

ФАРҒОНАДА ТЕМИР ЙЎЛЛАР ҚУРИЛИШИГА МИЛЛИЙ ЗИЁЛИ ВА ТАРАҚҚИЙПАРВАРЛАР МУНОСАБАТИ

THE ATTITUDE OF NATIONAL INTELLECTUALS AND REFORMISTS TOWARDS THE CONSTRUCTION OF RAILWAYS IN FERGANA

ОТНОШЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ И ПРОГРЕССИВНЫХ ДЕЯТЕЛЕЙ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ФЕРГАНЕ

Тоғаева Анора Зайниддиновна

Тарих фанлари номзоди, катта илмий ходим

Фанлар академияси Тарих институти

e-mail: anora.togaeva@mail.ru

tel: +998 90 902 65 85

Annotatsiya.

Ushbu maqolada Farg'ona vodiysi temir yo'l transportining vujudga, kelishi, uning tarixiy shart-sharoitlari, islohotdan ko'zlangan asosiy maqsadlar hamda mazkur qurilishga milliy ziyoli va taraqqiyparvarlarning munosabatlari haqida so'z ketadi.

Abstract.

This article discusses the emergence of railway transport in the Fergana Valley, the historical conditions that led to its development, the main objectives of the reform, and the attitudes of national intellectuals and reformists toward the construction of the railway.

Аннотация.

В статье рассматриваются возникновение железнодорожного транспорта в Ферганской долине, исторические условия его появления, основные цели реформы, а также отношение национальной интеллигенции и прогрессивных деятелей к строительству железной дороги.

Kalit so'zlar.

Temiryo'l, O'rta Osiyo temir yo'li, Turkiston, Samarqand-Andijon yo'nalishi, Qo'qon-Namangan yo'nalishi

Keywords:

Railway, Central Asian Railway, Turkestan, Samarkand-Andijan route, Kokand-Namangan route

Ключевые слова:

Железная дорога, Среднеазиатская железная дорога, Туркестан, маршрут Самарканд-Андижан, маршрут Коканд-Наманган

Туркистондаги илк темир йўл тармоқлари XIX асрнинг сўнги чорагидан бошлаб барпо этилган. Хусусан, 1880-йилларда Россия империясининг ҳарбий-стратегик вазияти Каспий денгизи қирғоқларидан бошланиб, Туркистоннинг ичкари қисмигача давом этган Ўрта Осиё темир йўлини қуришни тақозо этган. Ўрта Осиё темир йўли Туркистонда Россия империясининг ҳарбий-стратегик ва сиёсий ҳолатини мустаҳкамлашга хизмат қилиш билан бирга, ўлкадаги иқтисодий-ижтимоий жараёнларга таъсир кўрсатган.

Ўрта Осиё темир йўли (дастлаб Каспийорти темир йўли деб номланган) ва у олдиндан ишлаб чиқилган ҳамда тасдиқланган яхлит лойиҳа асосида эмас, балки кичик-кичик лойиҳалар асосида бунёд этилган. Жумладан, Каспий бўйларида Самарқандгача бўлган масофадаги темир йўл қуриб битказилмасдан илгари йўлни Тошкент ва Фарғона водийсига етказиш лозимлиги ҳақидаги таклифлар илгари сурила бошлаган. Чунки Туркистоннинг сиёсий-маъмурий, савдо ва маданий маркази бўлган Тошкент ҳамда ўлканинг пахта етиштирувчи асосий ҳудуди ҳисобланган Фарғона вилоятини темир йўл тармоқлари орқали Россиянинг марказий қисмлари билан боғлаш империянинг иқтисодий манфаатлари учун ўта муҳим эди. Империянинг сиёсий ва ҳарбий-стратегик эҳтиёжлари ҳам ушбу ҳудудларда темир йўл қурилишини талаб этар эди. Тошкент ва Фарғонага ўтказиладиган темир йўлни қуришга кўплаб чет эл компаниялари ва тадбиркорлари ўз маблағларини таклиф этган бўлсалар-да, ушбу йўлни давлат хазинаси ҳисобидан қуришга қарор қилинган. Бу масалада аниқса Туркистон генерал-губернатори А. Вревский қатъийлик билан ёндашган эди [1].

1895 йилнинг 27 майида Самарқанд – Андижон йўналишини Тошкент шохобчаси билан қуришга қарор қилинди, 21 сентябрда эса бу ерда қурилиш ишлари бошланди. 1897 йилда Қўқонга биринчи поезд келди. 1899 йилда Тошкентгача темир йўл қуриб битказилди. Самарқанд – Тошкент йўналишининг узунлиги 357 кмни, Урсатъевдан Андижон станциясигача бўлган масофа эса 325 кмни ташкил этди [2]. Шу тариқа, 1895-1899 йилларда қурилган Самарқанд – Андижон – Тошкент йўналишидаги темир йўл тармоғи Фарғона водийсини Туркистон минтақасининг бошқа ҳудудлари билан боғлашга хизмат қилди. Ўрта Осиё темир йўли қурилиши давлат хазинаси ҳисобига барпо этилган эди. Кейинчалик, 1901-1906 йилларда Тошкентдан Оренбурггача бўлган масофада темир йўл қурилиб, Туркистон минтақаси билан Россия империяси ҳудуди тўғридан-тўғри боғланди.

Темир йўллар ўз даврининг энг муҳим ва замонавий транспорт воситаси бўлиб, Туркистонда темир йўллар қурилиши масаласига кўпчилик зиёлилар ўз муносабатларини билдириб ўтганлар. Маҳмудхўжа Бехбудий ҳам темир йўллар қурилишини ижобий баҳолаган ҳолда, уларнинг мустамлакачилик моҳиятини ҳам яхши англаган эди. 1899 – 1900 йилларда Ўрта Осиё темир йўли орқали ҳаж зиёратига отланган Маҳмудхўжа Бехбудий сафари давомида темир йўлнинг афзалликларини баён этар экан, уларни “маданият белгиси” сифатида баҳолаганини бир неча ўринда кўриш мумкин. Хусусан, туркман ерларидан ўтаётганида таассуф билан: “Йўл устиндаги туркманларни ... хануз белида аксарият ила ханжари бордур. Аммо алар ханжар ўрнига қалам тутуш замони келганини билмайдурлар. Кўз олдидаги маданият асари бўлган шаҳар ва оташ аробадан ибрат олмайдурлар [3; 58]...”, – дейди.

Шунингдек, Истамбулда поездга ўтирганида мазкур темир йўлларнинг “соҳиби” Австрия насоролари эканлигини қайд этар экан: “Бечора мусулмонлар беш юз йилдан бери Оврупода ўлтуруб, Оврупо одати, либоси ва ямон ишларини одат қилиб, аммо илм ва ҳунаридан керагинча ҳисса

олмабдурлар. Бул ҳар ерда шундайдир. Бу кунгача бир чақирим темур йўлни бино қилмоқға бутун мусулмонларнинг илм ва иқтидори йўқдур” [3; 72], – деб афсус билан ёзган эди. Дарҳақиқат, бу даврда аксарият ислом мамлакатлари Ғарб давлатлари мустамлакачилиги остида бўлиб, уларнинг аксариятига темир йўллар метрополиялар ташаббуси билан олиб келинаётган эди.

Фарғонанинг мустамлака давридаги тарихини ўрганиб, бу борада ўз кўрган-кечирганларини ёритган Муҳаммад Азиз Марғилоний [4] темир йўл ўлка аҳолиси ҳаётига салбий таъсир кўрсатаётганини очиқ-ойдин қайд этиб ўтгани эътиборга лойиқдир. У “...тарихи 1898 эдики, Фарғонага вагон, яъни оташароба, темир йўл бу хангомаларни олиб келди. Бу оташароба келгандан сўнг Фарғонага ҳар хил ва ҳар ранг ва ҳар дин, миллатдаги одамлар кўп келиб, шаҳарлар одамга тўлди, еру мулкларнинг нархлари неча хисса қиммат бўлди” [5; 73], деб ёзар экан, шундан сўнг иморатлар мрамартош ва ғиштлар билан бино этила бошлагани, мрамар ва тошқўмир маъданларини қидириш ишлари авж олиб кетганини таъкидлаган. Муаллифнинг қайд этишича, бу пайтда “Пахта ва пилла баҳоси жуда кўтарилиб, ҳамма ерларга пахта экадиган бўлиб, қора ғалла зироатини экмайдиган бўлдилар. Шу учун атроф мамоликлардан ҳар қанча вагонда ғаллот келса, каппонда бир ҳафта, икки ҳафтадан ўтмасдан туриб, ҳаммаси сотилиб кетар ...эди”. Муҳаммад Азиз Марғилоний ҳар қанча ғалла келса ҳам, одамларнинг кўплигидан арзончилик бўлмаётганлигини, нархлар қиммат эканлигини таъкидлар экан, “Оташароба бойлар ишига ривож ва камбағалларга зарар етказиб турибди”, деган фикрларни билдиради. Шунингдек, у “вагон” келиши билан маъдани рағбан, яъни нефт топилган жойлар – Чимён ва Олтиариққа “машина ва усталар олдириб келиб”, корхоналар бино этилганини маълум қилади [5; 74].

XX аср бошларига келиб, рус ҳукумати минтақада ички темир йўл тармоқларини қуриш ишига хусусий маблағларни жалб этишга қарор қилади. Худди шундай йўллар Туркистон генерал-губернаторлигининг Фарғона вилояти ва Бухоро амирлиги ҳудудида барпо этилади. Бунга бир қатор омиллар сабаб бўлган эди.

Империянинг мустамлакачилик манфаатлари доирасида Фарғона водийси ўзига хос ўрин тутган бўлиб, ҳудуднинг пахтачилик учун энг қулай майдонларга эга эканлиги, ипак, тошқўмир ва нефт сингари табиий бойликлари, арзон ва кўп сонли ишчи кучи мустамлакачиларнинг алоҳида эътиборини тортган эди [6]. Ўрта Осиё темир йўлининг Самарқанд – Андижон йўналиши қурилиши минтақанинг асосий пахта манбаи бўлган Фарғона вилоятини Россия саноат минтақаларига яқинлаштириб, бу ерда пахта етиштиришнинг янада кучайишига сабаб бўлди. Бироқ вилоятнинг Андижон, Наманган, Ўш каби муҳим ва бой ҳудудлари темир йўл тармоғидан четда қолиб кетган эди. Шу сабабли ушбу ҳудудларни темир йўллар воситасида ўзаро боғлаш масаласи кўрила бошланган ва бу борада турли таклифлар берилган. Жумладан, темир йўл муҳандиси ва йирик сармоядор А.Ковалевский давлат ғазнасидан эмас, балки хусусий маблағ

хисобига Қўқон – Наманган йўналишида темир йўл қуриш таклифини киритади. Таклиф Туркистон генерал-губернаторлиги маъмурияти томонидан маъқуллангач, 1903 йили тадқиқот ишларини олиб борган А.Ковалевский темир йўл лойиҳасини яратади. Аммо тез орада бошланиб кетган рус-япон уруши унинг амалга оширилишини бирмунча вақт ортга суради [7; 33].

1908 йилга келиб мазкур лойиҳа император томонидан тасдиқланади ва унинг асосчиси Қўқондан Намангангача бўлган 86 верст узунликдаги темир йўлни қуриш учун Қўқон – Наманган пайчилик жамиятини тузади [8; 309]. 1910 йили керакли маблағ йиғилгач, 1911 йил 9 майдан темир йўл муҳандиси. Ф. Кригер раҳбарлигида қурилиш ишлари бошланади ва у Фарғона темир йўли қурилишига бошчилик қилади.

Фарғона водийсида темир йўлларнинг ишга туширилишини Исоҳқон Ибрат мамнунлик билан қарши олган. 1912 йил декабр ойининг охирларида Қўқон-Наманган йўналиши фойдаланишга топширилган. Ушбу жараёнларга гувоҳ бўлган Исоҳқон Ибрат Наманганга темир йўл қурилиши натижасида манзилга осонлик билан етиб бориш имкони пайдо бўлганидан мамнун бўлиб: “Бул биз Наманган халқига ниҳоятда фойдалиқ иш бўлиб, ҳамма халқ, алаҳхусус савдогар ва саёҳат қиладургон кишига зарурдир, иншооллоҳ”, – деб таъкидлаган эди [9].

Исоҳқон Ибрат темир йўл қатновларининг бирин-кетин очилганлиги ҳақида маълумот бериб, айрим станцияларда, хусусан Наманганда очилиши маросими тантанали равишда ўтказилганлигини тасвирлаб берган [10].

1913 йили Наманган-Қўқон жамияти Фарғона темир йўли жамияти номини олади. Бу даврда ўлка маъмуриятига темир йўлни Фарғона водийсининг қолган ҳудудлари билан ҳам боғлаш ҳақидаги турли таклифлар киритилган. 1913 йили империя ҳукумати темир йўл қурилишини Наманган – Жалолобод йўналишида давом эттиришга руҳсат беради. Қурилиш ишлари 1914 йилнинг 1 май кунидан бошланиб, 1916 йили юк ва йўловчилар қатнови йўлга қўйилади [7; 37].

Шу тариқа, Туркистоннинг ўта салмоқли деҳқончилик ўчоқларидан бири, империянинг пахта ва пилла етиштириш бўйича энг муҳим хомашё манбаси, табиий маъданларга бой Фарғона вилоятида хусусий маблағ эвазига бунёд этилган илк темир йўл тармоғи рус давлати ва сармоядорлари манфаатлари йўлида фойдаланиш имкониятларини янада кенгайтириб берган эди.

Фарғона темир йўлини Туркистон халқларининг миллий манфаати нуқтаи назаридан баҳолаган Абдулҳамид Чўлпон халқни темир йўллар қурилишининг зиддиятли жиҳатларини ҳам эътиборга олиш ва диққатлироқ бўлишга ундаб, жумладан, шундай ёзганди: “Бул темир йўлларнинг кўп экин жойларини босиб ўтмоғи, масжид ва хоналарни вайрон қилуб ўтмоғидек зарарлари бўлса ҳам, фойдаси яна кўпроқдур. Йўл босмачилари ва бошқа ўсолларнинг ҳужумидан қутилмоққа фойдаси тегар, қишлоқлар яқинлашар, обод бўлуб маъмурлашар, арзон ерлар қиймат бўлур” [11]. Шу билан бирга,

“темир йўлларнинг бормоғи билан таноби 100 сўмлик ерлар албатта 1000 сўмгача чиқар”, деб таъкидлар экан, халқни пулга қизиқиб, асло ерни сотмасликка ундайди: “Ўзимиз дунёга яланғоч куюнча келуб, онамиз, ватанимиз, тупроғимиз бизни боқар, ризқ берар, катта қилар. Дунёда яшатар ул онани сотганлар албатта неъматнинг қадрини билмаган куфрони неъмат қилган бўларларки, кўп ёмон гуноҳга ботарлар” [11].

Абдулҳамид Чўлпон темир йўл қурилишидан келадиган фойда ҳам “ғайри миллат”ларга насиб бўлаётганидан куюнади, темир йўл қурилишида ўз маблағи билан иштирок этаётган миллат вакиллари қўллаб-қувватлайди: “Мана шул Фарғона темир йўлида бир суюнадурғон иш бордурки, 700 танобча ерга истанса вокзал ва искалад қилмоқ ишини Намангандан туруб асли тошкентлик мухтарам мулла Абдуллоҳ Афанди Ҳамидуллоюф олмишдур”. Темир йўл вокзалини кўришга борган Чўлпон Абдуллоҳ афандининг укаси Абдулазиз афанди билан учрашиб, ундан: “...шундоғ катта муассасаларнинг фойдасини оврўпалилар кўриб, онларнинг кунлариға ўтаётганиға ичимиз очишуб, “Наманган” истонсасини бино қилмоқға ҳам олган эдик. Энди мана Андижон катта истонсасини ҳам олдик”, деган фикрларни эшитган [11]. Бундан ифтихор қилган миллат ойдини “...ватанимизнинг бойлигини, тижоратимизнинг фойдаларини четлар чўнтагига солмасдан ва бермасдан, ўз чўнтагимизда олуб юрмагимиз керакдур...”, деб қайд этади. Шу асосда Чўлпон темир йўллар қурилиши ва унинг фаолияти энг аввало Туркистон аҳлига фойда келтириши ҳақида қайғуриб, бу борадаги маълумотларни ва ўз қарашларини даврий матбуотда кенг ёйишни ўз бурчи деб билган.

Кўриб ўтилганидек, миллий зиёли ва тараққийпарвар жадидлар ўз даврининг иқтисодий жараёнларини теран ҳис қилиш билан бирга, уларнинг мустамлакачилик моҳиятига эътибор қаратганлар ва баъзида очик, баъзан эса нозик ишоралар орқали халқни бундан огоҳ бўлишга ундаганлар. Мустамлака чекловлари (цензура) кучли бўлган шароитда ўша давр тузумидан норозиликларини даврий матбуот орқали баён этибгина қолмай, балки халқни ҳам онгли равишда иш тутишга чақирган зиёлилар миллат ривожини тилаб иш тутган эдилар.

Фойдаланган манба ва адабиётлар

1. Ўз МА, И-1 жамғарма, 13-рўйхат, 5-йиғмажилд, 83-варақ.
2. Ходжаев С. Развитие транспорта в Узбекистане. – Ташкент: Госиздат Уз ССР, 1957.
3. Махмудхўжа Бехбудий. Саёҳат хотиралари. Танланган асарлар. Тузатилган ва тўлдирилган 2-қайта нашри. – Тошкент, 1999.
4. Муҳаммад Азиз ибн Муҳаммад Ризо Марғилоний – тарихчи, XIX асрнинг сўнгги чорагида Туркистон генерал-губернаторлиги тасарруфидаги Фарғона вилояти Марғилон уезди маҳкамасида хизмат қилган.

5. Муҳаммад Азиз Марғилоний. Тарихи Азизий. Нашрга тайёрловчилар, сўзбоши ва изоҳлар муаллифлари: т.ф.д., профессор Ш.Воҳидов, Д.Сангирова. – Тошкент, 1999.
6. Газета “Туркестанские ведомости”. 1904. № 1.
7. Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX – начало XX вв.) – Ташкент: Фан, 1984. – 127 с.
8. Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900 – 1917). Научные работы и сообщения. Кн. 2. Ташкент. 1961.
9. Исҳоқхон Ибрат. Наманган темир йўли. Туркистон вилоятининг газети. 1911 йил, 13 октябр. 77-сон.
10. Исҳоқхон Ибрат. Қўқон – Наманган темир йўлининг очилиши. Туркистон вилоятининг газети. 1912 йил, 15 июл. 54-сон.
11. Чўлпон. Ватанимиз Туркистонда темир йўллар. “Садойи Фарғона” газетаси. 1914 йил 6 июн. 26-сон.