орқали Луговая станциясигача (жанубда), шарқий қисми эса Сибирь районлари билан Ўрта Осиё республикалари ва Қозоғистонни боғлар эди. Йўлнинг узунлиги Турксиб орқали Новосибирскдан Арисгача 2 531 км бўлиб, Челябинск ва Оренбург орқали ўтадиган йўлдан 1000 км қисқа масофа ҳисобланади. 1930 йил 31 декабрда Туркистон-Сибирь темир йўли доимий эксплуатация учун топширилди. 3 йил мобайнида сарфланган маблағ 175 миллион рублни ташкил қилди. Қурилиш ишларига ҳаммаси бўлиб 100 мингга яқин киши жалб қилинди. Турксибни бунёд этган қурувчилар жамоаси ҳукумат томонидан тақдирланди [12:63-с]. Темир йўлдан мунтазам фойдаланилган даврда Қозоғистоннинг жанубий қисмига, Ўзбекистон ва бошқа Ўрта Осиё республикаларига поездларда кўп ҳолларда Кузбассдан кўмир, Сибирдан эса ёғоч ва ғалла маҳсулотлари ташилган. Қайтишда бўлса, поезд вагонлари Красноводскдан Боку нефтлари билан ортга келарди [13:64-с].

Биринчи беш йилликда қурилган бу энг узун темир йўли Ўрта Осиё ва Сибирь учунгина эмас, балки бутун мамлакат

миқёсида катта иқтисодий аҳамиятга эга эди. Сибирнинг табиий бойликлари ўзлаштирила бошланди, у ерда етиштирилган арзон ғалла асосий истеъмолчиларга – Ўрта Осиё республикаларига етказиб берилди. Натижада Ўрта Осиёда ғалла экин майдонлари камайиб, пахта экиладиган майдонлар кенгайди, мамлакат чет элдан пахта толаси сотиб олишдан қутулди. Сибирь ғалласини Турксиб орқали Ўзбекистонга келтирилиши натижасида республикада ғалла экинлари майдони 1928 йилдаги 577,4 минг гектар ўрнига 1932 йили 206,9 минг гектарни ташкил этди. Пахта майдони шу давр ичида 588,5 минг гектардан 967,2 минг гектарга етказилди [14:33-6]. Оғир ва машаққатли меҳнат эвазига етиштирилган пахтага муносиб ҳақ тўланмади. Чунки хом ашё сифатида пахтани арзон баҳоланиши ва ундан тайёр маҳсулотни тайёрлаш бошқа минтақаларда амалга оширилиши хом ашё етиштирувчиларни турмуш тарзини ночор аҳволда қолишига олиб келди. Шунга қарамайдан, Туркистон – Сибирь темир йўли Ўрта Осиё республикалари ва Қозоғистоннинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишида муҳим роль ўйнади. 1929 йилдаёқ Туркистон-Сибирь темир йўли орқали 1 млн. 700 минг пуд ғалла ташилди. Янги линиялар орқали қишлоқ хўжалиги машиналари ва техникаси, уруғлик ва минерал ўғитлар ташиб келтирилди [15:66-с].

Туркистон-Сибирь темир йўли 1931 йилдан тўлақонли ишга тушди. 1933 йил учун Туркистон-Сибирь темир йўлининг айланма режаси 4200 минг тонна режалаштирилган бўлса, бу атиги 2863 минг тонна ёки 68,2 фоиз бажарилди. Туркистон-Сибирь темир йўлининг 1931 йилдаги юк ишларининг бутун рақамли материаллари мажмуасини таҳлил қилиб, шуни айтиш керакки, йўл фаолиятининг биринчи йилида юк айланмаси режаси жуда ёмон бажарилган [16:25-6]. Бундан ташқари, Семипалатинск бўйлаб Ўрта Осиё учун катта аҳамиятга эга бўлган энг катта юкларни - ғалла ва ёғочни олиб келиш

пасайишини ҳисоботлар ҳам тасдиқлайди [17:26-6].

1932-1933 йиллардаги ҳисоботларга асосланиб, қайд этиш мумкинки, Ўрта Осиёга Сибирдан ғалла ва ёғочни етказиб беришнинг кўпайиши эмас, аксинча, пасайиши аниқланди. Туркистон-Сибирь темир йўлини қуришнинг асосий аҳамияти Ўрта Осиёни ғалла ва ёғоч билан юқори даражада таъминлаш эканлигини ҳисобга олган ҳолда, албатта, Семипалатинск орқали асосий оммавий юкларни етказиб беришнинг улуши юқори бўлиши керак эди [18:27-6].

1932 йилда Ўрта Осиё эҳтиёжлари учун ёғочнинг умумий экспортини ушбу маҳсулотларни мунтазам равишда етказиб беришга бўлган режа билан таққослаганда, эҳтиёж атиги 20,3 фоизга қондирилганлигини, бу табиий равишда, мазкур йилда амалга оширилиши режалаштирилган ва айникса

иқтисодиётнинг етакчи тармоқлари-пахта трест, пахта қурилиш, пахтачилик совхозлари ва бошқа соҳаларда қурилиш дастурларини амалга оширишда муқаррар равишда акс этди. 1932 йилда ғалла юклари бўйича умумий режали олиб кириш атиги 40,5 фоизни ташкил этди, бу эса пахта етказиб берувчиларни нон маҳсулотлари билан таъминлашда жуда катта асоратларни келтириб чиқарди ва бу 1933 йилда ҳам яхшиланмади [19:27-6].

ХУЛОСА (ЗАКЛЮЧЕНИЕ / CONCLUSION). Қўрилаётган йилда ёғочни олиб келиш ҳолати ҳам яхшиланмади, аксинча ёмонлашди ва шунинг учун ушбу йилда режалаштирилган қурилиш ишлари бажарилмади. Лекин шунга қарамай Туркистон-Сибирь темир йўлининг қурилиши иқтисодий жиҳатдан Ўрта Осиё республикалари учун катта аҳамиятга эга бўлди.

АДАБИЁТ ВА МАНБАЛАР РЎЙХАТИ (ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТРАТУРА / REFERENCES):

1. Андреева Т.И. Формирование концепции железнодорожного сообщения Сибири и Туркестана в конце XIX – начале XX в. Вестник Томского государственного университета. Томск, 2010. – №1. – С. 27.
2. Андреева Т.И. Формирование концепции железнодорожного сообщения Сибири и Туркестана в конце XIX – начале XX в. Вестник Томского государственного университета. Томск, 2010. – №1. – С. 27.
3. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш. – Тошкент: Ўзбекистон, 1975. – Б. 87.
4. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 32.
5. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 33.
6. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 33.
7. История железнодорожного транспорта России и Советского союза (1917-1945 гг.). Т.2. Кол.авт. – Санкт-Петербург: Москва, 1997. – С. 53.
8. Брехунец (начальник Туркестано – Сибирской ж.д.) Турксиб – первенец сталинской пятилетки // Железнодорожный транспорт, 1942. – №10-11. – С. 64.
9. Брехунец (начальник Туркестано – Сибирской ж.д.) Турксиб – первенец сталинской пятилетки // Железнодорожный транспорт, 1942. – №10-11. – С. 65.
10. ЎзМА, Р-9-фонд, 1-рўйхат, 118-йиғма жилд, 267-варақ.
11. ЎзМА, Р-88-фонд, 1-рўйхат, 1718-йиғма жилд, 22-варақ.
12. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза (1917-1945 гг.). Т. 2. Кол.авт. – Санкт-Петербург: Москва, 1997. – С. 63.
13. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза (1917-1945 гг.). Т. 2. Кол.авт. – Санкт-Петербург: Москва, 1997. – С. 64.

14. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 33.
15. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза (1917-1945 гг.). Т. 2. Кол.авт. – Санкт-Петербург: Москва, 1997. – С. 66.
16. ЎзМА, Р-88-фонд, 1-руйхат, 1718-йиғма жилд, 25-варақ.
17. ЎзМА, Р-88-фонд, 1-руйхат, 1718-йиғма жилд, 26-варақ.
18. ЎзМА, Р-88-фонд, 1-руйхат, 1718-йиғма жилд, 27-варақ.
19. ЎзМА, Р-88-фонд, 1-руйхат, 1718-йиғма жилд, 27-варақ.