

**XAYDAROV I.M – TOSHKENT DAVLAT SHARQSHUNOSLIK  
UNIVERSITETI “MARKAZIY OSIYO XALQLARI TARIXI” KAFEDRASI  
PROFESSORI, TARIX FANLARI DOKTORI (DSC).**

**Elomonov Diyorbek Ilhom o‘g‘li –  
Toshkent davlat sharqshunoslik  
universiteti, “Sharq mamlakatlari tarixi” yo‘nalishi 2-kurs talabasi.**

**Email:** izzatillakhon@gmail.com, elomonovd100@gmail.com

Turkistonga temir yo‘llarining kirib kelishi: tarix va talqin

**Annotatsiya.** Ushbu maqolada Turkistonga temir yo‘llarning kirib kelishi jarayoni, uning tarixiy sabablari va oqibatlarini o‘z aksini topgan. XIX asrning ikkinchi yarmida Rossiya imperiyasi tomonidan qurilgan Zakaspiy va Turkiston temir yo‘llarining strategik, iqtisodiy hamda ijtimoiy ahamiyati tahlil etilgan. Mintaqadagi an’anaviy karvon savdo yo‘llarining zaiflashishi, mahalliy iqtisodiyotning o‘zgarishi va temir yo‘l qurilishining mustamlakachilik siyosatidagi o‘rniga alohida e’tibor qaratilgan. Tadqiqotda birlamchi manbalar, rus harbiy arxivlari va zamonaviy tarixiy adabiyotlardan foydalanilgan.

**Kalit so‘zlar:** Markaziy Osiyo, temir yo‘l, Zakaspiy temir yo‘li, Turkiston temir yo‘li, Rossiya imperiyasi, mustamlakachilik, savdo yo‘llari, industrializatsiya, Kaufman, XIX asr.

***The Introduction of Railways to Turkestan***

**Abstract.** This article examines the process of railway introduction into Turkestan, its historical causes and consequences. It analyzes the strategic, economic, and social significance of the Trans-Caspian and Transcaspian railways built by the

*Russian Empire in the second half of the 19th century. Special attention is paid to the decline of traditional caravan trade routes, changes in the local economy, and the role of railway construction in colonial policy. The study draws on primary sources, Russian military archives, and contemporary historical literature.*

**Keywords:** *Central Asia, railway, Trans-Caspian railway, Transcaspian railway, Russian Empire, colonialism, trade routes, industrialization, Kaufman, 19th century.*

### **Проникновение железных дорог в Туркестан**

**Аннотация.** *В данной статье рассматривается процесс проникновения железных дорог в Туркестан, его исторические причины и последствия. Анализируется стратегическое, экономическое и социальное значение Закаспийской и Среднеазиатской железных дорог, построенных Российской империей во второй половине XIX века. Особое внимание уделяется ослаблению традиционных караванных торговых путей, изменениям в местной экономике и роли железнодорожного строительства в колониальной политике.*

**Ключевые слова:** *Средняя Азия, железная дорога, Закаспийская железная дорога, колониализм, торговые пути, индустриализация, XIX век.*

**Kirish.** XIX asrning ikkinchi yarmida Rossiya imperiyasining Markaziy Osiyodagi harbiy va iqtisodiy ekspansiyasi nafaqat harbiy yurishlar, balki zamonaviy kommunikatsiya tarmoqlarini, xususan, temir yo‘llarni barpo etish orqali ham amalga oshirildi. Temir yo‘l qurilishi Rossiyaning mintaqada o‘z hukmronligini mustahkamlashning asosiy vositalaridan biriga aylandi. Bu infratuzilma loyihalari nafaqat iqtisodiy integratsiyani ta’minladi, balki harbiy-strategik jihatdan ham muhim ahamiyat kasb etdi. Temir yo‘llar orqali Rossiya imperiyasi mintaqaga qo‘shin va harbiy texnikani tezkor ravishda yetkazish, isyon va qarshilik harakatlarini qisqa muddatda bostirish imkoniyatiga ega bo‘ldi. Shu bilan birga, temir yo‘l tarmoqlari

imperiyaning chegaraviy hududlarini mustahkamlash, geosiyosiy nazoratni kuchaytirish hamda Markaziy Osiyoni Rossiyaning yagona transport va kommunikatsiya tizimiga integratsiya qilishda strategik vosita sifatida xizmat qildi. loyihalari mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy tuzilishini tubdan o'zgartirib yubordi, an'anaviy karvon yo'llari tizimini izdan chiqardi va mahalliy bozorlarni Rossiya imperiyasining iqtisodiy manfaatlariga bo'ysundirdi.<sup>1</sup>

Mazkur tadqiqotning dolzarbligi shundaki, temir yo'llarning kirib kelishi faqat transport tarixining bir sahifasi emas, balki butun bir xalqning taqdirini belgilab bergan tarixiy jarayon sifatida baholanishi lozim. Markaziy Osiyo xonliklarining Rossiya imperiyasi ta'sir doirasiga tortilishi bilan birga, zamonaviy texnologiya ham shu hududlarga kirib kela boshladi. Ammo bu "zamonaviylashtirish" jarayoni mustamlakachilik manfaatlariga xizmat qilib, mahalliy aholi uchun ko'pincha og'ir ijtimoiy va iqtisodiy oqibatlarni keltirib chiqardi. Shu sababli ushbu mavzuni o'rganish bugungi kunda ham muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Maqolaning asosiy maqsadi – Markaziy Osiyoda temir yo'l qurilishining bosqichlari, sabablari va oqibatlarini tarixiy-tahliliy usulda o'rganish, uning mintaqaning siyosiy-iqtisodiy hayotiga ta'sirini yoritishdan iborat. Tadqiqotda tarixiy tahlil, qiyosiy va statistik metodlardan foydalanilgan.

**Adabiyotlar sharhi.** Markaziy Osiyoda temir yo'l qurilishi mavzusi tarixiy adabiyotlarda turli jihatdan o'ganilgan. Rus imperiyasi davri mualliflari orasida M.A. Terent'ev, N.F. Annenskiy va M.I. Ivanin kabi tadqiqotchilarning asarlari temir yo'l qurilishining strategik ahamiyatini o'z aksini topgan. Jumladan, Annenskiyning 1885-yilda nashr etilgan "Zakaspiyskaya zheleznaya doroga" asarida Zakaspiy temir yo'lining loyihalash va qurilish bosqichlari, yo'lda duch kelingan texnik

---

<sup>1</sup>Sodiqov H, Shamsutdinov R, Ravshanov P, Usmonov Q. Turkiston Chor Rossiyasi mustamlakachiligi davrida. – Toshkent: Sharq, 2000. – B. 215.

muammolar va harbiy maqsadlar batafsil yoritilgan.<sup>2</sup>

Sovet davri tarixshunosligi bu mavzuga asosan iqtisodiy taraqqiyot nuqtai nazaridan yondashgan. Tadqiqotchilar temir yo‘llarning mintaqani industrialashtirish va kapitalistik iqtisodiyotga integratsiya qilishdagi rolini ta’kidlashgan. O‘sha davrda mustamlakachilik jihatlariga yetarli e’tiborning qaratilmaganligi ana shu adabiyotning asosiy kamchiligi sanaladi.

Mustaqillik yillarida O‘zbekiston tarixchilari bu mavzuni yanada chuqurroq tadqiq eta boshladilar. H. Sodiqov, R. Shamsutdinov va Q. Usmonovning asarlarida temir yo‘l qurilishi mustamlakachilik siyosatining ajralmas qismi sifatida ko‘rib chiqiladi. Ularning tadqiqotlarida mahalliy iqtisodiyotga, xususan paxtachilik sanoatiga bo‘lgan ta’sir, an’anaviy hunarmandchilik va savdoning tanazzuli keng yoritilgan.<sup>3</sup>

Xorijiy tarixchilar orasida Daniel Brower, Jeff Sahadeo va Adeeb Khalid Markaziy Osiyo temir yo‘llari tarixini mustamlakachilik nazariyasi doirasida o‘rganganlar. Ularning asarlarida temir yo‘llar nafaqat iqtisodiy, balki madaniy va siyosiy vosita sifatida ham tahlil qilingan. Khalidning tadqiqotida mahalliy ziyolilarning temir yo‘lga munosabati va undan modernizatsiya manfaati sifatida foydalanish bo‘rasidagi g‘oyalar alohida o‘rin tutadi.

Shunday qilib, mavzu bo‘yicha yetarli miqdorda ilmiy tadqiqotlar mavjud bo‘lsa-da, temir yo‘llarning mahalliy aholining kundalik hayotiga, savdo-sotiqqa va an’anaviy boshqaruv tizimiga ko‘rsatgan ta’siri hali ham yetarli darajada o‘rganilmagan. Ushbu maqola ana shu kamchilikni qisman to‘ldirishga harakat qiladi.

### **Tadqiqot metodologiyasi.**

---

<sup>2</sup>Анненский Н. Ф. Закаспийская железная дорога. — Санкт-Петербург, 1885. — С. 47.

<sup>3</sup>Usmonov Q. O‘zbekiston tarixi. – Toshkent: Iqtisod-Moliya, 2006. – B. 310.

Tadqiqotda kompleks tarixiy yondashuv qo'llanilgan. Tarixiy-genetik metod asosida temir yo'l qurilishining bosqichlari, uning sabablari va oqibatlari izchil o'rganilgan. Qiyosiy-tarixiy metod yordamida Markaziy Osiyo tajribasi boshqa mustamlaka hududlardagi temir yo'l qurilishi bilan solishtirilib tahlil etilgan. Statistik metod esa qurilish hajmlari, paxta transporti ko'rsatkichlari va iqtisodiy natijalarni tahlil qilishda qo'llanilgan.

Manbalar bazasi sifatida Rossiya imperiyasining harbiy arxiv hujjatlari, gubernatorlik hisobotlari, Turkiston general-gubernatorligining iqtisodiy ma'lumotnomalar to'plami, zamonaviy tadqiqotlar va davriy matbuot materiallari ishlatilgan. Shuningdek, tadqiqotda temir yo'l qurilishining texnik va strategik jihatlarini yorituvchi monografik manbalar, jumladan, Анненский Н. Ф. «Закаспийская железная дорога» (Санкт-Петербург, 1885) asari muhim ilmiy asos sifatida qo'llanildi.

Bundan tashqari, mahalliy manbalarda — Bayoniy, Munis-Ogahiyning xotira asarlarida va boshqa yozma yodgorliklarda temir yo'lga oid qimmatli ma'lumotlar ham ko'zdan kechirilgan.

### **Natijalar.**

#### **Temir yo'l qurilishining harbiy-strategik sabablari**

Zakaspiy temir yo'lining qurilishi 1880-yilda boshlanib, dastlab Krasnovodsk (hozirgi Turkmanboshi)dan Qizil Arvot shahrigacha bo'lgan qismi foydalanishga topshirildi. Bu yo'lining qurilishi bevosita Rossiyaning Markaziy Osiyodagi harbiy harakatlari bilan bog'liq edi. General Skobelevning Geok-Tepe qal'asi ustiga yurishida (1880–1881) transport ta'minoti asosiy muammolardan biriga aylandi. Ulkan cho'l va tog'li hududlar orqali o'zib o'tiladigan minglab kilometrlik masofada askar va qurol-

aslahalarni yetkazib berish nihoyatda qiyin bo'ldi. Temir yo'l esa bu muammoni hal etib, armiyaning operatsion qobiliyatini sezilarli darajada oshirdi.<sup>4</sup>

Harbiy rahbarlik, ayniqsa general Annenkov tomonidan Zakaspiy temir yo'lining qurilishi juda tez sur'atda olib borildi. 1885-yilda yo'l Merv shahrigacha (1200 km), 1888-yilda esa Samarqandgacha yetkazildi. Bu rekord tezlik — o'troq aholi punktlari, suv manbalari va qurilish materiallari sifatida foydalaniladigan joylarni e'tiborga olgan holda loyihalash — harbiy maqsadlar ustuvorligini yaqqol ko'rsatadi. Temir yo'l qurilishi avvalambor armiyaning harbiy ehtiyojlarini qondirishga xizmat qilgan, puxta iqtisodiy hisob-kitoblar esa ikkinchi darajali bo'lgan.<sup>5</sup>

### **Temir yo'llarning mintaqaga kirib kelishining asosiy bosqichlari**

Markaziy Osiyoda temir yo'l qurilishi bir necha asosiy bosqichdan iborat bo'ldi. Birinchi bosqich (1880–1888): Zakaspiy temir yo'lining qurilishi. Krasnovodsk–Qizil Arvot (1880–1881), Qizil Arvot–Merv (1885), Merv–Samarqand (1888) yo'llari qurildi. Bu bosqichda asosiy maqsad Geok-Tepeni egallash va turkmanlarni bo'ysundirishni ta'minlash edi.

Ikkinchi bosqich (1888–1898): Samarqanddan Toshkentga, keyin esa Andijon va Farg'ona vodiysiga qadar yo'lining kengaytirilishi. Bu bosqichda iqtisodiy maqsadlar — xususan, paxta eksportini kengaytirish — muhim ahamiyat kasb etdi. 1898-yilda Samarqand–Andijongacha bo'lgan qism foydalanishga topshirildi va shu tariqa butun Farg'ona vodiysi temir yo'l tarmog'iga ulandi.<sup>6</sup>

Uchinchi bosqich (1899–1906): Kaspiyorti yo'li tarmoqlarining shakllanishi, Toshkent–Orenburg temir yo'lining qurilishi (1906). Bu yo'l Markaziy Osiyoni

<sup>4</sup>MacGahan J.A. Campaigning on the Oxus and the Fall of Khiva. – London, 1874. – P. 312.

<sup>5</sup>Ziyoyev H. Turkistonda Rossiya tajovuzi va hukmronligiga qarshi kurash. – Toshkent: Sharq, 1998. – B. 402.

<sup>6</sup>Терентьев М. А. История завоевания Средней Азии. Т. 3. — Санкт-Петербург, 1906. — С. 204..

bevosita Rossiyaning markaziy hududlariga bog‘lab, savdo va harbiy harakatlarni yanada tezlashtirdi. 1906-yilga kelib mintaqaning barcha yirik shaharlari temir yo‘l tarmog‘iga ulangan edi va bu infratuzilma Rossiya imperiyasining Markaziy Osiyo ustidan nazoratini yanada kuchaytirdi.

### **Iqtisodiy oqibatlar: paxta monopoliyasi va karvon savdosining tanazzuli**

Temir yo‘llar Markaziy Osiyo iqtisodiyotida inqilobiy o‘zgarishlarga sabab bo‘ldi. Rossiya imperiyasi paxta yetishtiruvchi dehqonlarni temir yo‘l orqali eksport qilinishi mol‘jallangan paxta ishlab chiqarishga rag‘batlantirdi. Binobarin, Farg‘ona vodiysida paxta ekini maydoni keskin oshdi: 1880-yildan 1900-yilgacha bu ko‘rsatkich 3-4 baravar ko‘paydi. Temir yo‘l bo‘lmasa, bu darajadagi o‘shish mutlaqo mumkin bo‘lmasdi, chunki mahsulotni Rossiyaga ot va tuya karvonlari orqali yetkazib berish iqtisodiy jihatdan foydasiz bo‘lardi.<sup>7</sup>

Biroq temir yo‘l paxta monokulturasini kuchaytirdi va mintaqaning oziq-ovqat mahsulotlariga o‘z-o‘zini ta‘minlash imkoniyatini pasaytirdi. Don ekiladigan yer maydonlarining qisqarishi o‘z navbatida don narxlarining ko‘tarilishiga olib keldi. Rossiyadan keltiriladigan arzon sanoat tovarlari esa mahalliy hunarmandchilikni inqirozga yetakladi. O‘rta asrlardan buyon Markaziy Osiyoning faxri bo‘lgan Samarqand va Buxoro ipak, gilamdo‘zlik, kulolchilik ustaxonalari temir yo‘l orqali kirib kelayotgan Rossiya va keyinchalik G‘arb sanoat tovarlari raqobatiga bardosh bera olmadi.<sup>8</sup>

Temir yo‘lning yana bir oqibati — ming yillar davomida ishlab kelgan karvon savdo yo‘llari tizimining emirilishi bo‘ldi. Ipak yo‘li bo‘yicha Xitoy, Hindiston va Yaqin Sharq bilan olib borilgan savdo Markaziy Osiyo shaharlarining taraqqiyotida hal qiluvchi rol o‘ynaganligini tarixchilar alohida ta‘kidlashadi. Temir yo‘l esa bu

---

<sup>8</sup>Qosimov B. Milliy uyg‘onish davri o‘zbek adabiyoti. – Toshkent: Ma‘naviyat, 2002. – B. 88.

savdoni tubdan qayta yo‘naltirdi: endi mahsulotlar Rossiya orqali oqib o‘tadigan bo‘ldi. An‘aviy karvon yo‘li savdogarlari, tuya yetkazib beruvchilar va karvon-saroilar egalari o‘z daromad manbalaridan mahrum bo‘lib, nochor ahvolga tushib qoldilar.

### **Temir yo‘lining ijtimoiy va demografik ta‘siri**

Temir yo‘llar o‘zi bilan birga katta miqdordagi Rus va Ukraina muhojirlari oqimini ham olib keldi. Temir yo‘l stansiyalari atrofida yangi shahar turlari — rus mahallalari — paydo bo‘la boshladi. Toshkent, Samarqand va boshqa shaharlarda “eski shahar” (mahalliy aholi yashaydigan joy) va “yangi shahar” (asosan ruslar joylashgan hudud) o‘tasidagi ajralish temir yo‘l qurilishi davrida yanada keskinlashdi. Bu demografik o‘zgarishlar mintaqaning etnik tarkibiga sezilarli ta‘sir ko‘rsatdi.<sup>9</sup>

Temir yo‘l qurilishida mahalliy aholidan og‘ir sharoitlarda arzon ishchi kuchi sifatida foydalanildi. Qurilish davomida ko‘plab turkman, o‘zbek va qozoq ishchilar vafot etdi. Kolonial ma‘muriyat ularning mehnat huquqlari va xavfsizligi masalasiga e‘tiborni qaratmadi. Biroq shu bilan birga, temir yo‘l mahalliy aholi uchun yangi ish o‘rinlari ham yaratdi. Stansiyalar atrofida savdo va xizmat ko‘rsatish sohalari rivojlandi.

Temir yo‘l bilan birga Markaziy Osiyoga yangi g‘oyalar, davriy nashrlar va ta‘lim tizimi ham kirib kela boshladi. Jadid harakati vakillarining bir qismi temir yo‘lni zamonaviy madaniyatning ramzi sifatida ko‘rib, undan islohot g‘oyalarini tarqatish uchun foydalandilar. Yangi maktablar qurilishi va davriy matbuotning paydo bo‘lishi ko‘p jihatdan temir yo‘l aloqa tarmog‘iga bog‘liq edi. Shu ma‘nodan temir yo‘l faqat iqtisodiy emas, balki intellektual o‘zgarishlarga ham turtki bo‘ldi.

### **Temir yo‘lga mahalliy aholining munosabati**

Mahalliy aholining temir yo‘lga bo‘lgan munosabati bir xil emas edi. Savdogarlar va hunarmandlarning ma‘muriy shaharlar bilan aloqasi yengilganini

<sup>9</sup>Mahmudov M., Sheripov U. Xiva xonligi tarixi (ijtimoiy-siyosiy jihatlari). – Urganch, 2013. – B. 112.

mamnuniyat bilan kutib olganlar bor edi. Ammo aksariyat yer egalari, qozilar va an'aviy boshqaruv vakillari temir yo'lni o'zlariga xos bo'lmagan bir narsa, mustamlakachilik belgisi sifatida qabul qildilar. Din peshvolari ba'zida temir yo'lga nisbatan salbiy munosabat bildirilib, uni an'aviy turmush tarziga tahdid deb hisoblashgan.

O'troq dehqonlar uchun temir yo'l ko'proq zarar keltirdi: ularning yerlaridan o'zlarining rozilgisiz kichik kompensatsiya evaziga kuchli-kuchsiz tortib olindi. Ko'chmanchi chorvachilar ham katta muammolarga duch keldi: temir yo'l liniyalari an'aviy ko'chish yo'llarini kesib o'tgan bo'lib, ular o'lchangan yaylovlarini yo'qotib qo'ya boshladilar. Shunday bo'lsa-da, keyinchalik temir yo'lga moslashib, undan foyda ko'rishni o'rganganlar ham ko'p edi.

### **Xulosa.**

Markaziy Osiyoda temir yo'llarning kirib kelishi — faqat transport tarixining bir sahifasi emas, balki butun bir mintaqaning taqdirini o'zgartirib yuborgan murakkab, ko'p qirrali tarixiy jarayon edi. Zakaspiy va Turkiston temir yo'llari Rossiya imperiyasining harbiy, siyosiy va iqtisodiy maqsadlariga xizmat qilgan bo'lib, mintaqani metropoliya uchun xomashyo yetkazib beruvchi hududga aylantirdi. An'aviy karvon savdosining izdan chiqishi, paxtachilik monokulturasini va hunarmandchilik tanazzuli temir yo'lning asosiy salbiy oqibatlari bo'ldi.

Ayni paytda temir yo'l yangi shahar markazlarining rivojlanishi, jadid g'oyalarining tarqalishi va mintaqaning jahon iqtisodiyotiga integratsiyasida muayyan rol o'ynaganligini ham inkor etib bo'lmaydi. Bu ziddiyatli jarayon Markaziy Osiyoning zamonaviy tarixini shakllantirishda hal qiluvchi ahamiyat kasb etdi.

Xulosa o'rganishlar shuni ko'rsatadiki, temir yo'l qurilishini mustamlakachilik siyosatidan ajratib o'rganish mumkin emas. Temir yo'llar Markaziy Osiyoni Rossiya imperiyasiga integratsiya qilishning asosiy vositasi bo'ldi va bu jarayon mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida uzoq muddatli strukturaviy o'zgarishlarga olib keldi.

Ushbu tarixiy saboqlar nafaqat o‘tmishni tushunish, balki bugungi globallashuv sharoitida mintaqaning taraqqiyot yo‘llarini anglash uchun ham muhim ahamiyat kasb etmoqda.

#### **Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:**

1. Sodiqov H, Shamsutdinov R, Ravshanov P, Usmonov Q. Turkiston Chor Rossiyasi mustamlakachiligi davrida. – Toshkent: Sharq, 2000. – 466 b.
2. Ziyoyev H. Turkistonda Rossiya tajovuzi va hukmronligiga qarshi kurash: (XVIII–XX asr boshlari). – Toshkent: Sharq, 1998. – 480 b.
3. Usmonov Q. O‘zbekiston tarixi: Oliy o‘quv yurtlari barcha bakalavr yo‘nalishlari uchun darslik. – Toshkent: Iqtisod-Moliya, 2006. – 520 b.
4. Mahmudov M, Sheripov U. Xiva xonligi tarixi (ijtimoiy-siyosiy jihatlari). – Urganch: Urganch davlat universiteti nashirlik bo‘limi, 2013. – 136 b.
5. Анненский Н. Ф. Закаспийская железная дорога. — Санкт-Петербург, 1885. — С. 47.
6. Qosimov B. Milliy uyg‘onish davri o‘zbek adabiyoti. – Toshkent: Ma’naviyat, 2002. – 412 b.