

Orziyev Mahmud Zayniyevich
Buxoro davlat universiteti
arxeologiya va Buxoro tarixi kafedrası
dotsenti,
tarix fanlari falsafa doktori (PhD)

Ergashev Avaz Amon o'g'li
Buxoro davlat universiteti
Islom tarixi va manbashunosligi, falsafa
kafedrası o'qituvchisi

BUXORO AMIRLIGI HUDUDIDA TEMIR YO'LLARNING QURILISHI VA AHAMIYAT XUSUSIDA

Annotatsiya. Turkistn o'lkasi Rossiya imperiyasi tomonidan istilo qilinishi va Turkiston general-gubernatorligining tashkil etilishi, Buxoro amirligi va Xiva xonligining qaram davlatga aylanishidan so'ng, o'lkaga Rossiya imperiyasi o'zining sanoat mahsulotlari sotiladigan ichki bozori va xom-ashyo (asosan paxta) yetkazib beradigan o'lkasi sifatida qaragan. O'lkadagi xom-ashyoni arzon olib ketish uchun esa transport infratuzilmasini yo'lga qo'yish zarur bo'lgan. Shu sababli Zakaspiy (O'rta Osiyo) temir yo'li qurilishi boshlanib, 1888 yilning 15-may kuni Samarqandda temir yo'lning ochilish tantanalari bo'lib o'tgan. Ushbu maqolada biz, asosan Buxoro amirligining ichki hududlari jumladan, O'rta Buxoro (Qarshi, Termiz) hududlarini Buxoro bilan bog'lashda muhim ahamiyat kasb etgan temir yo'l qurilishi, qurilish ishlarining borishi, qurilishni Buxoro yoki Samarqand hududlaridan olib o'tish borasidagi bahs-munozaralar, hukumat darajasigacha ushbu munozaralarning ko'tarilishi, temir yo'lning ishga tushishi va dastlabki faoliyati, temir yo'lni belgilangan muddatlardan kechikish sabablari, temir yo'lning Buxoro amirligi aholisi uchun ahamiyati masalalariga manba va tarixiy adabiyotlarda keltirilgan fakt va dalillarga tayanib, o'z fikr-mulohazalarimizni keltirib o'tdik.

Kalit so'zlar: Temir yo'l, Buxoro vohasi, savdo aylanmasi, yuk tashish, Amudaryo flotiliyasi, pochta-telegraf, texnik xodim, temir yo'l bekati, beklik, muhandis, poyezdlar harakat vaqti, chipta narxi

СТРОИТЕЛЬСТВО И ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ БУХАРСКОГО ЭМИРАТА

Аннотация. После завоевания Туркестана Российской империей и создания Туркестанского генерал-губернаторства, а также превращения Бухарского эмирата и Хивинского ханства в зависимые государства Российская империя рассматривала регион как внутренний рынок сбыта своей промышленной продукции и источник сырья (главным образом хлопка). Для того чтобы дешево вывозить сырье из страны, необходимо было создать транспортную инфраструктуру. Поэтому началось строительство Закаспийской (Среднеазиатской) железной дороги, и 15 мая 1888 года в Самарканде состоялось торжественное открытие железной дороги. В данной статье мы изложили свои взгляды на строительство железной дороги, имевшей большое значение для соединения внутренних районов Бухарского эмирата, включая районы Центральной Бухары (Карши, Термез), с Бухарой, ход строительных работ, дебаты о переносе строительства из Бухары или Самарканды, эскалацию этих дебатов на правительственный уровень, ввод в эксплуатацию и начальную эксплуатацию железной дороги, причины задержки завершения строительства железной дороги, а также значение железной дороги для населения Бухарского эмирата, основанные на фактах и свидетельствах источников и исторической литературы.

Ключевые слова: Железная дорога, Бухарский оазис, товарооборот, грузоперевозки, Амударьинская флотилия, почта и телеграф, техник, железнодорожная станция, вокзал, инженер, расписание поездов, стоимость билета.

CONSTRUCTION AND IMPORTANCE OF RAILWAYS ON THE TERRITORY OF THE EMIRATE OF BUKHARA

Annotation. After the conquest of Turkestan by the Russian Empire and the establishment of the Turkestan Governorate-General, and the transformation of the Bukhara Emirate and the Khiva Khanate into dependent states, the Russian Empire viewed the region as its domestic market for industrial products and a source of raw materials (mainly cotton). In order to transport raw materials from the region cheaply, it was necessary to establish a transport infrastructure. For this reason, the construction of the Trans-

Caspian (Central Asian) Railway began, and the opening ceremony of the railway was held in Samarkand on May 15, 1888. In this article, we have presented our opinions on the construction of the railway, which was of great importance in connecting the internal regions of the Bukhara Emirate, including the regions of Central Bukhara (Karshi, Termez), with Bukhara, the progress of construction work, the debates on moving the construction from Bukhara or Samarkand, the escalation of these debates to the government level, the commissioning and initial operation of the railway, the reasons for the delay in the completion of the railway, and the importance of the railway for the population of the Bukhara Emirate, based on facts and evidence from sources and historical literature.

Keywords: *Railway, Bukhara oasis, trade turnover, freight transportation, Amu Darya flotilla, post and telegraph, technician, railway station, station, engineer, train schedule, ticket price.*

Kirish. XIX asrning oxiri – XX asr boshlarida Buxoro amirligi qoloq, yarim feodal davlat bo'lib, amirlikning O'rta va Sharqiy Buxoro deb nomlanuvchi hududlari bilan ijtimoiy-iqtisodiy aloqalar nihoyatda cheklangan xarakterga ega bo'lgan. Rossiya imperiyasida savdo-sanoat sohalarining rivojlanishi, Turkiston o'lkasi, jumladan Buxoroda teishtiriladigan xom-ashyolarga bo'lgan talabni oshishiga sabab bo'lgan. Shu sababli Buxoro amirligi hududida ham temir yo'l qurish, uning tarmoqlarini vujudga keltirish, bu orqal esa ichki bozorni o'zlashtirish ishlari amalga oshirilgan. Temir yo'llarni qurilishi birinchi navbatda Buxoro amirligidagi iqtisodiy rivojlanishga ham turtki bo'lib, milliy burjuaziyani shakllanishini ham tezlashtirgan.

Adabiyotlar sharhi. Ushbu mavzuni biz mazmunan yoritishda asosan dastlabki manbalarga tayanishga harakat qildik. Turkiston general-gubernatorligi tashkil etilgandan so'ng tokim uning qulashigacha (1867-1917-yy) davrda jamlanib borilgan "Turkestanskiy sbornik" ("Turkiston to'plami") materiallaridan foydalandik. Ushbu to'plamda, Yevreinov imzosi bilan keltirilgan manbada Jom perevali orqali Qarshi va G'uzorga yo'l tortish masalasi ko'rilgan bo'lsa, to'plamning 432 tomida Samarqandga qadar temir yo'lining Buxoro orqali tortib kelinishi o'z aksini topgan, D.N. Logofet temir yo'l bekatlari yaqini va Afg'oniston bilan chegara hududlarida pochta-telegraf tarmoqlarini shakllantirish masalalariga alohida e'tibor qaratgan bo'lsa, M.Menshikov o'zining "Kichkina qo'shnilar" nomli ishida Buxoroda qurilgan temir yo'l tarmoiga o'zining salbiy munosabatini bildirgan. Shulats esa, "Buxoro-Qarshi temir yo'li" nomli maqolasida Buxoro va Qarshi o'rtasidagi savdo aylanmasining o'sish dinamikasiga asosiy e'tiborni qaratganligining guvohi bo'lish mumkin.

Ikkinchi guruh adabiyotlariga biz Rossiya imperiyasi davrida temir yo'llarning vujudga kelishi va taraqqiyotiga oid ilmiy, hujjatli manbalar, keyingi davrda yaratilgan asar va maqolalarni kiritdik. Jumladan "Rossiyada temir yo'l transportini rivojlanish tarixi (1836-1917-yy)" asarida, temir yo'llarning qurilish tarixi qisqacha keltirilgan bo'lsa, "Rossiya imperiyasi vazirlar kengashining maxsus jurnali (1909-1917-yy)" asarida Buxoro amirligi hududida tortilgan temir yo'l va uning asosiy maqsadi kabi masalalar keltirilgan. V.P. Litvinovning "O'rta Osiyodagi birinchi temir yo'l va uning qo'riqchilari" nomli maqolasida temir yo'lining ahamiyati va uni qo'riqlash masalalari ochib berilgan.

Buxoroda temir yo'l o'tkazish masalasi borasida Buxoro amirligida qisqa vaqt chop etilgan bo'lsada, "Buxoroyi sharif" va "Turon" matbuot organlarining munosabati alohida ahamiyatga ega bo'lib hisoblanadi. "Buxoroyi sharif"ning 20-son 1912-yil 3-aprel, 13-son, 1912-yil 26-mart, "Turon"ning 13-son 1912-yil 27-avgust 39-son. 1912-yil 6-dekabr sonlarida Buxoro orqali Qarshi va Termizga, keyinchalik Afg'oniston va Hindistonga tomon temir yo'l tortish, uning foydali jihatlari ochib berilganligini ko'rish mumkin.

Natija va mulohazalar. Turkiston o'lkasida Rossiya imperiyasining mustahkam o'rtnashib qolishi, kelajakda mintaqada Angliya, Afg'oniston, Usmonli turk saltanatidan iborat ittifoqchilarga qarshi tura olishi, o'lkada yetishtirilgan xom-ashyoni olib ketishda va sanoat mahsulotlari sotiladigan ichki bozorda mustahkamlanib olishi uchun O'rta Osiyo temir yo'lini qurish zarurati vujudga kelgan edi. Turkiston o'lkasida qurilayotgan temir yo'l Buxoro amirligini ham chetlab o'tmagan. Buxoro amirligi 1868 yildan boshlab Rossiya imperiyasiga qaram davlatga aylangandan so'ng, amirlikning iqtisodiy hayotiga Rossiya ta'siri tobora kuchayib borgan. O'rta Osiyo temir yo'lining bir qismi Buxoro amirligining Chorjo'y bekligi, Yangi Buxoro (Kogon), Karmana hududlari orqali Samarqandga borishi rejalashtirilgan. "Turkestanskiy sbornik" ("Turkiston to'plami")da keltirilgan ma'lumotlarda, Buxoro amirligining Chorjo'y bekligidan Amudaryogacha bo'lgan temir yo'ldan foydalanishi 1887-yil 30-oktyabrdan boshlanganligi keltirilgan. Shundan so'ng O'rta Osiyo temir yo'lining yakuniy bosqichi bo'lgan Samarqandgacha qismni qurishga start berilgan. Yo'lining umumiy uzunligi 345 vyorst deb belgilangan. Tuproq ishlarini quyidagi pudratchi injenerlar o'nta distantsiya bo'yicha bajarganlar. 1) muhandis Daragan, 2) muh. Lebren, 3) muh. Palmgren, 4) muh. Ivanovskiy, 5) muh. Xanskiy, 6) muh. Poruchik Xorvat, 7) muh. Svyatin, 8) muh. Svintsov, 9)

muhi. Yanushkovskiy, 10) muhi. Tolpygo kabilar tuproq ishlarini bajarganlar. Shuningdek, Amudaryodan Samarqandgacha bo'lgan temir yo'lda jami 16 ta bekat qurilgan[8, 19-170]. Buxoro hududidan o'tadigan temir yo'lining katta qismi cho'l va tuproq ishlarini bajarish qiyin bo'lishiga qaramay temir yo'lining Samarqandgacha bo'lgan qismi 1888-yil 15-may kuni ishga tushgan. Ochilish marosimi Samarqandda o'tkazilib, unda Turkiston general-gubernatorligi amaldorlar, temir yo'lni qurishda bosh bo'lgan M.N. Annekov (1835-1899-yy) va uning jamoasi, Buxoro amirligining martabali amaldorlari va ayrim beklarning beklari ishtirok etgan[7, 95-97]. Temir yo'lining ishga tushishi savdo-sanoat sohasi vakillari uchun qator imkoniyatlar eshigini ochgan.

Buxoro amirligida temir yo'ning o'tkazilishi amirlik hududida temir yo'llarni texnik jihatdan yaxshi ishlab turishi, texnik xodimlar xavfsizligi kabi masalalarni kun tartibiga qo'ygan. Shu sababli, Buxoro amirligida dastlab temir yo'llar bo'yida rus manzilgohlarini vujudga kelishiga sabab bo'lgan. Amirlik hududida Chorjo'y, Yangi Buxoro (Kogon), Karmana kabi shaharlarda joylashgan rus manzilgohlari aholisi o'zlarining Turkistondagi yaqinlari bilan aloqa qilishda masofa uzoqligi sababli ma'lum bir qiyinchiliklarga duch kelganlar. Dastlab, chopar sifatida maxsus pochta tashiydigan yigitlar otlar bilan yo'l bosib aloqani ta'minlab turganlar. Keyinchalik pochta-kur'yerlik xizmati yo'lga qo'yilgan. Amudaryo Amudaryo flotiliyasi (1888-y) tashkil etilgach, Karkiga qadar flotiliya pochta xabarlarini yetkazib turgan. Shundan biroz vaqt o'tib, Karki, Chorjo'y, Yangi va Eski Buxoro yagona pochta-telegraf liniyasiga ulangan. 1894-yilda Buxoro Rossiya bilan umumiy bojxona tizimiga o'tkazilgandan keyin Karkidan yuz vyorst uzoqlikdagi Kelifda avval telegraf, keyin pochta tashkil qilingan. Shuningdek, Termiz, Ayvoj, Saroy, Chubek, Bogarak degan chegara postlariga yaqin qishloqlarda ham bir yoki ikki xizmatchi tayinlab telegraf ishga tushirilgan. Termizda Rossiya imperiyasi askarlaridan iborat gornizonning joylashtirilishi alohida pochta va telegraf tashkil etish zaruratini yuzaga keltirgan. Samarqand-Termiz trakti qurilishi orqali esa, flotiliyaning Termiz va unga tutash hududlarda favqulodda holatlarda yetarli yordam ko'rsata olmasligini oldini olishi kerak bo'lgan[11, 105]. Pochta-telegraf tarmoqlarini tortilishi, Buxoro amirligining temir yo'lar bo'yida va chegarada yashaydigan Rossiya imperiyasi fuqarolarining ijtimoiy muammolariga ma'lum bir ma'noda yechim bo'lib xizmat qilgan. Yangi Buxoro (Kogon) va Eski Buxoro o'rtasida o'n km masofa bo'lib, Yangi Buxoroda Rossiya imperiyasi siyosiy agentligi joylashgan va turli masalalarda Buxoro amirligi ma'murlari bilan uchrashib turishi lozim bo'lgan. Ikki o'rtadagi yo'lda temir yo'l izini tortish 1901 yilda amalga oshirilgan bo'lib, u rasman O'rta Osiyo temir yo'li Buxoro shaxobchasi deb nomlangan. Ushbu shaxobchaning tashkil etilishi esa, uning texnik holatiga qarab turadigan, ikki mas'ul unter ofitserni belgilashni kun tartibiga qo'ygan[10, 245]. Shunday bo'lsada, Buxoro amirligining katta qismida hali temir yo'l tarmoqlari o'tmagan.

Buxoro amirligining O'rta va Sharqiy hududlari bilan ijtimoiy-iqtisodiy aloqalar juda ayanchli bo'lib, temir yo'llarning mavjud emasligi, quruqlik yo'llarining ta'mirlanmasligi, e'tiborsizlik sababli, aravalar yurishi, savdo mahsulotlarini tashish, yetkazish katta qiyinchiliklarni vujudga keltirgan. Buxorodan Termizga qadar temir yo'l tortilishi O'rta Buxoroni Buxoro amirligining Zarafshon vohasi bilan iqtisodiy aloqalarini mustahkamlash imkonini bergan. Kogon (Yangi Buxoro)dan Termizga qadar temir yo'l tortish masalasini dastlab, Rossiya imperiyasi bosh vaziri P.A. Stolipinga harbiy vazir V.A. Suxomlinov taklif etgan bo'lib, Turkiston general-gubernatorligidagi ma'murlar bu masalaga ehtiyotkor bo'lishni, Termizga qadar temir yo'lining tortilishi, Angliya tomonidan Rossiyaning Hindistonga nisbatan agressiv siyosati sifatida qabul qilishi mumkinligidan ogohlantirgan. Hukumat bu munosabatni rad etib, injener A.N. Kovalevskiyga temir yo'lni qurish uchun Buxoro amiridan kontsessiya olishiga ko'maklashgan[13, 451]. Aslida, Yangi Buxoro va Termiz o'rtasida temir yo'l qurish zarurati XX asrning dastlabki yillaridan boshlab davriy matbuot va savdo-sanoat vakillari o'rtasida keng muhokama qilinib kelingan. Shunday muhokamalarning biri "Turkiston to'plami"da keltirilgan bo'lib, unda muallif, (1909-y) Rejalashtirilayotgan temir yo'l qadimiy karvon yo'li yo'nalishi bo'ylab o'tkazilishi mo'ljallanganligi, Abdullaxon qurgan karvonsaroy va sardoba yonidan o'tishi. Buxoro-Qarshi temir yo'li katta ahamiyatga ega ekanligi, u Zarafshon va Qashqadaryo vohalarini o'zaro bog'lashi, ikki voha o'rtasida mahsulot ayirboshlashni jonlantirishi, Samarqand orqali ushbu yo'lni tortish tarafdori bo'lganlarga, bir izli kichik temir yo'l qurish bilan ish bitmasligini, poyezdni baland tog'lardan o'tkazish oson bo'lmasligi, katta sarf xarajat talab qilishi, Buxoro amirligining tekistlik hududlari orqali olib o'tishning umumiy qiymati 1.237.000 rublga tushishi va arzonligiga oid fikr-mulohazalarni keltirgan[15, 156]. Bu kabi munozarali ma'lumotlarni yana ko'plab keltirib o'tish mumkin.

1911-yil 11-mart kundan boshlab Buxoro amirligi hududida ilk bora matbuot nashr yuzini ko'rgan. Dastlab chop etilgan gazeta "Buxoroyi sharif" deb nomlangan bo'lib, ushbu matbuot organida ham Buxorodan qarshiga tomon tortilishi mo'ljallangan temir yo'l masalasiga alohida e'tibor qaratilib, uning Samarqand shahri orqali emas, Buxoro amirligi hududi orqali o'tishining foydalari keltirilgan. Shuningdek,

hukumatdan ushbu yo'lni Buxoro orqali o'tishida jonbozlik ko'rsatishi so'ralgan [2]. Biroz, muddatdan so'ng, dastlab "Buxoroyi sharif"ga ilova sifatida, avgust oyidan mustqil gazeta sifatida faoliyat olib borgan "Turon" gazetasida ham Qarshi temir yo'li masalasi yoritilgan. Unda, Qarshiga tortiladigan temir yo'lni Samarqand orqali emas, Buxoro orqali o'tkazish Buxoro iqtisodiyoti uchun muhim ahamiyat kasb etishi keltirib o'tilgan. Kogondan temir yo'l Qarshiga tomon tortilsa, Rossiyadan kelgan mahsulotlar Buxoroda arzon bo'lishi ulardan olinadigan zakot Buxoro boylari qo'lida bo'lishi, amirlikning barcha hududlaridan savdogarlarni arzon sanoat mollari olish uchun Buxoroga kelishi ta'kidlangan. Temir yo'l bo'yidagi shaharlar obod bo'lishi, dehqonchilik ishlari bekatlar atrofida iqtisodiyotni rivojlantirishi, keyinchalik temir yo'l Hisor (hozirgi Tojikiston)ga tortib borilsa g'alla va boshqa tijoratlar ham Buxoroga oqib kelishi asoslantirilgan. Shuningdek, Afoniston mollari uchun ham Buxoro asosiy markazga aylanib borishi, keyinchalik Kofiriston (hozirgi Afg'onistonni Nuriston viloyati) va Hindistonga qadar tortilsa Hindiston mollari uchun ham Buxoro markaz rolini bajarishi keltirilgan. Muallif biroz ehtirosiga berilib Buxoro dunyoda birinchi tijorat markaziga aylanishini bashorat qilgan. Agar yo'l Samarqanddan tortiladigan bo'lsa, yo'llarning notekisligi, tog' va daryolardan o'tishi kayeta xarajatlarga olib kelishi mumkin va Buxoroning iqtisodi uchun zararli ekanligi keltirilgan. Kogondan esa mashaqqat kamroq, sarf-xarajat kam bo'lishi aytilgan. Muallif, Kogondan temir yo'l tortilishi uchun hatto temir yo'l o'tishi kerak bo'lgan yerlarni tekinga ijaraga berishni taklif qiladi. Shuningdek, temir yo'lning Buxorodan o'tishida jonbozlik ko'rsatishni Buxoro amirlik hukumati va Kogondagi rus siyosiy agentligidan iltimos qilgan [4]. Qarshi va Termizga tomon temir yo'lning tortilishi Buxoro amirligidagi ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirish imkoni sifatida qaralgan.

Buxoro amirligi hukumatini e'tiborini temir yo'l qurilishiga jalb qilish maqsadida Turkiston o'lkasidagi temir yo'llardan olinadigan daromadlar misol tariqasida keltirilgan. Masalan, "Buxoroyi sharif"ning 3-aprelda chop etilgan 20-sonida, temir yo'l xususida fikrlar keltirilib, uning foydalari ochib berilgan. Toshkent temir yo'li misol tariqasida keltirilib, uning 1909-1911-yillardagi daromadi 7 mln 329 ming so'mga yetganligi, temir yo'l orqali katta foyda olinishi bayon qilingan[1]. Bundan tashqari, Buxoro (Buxoro amirligining Zarafshon vohasi qismi) bilan Qarshi (Qashqadaryoning quyi qismi) o'rtasida yuk (mahsulot) aylanmasi yiliga ikki mln pudni tashkil etgan. Temir yo'l qurilishi tarafdorlari, agar Kogon va Qarshi o'rtasida temir yo'l qurilsa, mahsulot ayrboshlash temir yo'lning birinchi yilidayoq yana 1,5 mln yuk aylanmasiga ko'payishini bashorat qilgan. Yo'l to'liq ishga tushgach, unda yettita poyezd harakatlanishi va umumiy xarajat yiliga 330 ming rubl hisoblangan. Poyezdlar tashiydigan mahsulotlarni pudi (16 kg)dan 0,15 koopeykdan, yo'lovchilardan-1,5 koopeykdan, ikkinchi sinf yo'lovchilaridan 2,5 koopeyk olinsa, temir yo'lning bir yilda o'rtacha daromadi 2.271.000 rublga tengligi hisoblab qayd etib o'tilgan [15, 157]. Qarshi va Termizga tomon temir yo'l tortish arzon tushishi va xavfning kamligi (tog'lardagi tez-tez sel kelishi, zilzila, qor ko'chkisi va ho...) Rossiya imperiyasi ma'murlarini Buxoro orqali o'tkazishga undagan. Temir yo'lning dastlabki qismi bo'lgan Kogon-Qarshi-Kitob yo'nalishi 1915-yilda qurib bitkazilgan va foydalanishga topshirilgan. Termizga tomon temir yo'lni tortish ishlari 1916-yilga kelib yakunlangan[9, 313]. 1912-yilda boshlangan temir yo'l qurilishining cho'zilib ketishiga birinchi jahon urushining boshlanib ketishi va Rossiya imperiyasining og'ir iqtisodiy ahvoli ham sabab bo'lgan. Buxoro Marv, Karki, Kelifga boradigan temir yo'lning o'tishi bilan Buxoro va Afg'onistonda ham kuchlar muvozanati o'zgargan. Rossiya imperiyasining Turkiston o'lkasi, Buxoro amirligida iqtisodiy ta'siri o'sib, siyosiy nuqtai-nazardan Afoniston tomondan bo'ladigan tahdidlarga tayyor turgan. Temir yo'lning o'tishi Qarshi va G'uzor bekliklarining ahamiyati nafaqat muhim boy madaniy vohaning markazi sifati balki, Buxoro va Shahrisabzni, G'uzor orqali Samarqanddan Burdaliq, Karki va Kelifga boradigan yo'llarni tutashtiruvchi ahamiyatini oshirgan[6, 185]. Bir so'z bilan aytganda temir yo'l nafaqat iqtisodiy, balki harbiy strategik ahamiyat ham kasb etgan deb xulosa qilish mumkin.

Kogon-Qarshi-Kitob temir yo'lning ishga tushishi bilan unda mahalliy xom-ashyolarni tashish avj olgan. 1915-yildayoq hozirgi Qashqadaryo vohasida yetishtirilgan paxta mahsulotlarini tashish yo'lga qo'yilgan. Buxoro temir yo'l stantsiyalarida paxta xom-ashyosini tashishga vaqtincha soliq solish bo'yicha moliya vaziri P.L. Barka tomonidan tayyorlangan taqdimot kiritgan bo'lib, keyinchalik ya'ni, mavsum tugagach, bu soliqni olib tashlash taqdimnomasi ham mavjud [14, 639; 680]. Ya'ni, xom-ashyoni tashishdan daromad olishga harakat qilingan. Buxoro amirligi hududida temir yo'lning ishga tushishi katta, muhim iqtisodiy-ijtimoiy hodisa albatta, ammo, ayrim shoviniist mualliflar ushbu voqeaga o'zgacha tus ham berganliklarini ko'rishimiz mumkin. Shunday mualliflardan bo'lgan M.Menshikov o'z maqolasida, Buxoro amirligi hududi Pol'sha hududidan ikki marta katta bo'lgani holda aholisi soni besh marta kamligi, Rossiya imperiyasiga qaram bo'lgandan keyin davlat boshqaruvida ziyon yetkazmaganligi, temir yo'l, telegraf orqali yarim yovvoyi o'lkani sivilizatsiyalashgan davlatlar bilan bog'laganligiga oid

fikr-mulohazalari mavjud [12, 53]. Bu kabi munosabatlar oz bo'lsada uchrab turishining guvohi bo'lish mumkin.

Turkiston o'lkasida Xiva xonligi ham Rossiya imperiyasiga qaram davlatlardan biri bo'lib, xonlikda yetishtirilgan xom-ashyolarni tashib ketish va sanoat mahsulotlarini olib kelish bir qadar qiyinchilik tug'dirgan. Chunki, Xiva xonligi temir yo'l va transport tarmoqlaridan bir qadar chetda qolgan. Ammo, Xiva xonligi hududiga qadar ham temir yo'l tortish rejasi bo'lib, "Turon" matbuot organida Chorjo'y orqali Qo'ng'iro't shahriga qadar temir yo'l tortish maqsadida injener Kranfus chaqirilgani, yo'lning loyihasi chizila boshlanganligiga oid ma'lumotlar keltirilgan [5]. Bizning fikrimizcha, bu yo'lning qurilmay qolishiga birinchi jahon urushining boshlanib ketganligi sabab bo'lgan bo'lsa kerak. Buxoro matbuoti poyezdlar harakatiga alohida e'tibor qaratgan bo'lib, asosan temir yo'lning Kogon bekatiga Toshkent, Krasnovodsk va boshqa shaharlardan keladigan, Kogon bekatidan ushbu yo'nalishlarga tomon jo'naydigan poyezdlar va ularning harakat vaqti, chipta narxi kabi ma'lumotlar gazetalarining to'rtinchi sahifasida keltirib borilgan. Shuningdek, Buxoro-Kogon oralig'ida qatnovchi poyezdlarning harakat jadvali alohida berib borilgan [3]. Buxoro-Kogon o'rtasida qatnovchi poyezdlarning harakatlanish vaqti siyosiy agentlikning Buxoro amirligi hukumati bilan doimiy aloqada bo'lib turishi sababidan alohida jadval qilib berilgan deb, xulosa qilish mumkin.

Xulosa qilib aytganda, XIX asrning oxiri – XX asrning boshlarida Buxoro amirligi hududida temir yo'l izlarining tortilishi bir qator ijobiy ahamiyatga ega bo'ldi. Birinchidan, amirlikning poytaxti Buxoro shahrining O'rta va Sharqiy Buxoro bilan ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlari rivojlana boshladi. Ikkinchidan, temir yo'llarning qurilishi, amirlik bir qator yangi iqtisodiy sohalarni rivojlantirish imkonini berdi. Jumladan, texnik ekinlarni yetishtirish, sanoat korxonalarini vujudga kelishida ahamiyatli bo'ldi. Uchinchidan, Buxoro amirligida yangi burjuaziya elementlari va milliy sanoat ishlab chiqarish shakllana boshladi. Ammo, ijobiy o'zgarishlar bilan salbiy oqibatlar ham ko'zga tashlangan bo'lib, amirlik hududida Rossiya imperiyasi ta'siri tobora oshib borgan. Shuningdek, amirlikdagi savdo va sanoat kabi yetakchi tarmoqlarda imperiyaning kuchli raqobatbardosh korxonalari qo'lga o'tib keta boshlagan.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Ichki xabarlar // Buxoroyi sharif 20-son 1912-yil 3-aprel.
2. Mahalliy xabarlar. Buxoro temir yo'li loyihasi // Buxoroyi sharif 13-son, 1912-yil 26-mart.
3. Poyezdlar vaqti // Buxoroyi sharif 20-son 1912-yil 3-aprel.
4. Qarshi temir yo'li // Turon 13-son 1912-yil 27-avgust.
5. Turkiston xabarlari rukni. Yangi temiryo'l // Turon. 39-son. 1912-yil 6-dekabr.
6. Евреинов. Рекогносцировка пути через Джамский перевал на Гузар и на Карши 1887 г. ген. штаба полк. Евреинова // Туркестанский Сборник. Том 544. – С. 167-207.
7. Железная дорога в Самарканд // Туркестанский сборник. Том 432. – С. 95-97.
8. Из Чарджуя // Туркестанский сборник. Том 461. – С. 169-170.
9. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836-1917 гг. - СПб., 1994. – 336 с.
10. Литвинов В.П. Первая железная дорога в Средней Азии и ее охрана: Историко-правовой аспект // Власть, 2021. № 04. – 240-246.
11. Логофет Д.Н. Почтово-телеграфные учреждения в Бухарских владениях // Туркестанский Сборник. Том 442. – С. 104-107.
12. Меншиков М. Маленькие соседи // Туркестанский сборник Том 542. – С. 50-54.
13. Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909-1917 гг. / 1910 год. - М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2001. - 496 с.
14. Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909-1917 гг. / 1915 год. - М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. - 715 с.
15. Шульц. Бухара – Каршинский жел.-дар. Путь. // Туркестанский сборник Том. 508. – С. 156-157.