

Фарғона Водийсида Темир Йўл Қурилиши Тарихидан

Жобборов Зокиржон Андуганпоров ўғли¹

Россия империяси Туркистонни забт этар экан, унинг олдига қўйган ягона мақсади – ўлканинг миллий бойликларидан саноат эҳтиёжлари йўлида фойдаланиш, ўлкани ўзининг хом ашё манбаи ва тайёр маҳсулотлар бозорига айлантиришдан иборат эди. Бу борада асосий муаммолардан бири Туркистон ўлкасини Россия империяси билан боғлаб турувчи улар ўртасида мустақкам харбий, сиёсий-маъмурий савдо–иктисодий алоқаларини амалга ошириш учун замонавий транспорт воситаларининг мавжуд эмаслиги эди. Бу транспорт воситаси–темир йўллар бўлиб, бир сўз билан айтганда Туркистонга темир йўл ўтказилиши Россиянинг ўлкадаги мавқеини мустақкамлаши лозим эди.

Туркистонга темир йўллар ўтказиш борасидаги фикрлар XIX асрнинг 50- йилларида ўлкада Россия империяси муштамлақчилиги ўрнатилишидан илгариек вужудга келган эди. XIX асрнинг 60-70-йилларига келиб, темир йўллар ўтказиш масаласи империя ҳукуматининг Ўрта Осиёда амалга оширилиши лозим булган энг муҳим ишлари жумласидан ўрин олди. Бу масала Москва қишлоқ хўжалик жамияти, Рус-техника жамияти, География жамияти, Табиатшунослар жамияти, Рус савдоси ва саноати билан ҳамкорлик жамиятлари мажлисларида кўриб чиқилган ва муҳокама қилинган эди[1,20]. Бу даврда Туркистонда темир йўл қурилишини таклиф этувчи 40 дан ортиқ лойиҳалар ишлаб чиқилган бўлиб, уларни ўзининг мақсад ва йўналишига кўра тўртта асосий гуруҳга бўлиш мумкин.

1. Каспий ва Орол денгизи оралигидан Ўрта Осиёнинг ичкарасигача бўлган йўналишдаги темир йўл лойиҳалари.
2. Тошкент – Оренбург йўналишидаги темир йўл лойиҳалари.
3. Париж – Калкутта йўналишидаги яъни, Европани Хиндистон, эрон Афғонистон, Хитой билан Ўрта Осиё орқали боғловчи темир йўл лойиҳалари.
4. Каспий денгизи бўйидан Туркистон ўлкасининг ички ҳудудларигача бўлган йўналишдаги темир йўл лойиҳалари[2,15].

Туркистон ўлкасининг энг аҳамиятга эга бўлган ҳудудларидан бири Фарғона водийсига темир йўл олиб кириш шубҳасиз империянинг олдига қўйган муҳим вазифаси эди.

1897-йил 27-нўябрда Қўқонга 1-поезд кириб келди. 1899-йил поезд Тошкентга етиб борди. 1897-1898-йилларда Марвдан Кушкага қадар темир йўл қурилди. Каспийтемир йўли ва Самарқанд - Андижон темир йўли ва Россия харбий вазирлиги томонидан бошқарилган.

1899-йилда Каспийтемир йўли Самарқанд-Андижон темир йўли билан бирлаштирилди ва Ўрта Осиё темир йўли деб номланди. Ўрта Осиё темир йўлининг харбий-стратегик маънода аҳамияти шундан иборат эдики, авваломбор, у Каспий денгизининг қирғоқларини ҳимоя қилишда катта рўл ўйнайди. Империянинг кавказортидаги сиёсий мавқеини мустақкамланди. Ўрта Осиёни эрон ва Афғонистондан ажратиб турувчи барча ҳудудларда рус харбий гарнизонларининг қўйилиши рус ҳукуматининг Англия билан муносабатларда хотиржамликка эришишга сабаб бўлди.

1902-йилда инженер Ковалевский хусусий капитал ҳисобидан Қўқон-Наманган темир йўли қуриш ташаббуси билан чиқди. Унинг ташаббуси қўллаб қувватланди. Лекин бу режа рус-япон уруши туфайли ортга сурилди. 1906-йил майда Туркистон генерал- губернатори хусусий капитал ҳисобидан темир йўл қурилишини давом эттиришни таклиф қилди. 1906-йил июнда Ковалевский Қўқон-Наманган темир йўли қуриш учун акционерлик жамияти ташкил этди. Қўқон – Наманган темир йўлининг узунлиги 86 верстни ташкил этган. 1908-йил 14-июлда подшо томонидан Қўқон-Наманган темир йўли қурилиши тасдиқланди. Ковалевский 1902-йил ноябрда рус-хитой банкининг Самарқанд бўлими билан акционерлик бадалларини тўплаш тўғрисида битим тузди. Аксияларни сотиб олмақчи бўлган ҳар қандай киши 100 рублдан ортиқ пул тўплаши керак эди.

А.Н.Ковалевский ҳукуматдан жамиятнинг қимматли қоғозларини кафолатлашни ва акционерлик капитални камайтиришни сўради. Уни йирик молиявий гуруҳлар ва Фарғона савдо-саноат доиралари қўллаб қувватлади. Янги темир йўл комиссияси 1909 йил 6-октябрда Қўқон-Наманган темир йўли акционерлик жамияти аксияларини давлат томонидан кафолатлади. 1910 йил 13 апрелда жамиятнинг янги устави қабул қилинди[3, 178]. 1910 йил июл-октябрда қўшимча изланишлардан сўнг темир йўлнинг узунлиги 85,08 верст бўлиши белгиланди. 1910 йил 15-октябрда амалда зарур бўлган барча маблағ тўплаб бўлинганди. 1911-йил 9-майда инженер Ф. Киригер бошчилигида қурилиш бошланди. Қурилишда турли миллатга оид мингдан ортиқ ишчи ишлади. Темир йўл қурилиши учун деҳқонлардан 180 десятина, давлат ерларидан 257 десятина ер олинди. 1912-йил 1-январда

¹ Наманган давлат университети Тарих йўналиши талабаси

Сирдарё устига ёғоч қўприк қурилди. 1911-йил 2-майда Қўқон-Наманган темир йўл и қурилиши бошланган вақтда Ковалевский алоқа йўллари вазирлигидан темир йўл ни Учқўрғон-Ҳаққулбод қишлоғи орқали Андижонга етказиш учун рухсат сўради. Ҳукумат 26-августда розилик берди. 1912 йил мартда Қўқон-Наманган темир йўли жамияти темир йўл ни Намаган орқали Учқўрғон-Ҳаққулбод Андижон орқали Жалолободга етказишга қарор қилди. Режалаштирилган йўл аҳоли зич жойлашган ҳудудлар Андижон, Ўш, Намаган ерларидан ўтиши ва Фарғона водийсининг халқа темир йўли умумроссия темир йўл тармоғига уланиши керак эди. Темир йўл Андижон уездининг жуда бой волостлари Олтинкўл ва Балиқчидан ўтиши режалаштирилди.

Намангандан Андижон орқали Жалолободга ўтадиган йўлга нафақат аксиядорлар, балки подшо ҳукумати, ўлка бошқаруви, маҳаллий ва рус буржуазияси катта қизиқиш билдирилди. Чунки бу темир йўл Фарғона водийсининг пахта тайёрловчи ҳудудларини марказ билан боғларди. Подшо ҳукуматини Ўрта Осиёда темир йўл ларни кенгайтиришдан бошқа мақсади ҳам бор эди. 1905-1907 йиллардаги рус инқилобидан кейин подшо ҳукуматининг асосий вазифаси эски тартибларни сақлаб қолиш эди. Бунинг учун чекка ўлкаларда ўзининг мавқеини мустаҳкамлаши керак эди.

Фарғона водийсида хусусий темир йўл қуриш учун Ковалевскийдан бошқа сармоядорлар ҳам ҳаракат қилганлар. Улар орасида Россия империясининг юқори амалдорлари ҳам бор эди. 1911-йил 27- сентябрда княз М.М. Полгоруков, инженер М.А. Маевский, В.П. Харчевников алоқа йўллари вазирлигидан Ўрта Осиё темир йўлининг Асака стантсиясидан Ўш шаҳригача 50 верст, Горчаковдан Янги Марғилонгача 40 верст узунликдаги темир йўл қуриш учун рухсат сўрадилар. 1911-йил 22 ноябрда улар шу йўналишларда темир йўл қуриш ҳуқуқини олдилар. 1913-йил 6- апрелда инженер Вайнберг Асака стантсиясидан Жалолободгача 75 верст узунликдаги темир йўл қуриш учун алоқа йўллари вазирлигидан рухсат сўради. 1913-йил 12-июлда подшо Қоқон Наманган темир йўли жамиятини Фарғона темир йўл жамияти деб номлаш тўғрисида қарор чиқди. 1914-йил 1-майда темир йўл қурила бошланди, 2 йилдан сўнг Наманган-Жалолобод йўнилишида поезд қатнай бошлади.

Фойдаланилган адабиётлар

1. Аҳмаджанова З. К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. – Т.: Фан, 1984. – Б. 15.
2. Ziyoyev H. O'zbekiston mustamlaka va zulm iskanjasida (XIX asrning ikkinchi yami va XX asr boshlari) – Т.: Sharq, 2006. – В. 178.
3. Tog'ayeva A. Z. Toshkent – Orenburg temir yo'li va uning Turkiston ijtimoiy – iqtisodiy hayotida tutgan o'rni. Tarix fan. nom. diss. avtoref. – Т.: 2010. – В. 20.