



UDK:39:908 (575.151)

Fayzulla OCHILDIYEV,
O'zbekiston Milliy universiteti professori, t.f.d
E-mail: fayzulla ochildiev@gmail.com

URDU professori, t.f.d.U.I. Abdullayev taqrizi asosida

FROM THE HISTORY OF RAILWAY CONSTRUCTION IN THE BUKHARA EMIRATE

Annotation

This article analyzes the construction of the railway connecting Central Asia with Russia, as well as the process of laying railway tracks in the territories of Turkestan and the Bukhara Emirate. Particular attention is paid to the impact of railway construction on economic and political relations between Turkestan, the Bukhara Emirate, and the Russian Empire. The participation of private entrepreneurs in financing and implementing railway projects is examined, along with discussions on the plans for the construction of the Bukhara-Termiz railway in the early 20th century and the history of its completion.

Key words: Bukhara Emirate, Turkestan, Central Asia, Russia, railway, project, Caspian Sea, Orenburg, Tashkent, Kagan, Termiz, trade, economy.

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В БУХАРСКОМ ЭМИРАТЕ

Аннотация

В статье анализируется строительство железной дороги, соединяющей Среднюю Азию с Россией, а также процесс прокладки железнодорожных путей на территории Туркестана и Бухарского эмирата. Особое внимание уделено влиянию железнодорожного строительства на экономические и политические связи между Туркестаном, Бухарским эмиратом и Российской империей. Рассматривается участие частных предпринимателей в финансировании и реализации железнодорожных проектов, а также обсуждаются планы строительства Бухара-Термезской железной дороги в начале XX века и история завершения её строительства.

Ключевые слова: Бухарский эмират, Туркестан, Средняя Азия, Россия, железная дорога, проект, Каспийское море, Оренбург, Ташкент, Каган, Термез, торговля, экономика.

БУХОРО АМИРЛИГИДА TEMIR YO'LLAR QURILISHI TARIXIDAN

Annotatsiya

Maqolada O'rta Osiyoni Rossiya bilan bog'lovchi temir yo'lining qurilishi, Turkiston va Buxoro amirligi hududlariga temir yo'lining kirib kelishi, Temir yo'l qurilishi natijasida Turkiston, Buxoro amirligi va Xiva xonligining Rossiya bilan bog'lanishi tahlil qilingan. Shuningdek, temir yo'llarni qurishda xususiy tadbirkorlarning ishtiroki yoritilgan. XX asr boshlarida Buxoro-Termiz temir yo'lini qurishga doir loyihalar va yo'lining qurib tugatilish tarixi o'rganilgan.

Kalit so'zlar: Buxoro amirligi, Turkiston, O'rta Osiyo, Rossiya, temir yo'l, loyiha, Kaspiy dengizi, Orenburg, Toshkent, Kogon, Termiz, savdo, iqtisod.

Kirish. XIX asrning 80-yillari boshlariga kelib Rossiya imperiyasining harbiy-strategik va siyosiy ahvoli tezda O'rta Osiyoda temir yo'llarni qurishni taqozo qildi. 1873 yili Turkiston general-gubernatori general fon Kaufman Rossiya hukumatidan O'rta Osiyoda temir yo'l qurishni so'rab yozma ravishda murojaat qildi. Shu davrdan boshlab O'rta Osiyoni Rossiya bilan bog'lovchi temir yo'lni qurish masalasi dolzarb masalaga aylandi.

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. Tadqiqotchilardan M.A.Terentev, Z.K. Axmadjanova, A.M. Aminov va boshqalarning ilmiy tadqiqot ishlarida XIX asrning 80-yillariga kelib Rossiya imperiyasining harbiy-strategik va iqtisodiy jihatdan muhim bo'lgan O'rta Osiyo temir yo'lining qurilishi hamda u bilan bog'liq bo'lgan masalalar o'rganilgan[1]. Arxiv manbalari[2] hamda N.Musaev, A.Z.Tog'ayeva. kabi tadqiqotchilarning asarlarida esa O'rta Osiyoni Rossiya bilan bog'lovchi temir yo'lining qurilishi, Turkiston va Buxoro amirligi hududlariga temir yo'lining kirib kelishi, uning o'lka iqtisodiga ko'rsatgan ta'siri temir yo'l qurish masalasiga doir 40 dan ortiq loyihalar tahlil qilingan.

Tadqiqot metodologiyasi. Tadqiqotda qiyosiy tahlil, statistik va miqdoriy tahlil, tarixiy ma'lumotlarni umumlashtirish, davriy-muammoviy, xolislik va tizimlilik kabi ilmiy tadqiqot usullaridan atroflicha foydalanilgan. Dunyo miqyosida Markaziy Osiyo xalqlari tarixi bo'yicha,

jumladan, Buxoro amirligining XIX asrning ikkinchi yarmi–XX asr boshlari tarixini o'rganishga doir tadqiqotlar olib borilmoqda. Buxoro amirligi aholisining ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayoti, savdo-iqtisodiy munosabatlari tarixiga oid ma'lumotlarni qiyoslash va xolis talqin qilish, Buxoro amirligi hududlariga temir yo'lining kirib kelishi, temir yo'l qurilishi natijasida amirlikning Rossiya bilan bog'lanishi kabi masalalar ko'rib chiqildi.

Tahlil va natijalar. Rossiya imperiyasi O'rta Osiyoning katta qismini o'zining iqtisodiy ta'sir doirasiga olganidan so'ng e'tiborini o'lka bozorlari hamda asosiy xom ashyo mahsulotlari ustidan to'la hukmronligini o'rnatishga qarata boshladi. Bu maqsadlarni amalga oshirishda dastlab Metropoliya bilan mustamlaka o'rtasida savdo-sotiq va mahsulot almashuvini kuchaytirishga harakat qila boshladi. Xonliklar bilan Rossiya o'rtasida bu davrgacha foydalanib kelingan karvon yo'llari Rossiya xukumatining ko'zlagan maqsadlarini qondirish imkonini bermasdi.

Shuning uchun ham o'lkani Rossiya bilan bog'lovchi temir yo'l qurish masalasi o'zining dolzarbligi bilan Rossiya hukumatining kun tartibidan joy olib keldi. Qisqa vaqt ichida Rossiya hukumati tomonidan O'rta Osiyoga temir yo'l qurish loyihalarini ishlab chiqish uchun ruxsat berildi. Shundan so'ng temir yo'l qurish masalasiga doir 40 ga yaqin yangi loyihalar ishlab chiqildi[3].

Ishlab chiqilgan bu loyihalarni o'zining maqsadi va yo'nalishiga qarab to'rtta asosiy guruhga bo'lish mumkin:

1. Kaspiy va Orol dengizlari oralig'idan O'rta Osiyoning ichkarisigacha bo'lgan yo'nalishdagi temir yo'l loyihalari;

2. Orenburg–Toshkent yo'nalishidagi temir yo'l loyihalari;

3. Parij–Kalkutta yo'nalishidagi ya'ni, Yevropani Hindiston, Eron, Afg'oniston, Xitoyni O'rta Osiyo orqali bog'lovchi temir yo'llar loyihalari;

4. Kaspiy dengizi bo'yidan Turkiston o'lkasining ichki hududlarigacha bo'lgan yo'nalishdagi temir yo'l loyihalari[4].

Taqdim qilingan loyihalar hukumat tomonidan o'rganilib chiqildi. Bir qancha tortishuvlardan so'ng Krasnovodsk qalasidan boshlanishi lozim bo'lgan loyiha ma'qul deb topildi. Rossiya hukumatining Turkiston va Buxoro amirligida temir yo'llar qurilishidan ko'zlagan asosiy maqsadi siyosiy, harbiy-strategik hamda iqtisodiy manfaatlarni inobatga olgan xolda amalga oshirilgan. Shuningdek, temir yo'llar orqali Turkiston o'lkasi va amirlik hududlarini Rossiya bilan bog'lash, imperiyaning o'lkadagi harbiy holatini mustahkamlashga doir siyosiy maqsadini ham ko'zda tutgan.

Krasnovodsk qal'asi Rossiya xukumati tomonidan 1869-yili harbiy istehkom sifatida Kaspiy dengizi bo'yiga qurilgan bo'lib bu qala, Volga daryosi orqali tashib kelingan qurilish mollari joylashtirish uchun qulay bo'lgan. Ikkinchidan, esa qal'a jangovar turkman qabilalarini bo'ysundirish uchun strategik jixatdan muhim ahamiyatga ega edi[5].

Shuningdek, Rossiya hukumati Turkiston va Buxoro amirligiga (O'rta Osiyo) temir yo'lni olib kirish uchun Krasnovodsk qal'asidan boshlashiga bir qancha omillar ham sabab bo'lgan. Turkman urug'larini bo'ysundirishning cho'zilib ketishi, Angliyaning Turkistonda (O'rta Osiyo) o'z ta'sirini kuchaytirishga bo'lgan harakatlari natijasida Buxoro amirligi va Xiva xonligiga nisbatan o'z mavqeini yo'qotib qo'yishdan qo'rqdi. Temir yo'l qurilishi munosabati bilan Krasnovodsk qal'asi kengaytirildi. Bu yerga xarbiylardan tashqari, savdogarlar, sanoatchilar, o'lkani o'rganishga kelgan sayohatchilar, olimlar, injenerlar, vrachlar va o'qituvchilar keldi. Lekin shahar va uning atrofida yashovchi ruslar turkmanlarning muntazam olib borgan hujumlari natijasida ularga doim xavf tug'dirgan. Bu havflarni bartaraf etish uchun rus hukumati, 1879-yili turkmanlarni butunlay bo'ysundirishga qaratilgan keng qamrovli ekspeditsiya tashkil qildi. Biroq, bu ekspeditsiya ham o'z samarasini bermadi.

Bu urinishlar o'z samarasini bermagandan so'ng harbiy kuchlarni tashishga imkon beruvchi temir yo'l qurilishini tezlashtirish zarurligi hukumat kun tartibidagi asosiy masalalardan biriga aylandi. Temir yo'l qurish masalasi Rossiya hukumati tomonidan uzoq muhokama qilindi. Bir qancha tortishuvlardan so'ng 1880-yil fevral oyidagi hukumat kengashida ikkinchi Axaltekini ekspeditsiyasini tashkil etish va Kaspiy dengizining Mixaylovskiy qo'ltig'ida joylashgan Uzun Otadan Qizil Arvatgacha bo'lgan hududlarda tor izli temir yo'l qurilishiga ruhsat berildi. 1880-yil 26 avgustda Mixaylovskoy ko'rfazidan Qizil Arvatgacha bo'lgan 217 chaqirimlik masofada temir yo'l qurish ishlari boshlandi. Rus hukmati yo'l qurilishi uchun zarur bo'lgan barcha xarajatlarni o'z zimmasiga oldi. Lekin qurilishni to'liq mablag' bilan ta'minlashda uzilishlar yuzaga keldi. Bu vaziyatdan chiqish uchun M.N. Annenkov yordam so'rab varshavalik savdogar I.N. Kerenovskiy bilan shartnoma imzoladi[6].

1881-yil 1 – yanvarda temir yo'lining 60 chaqirimi qurilib, Bola-Eshimgacha olib kelindi. Shundan so'ng qum barxanlardan o'tkazilgan temir yo'l katta qiyinchiliklar bilan 1881-yil 1 – sentyabrda Qizil Arvatgacha yetkazilib ishga tushirildi. Yuklar kam bo'lganligi sabab poyezdlar dastlab

xaftasiga ikki marta qatnab, asosan qo'shinlar, pochta va har xil yuklarni tashib turgan[7].

Rossiya imperiyasining Turkistonni batamom egallab olishi borasidagi harakatlari Angliya hukmron doiralariining jiddiy qarshiligiga sabab bo'ldi. Angliya-Rossiya munosabatlari O'rta Osiyo masalasida yanada keskinlashdi. 1885-yil 18-martda Angliya ta'sirida bo'lgan afg'onlar Toshko'prik yaqinida ruslar bilan o'zaro to'qnashdi. Bu to'qnashuvda ruslarning qo'li baland kelib, Panda va Atrek vohalari ham ruslar qo'lga o'tdi. Bu g'alabadan so'ng Rossiya harbiy vazirligi temir yo'l qurilishini Amudaryogacha olib borishga harakat qildi. 1885-yil iyun oyida Rossiya hukumati temir yo'lni Chorjuygacha olib borish uchun Buxoro amiri Abdullaxadxon bilan kelishib oldi. 1886-yili 4-fevralda esa rus hukumati Marv-Chorjo'y temir yo'lining qurilishiga ruhsat berdi[8].

1886-yil 2-iyunda Marvgacha, 9 – noyabrdan boshlab Repetek stansiyasigacha poyezdlar qatnay boshladi[9]. Shu yilning 30 – noyabrida birinchi poyezd Buxoro amirligi hududiga ya'ni Chorjo'yga kirib kelgan. Temir yo'lni yana davom ettirish uchun quruvchilar oldida Amudaryodan o'tish kabi murakkab vazifa turardi. Muxandis-me'mor Bachinskiy kam harajat bo'lishi uchun daryoga yog'ochdan ko'prik qurish taklifini ilgari suradi. Bu g'oya Rossiya hukumatiga ham ma'qul keldi. Shundan so'ng katta texnik qiyinchiliklarga qaramasdan ko'prik qurish ishlari boshlanib, 124 ish kunida qurib bitkazildi. Ko'priknin uzunligi 811 sajen bo'lib, 1888-yil 6-yanvarda ko'prikdan birinchi poyezd qatnovi mufaqqiyatli amalga oshirildi. Ko'prik tez va shoshilinch qurilganligi bois unchalik mustaxkam bo'lmagan. Shunday bo'lsa-da, bu ko'prik o'z davrining ulkan inshooti hisoblanib, uzunligi jixatidan dunyo bo'yicha uchinchi o'rinda turgan.

1886-yili temir yo'l qurish ishlari Buxoro amirligining boshqa hududlarida ham boshlab yuborildi. Masalan, muxandis K. Tolpigo Samarqandda, texnik R. Palmgren Kattaqo'rg'onda, texnik V. Lepinskiy Ziyovuddinda, muxandis S. Ivanov Buxoroda, muxandislar D. Semagin va L. Daraganlar Qorako'l va Amudaryoda yo'l qurilish ishlarini olib borishgan[10]. Amudaryodan Samarqandgacha bo'lgan yo'l qurilishida zarur bo'lgan asbob-uskunalarining yetishmasligi sabab katta qiyinchiliklar bilan kechgan. Lekin qancha qiyinchiliklar bo'lishiga qaramay mahalliy ishchilarning mashaqqatli mehnatlari evaziga qurilish ishlari qizg'in olib borilgan. P. Semyonov - Tyanshanskiy Kaspiy orti xarbiy temir yo'li tez fursatlarda qurilishi jihatidan inglizlarning Hindistonda qurayotgan barcha temir yo'llarini ortda qoldirganini ta'kidlaydi[11].

1888 - yilning 26 – fevralida Buxoroga birinchi poyezd kirib keldi. 11 – mayda esa Samarqand shahrida ham temir yo'lining ochilish marosimi bo'lib o'tdi. Mixaylovsk qo'ltig'idan Samarqandgacha bo'lgan temir yo'lining uzunligi 1335 verstni tashkil qilgan. Kaspiyorti temir yo'l yagona loyiha asosida emas, balki kichik-kichik loyihalarning umumlashuvi natijasida bunyod qilindi. M.A. Terentevning keltirgan ma'lumotiga ko'ra, Samarqandgacha 62 ta stansiya bo'lib, ulardan 32 tasida suv bo'lgan, qolgan staniyalarga esa suv tashib keltirilgan. Shuningdek, 129 ta parovoz, 1965 ta vagon bo'lib, shulardan 136 tasi yo'lovchilarni tashishga mo'ljallangan[12].

Krasnovodsk qalasidan boshlangan bu temir yo'lni Rossiya hukumati Samarqanddan Toshkent va Andijongacha olib borishni reja qilgandi. Chorjo'y stansiyasidan Samarqandgacha temir yo'l kirib kelgandan so'ng Rossiya hukumati temir yo'l qurilishiga moliyaviy qiyinchiliklarni boxona qilib Samarqand-Andijon yo'nalishini (Toshkent tarmog'i bilan) vaqtinchalik to'xtatib turishga qaror qildi. Oradan ma'lum bir vaqt o'tgandan so'ng, Turkiston gubernatorligi, mahalliy va xorij tadbirkorlari temir yo'lni Toshkentgacha qurib bitkazishni talab qila boshladi. 1890-yil

knyaz M.I. Xilkov, 1892-yil boshida sanoat mutaxassisi Reshetnikov, 1893-yil maslahatchi F.A. Polovsev hamda iste'fodagi kapitan Bibnikovlar temir yo'l qurilishi bilan bog'liq bo'lgan o'z loyihalarini hukumatga taklif qilishgan[13].

Biroq bu loyihalarning barontasi ham qabul qilinmadi. Bu davrda, o'lkada o'z ta'sir kuchini kuchaytirishga harakat qilayotgan Angliya, Fransiya va Niderlandiya kompaniyalari Samarqand-Andijon temir yo'l qurilishi huquqini qo'lga kiritish uchun jiddiy kirisha boshlagandi. Bundan cho'chigan Rossiya hukumati bu temir yo'l tarmog'ining ahamiyatini xisobga olib, yo'lni davlat xazinasi hisobidan qurishga qaror qildi. Aloqa vazirligi temir yo'l qurilishi ishlarini o'z zimmasiga oldi[14]. 1895-yil 21-sentyabrda temir yo'l qurilishini boshlash to'g'risida hukumat tomonidan rasmiy ko'rsatma berildi[15]. Shundan so'ng qurilish ishlari o'lkaning bir necha hududlarida muxandislar A.A.Isaev, Ye.V.Xoromanskiy, M.A. Pridonov, P.M. Yankovskiy va boshqalar rahbarligida boshlandi[16]. 1897 - yili 27 - noyabrda birinchi poyezd Qo'qonga, 1899- yili Toshkentga, 1900-yili esa Andijonga kirib keldi. 1899 yilda Kaspiyorti harbiy temir yo'li Samarqand-Andijon va Toshkent shahobchasi bilan birlashtirildi va O'rta Osiyo temir yo'li deb nomlandi[17].

Rossiya imperatorining Buxorodagi siyosiy agenti V. Ignatev Kaspiyorti temir (O'rta Osiyo Temir yo'li) yo'lining Buxoro amirligi va Rossiya o'rtasida amalga oshirilgan iqtisodiy aloqalarda samara bermasligini hamda yuk ortib tushirishda bir qator qiyinchiliklar mavjudligini ta'kidlaydi. Shuningdek, Buxoro va Troisk o'rtasidagi karvon yo'llari savdo aloqalarini amalga oshirish uchun noqulay bo'lib, karvonlar 80-90 kun yo'l yurishni bildirib bu yo'lni iqtisodiy jihatdan samarasiz deb baholaydi. Uning 1897 - yil 24 - aprelda Turkiston general-gubernatoriga yozgan maktubida Buxoro amirligining Rossiya bilan savdo aloqalari asosan bir maromda davom etayotganligini, bu sohada deyarli rivojlanish bo'lmayotganligi malum qilingan[18].

Bu davrda Buxoro amirligidan Rossiyaga har yili 1.200 mingdan - 1.300 ming pudgacha mahsulot chiqarilgan. Uning asosiy qismini paxta (900 ming pud) va jun (200 ming pud) tashkil etgan. Siyosiy agent Buxoro amirligidan xorij davlatlariga kam miqdorda mahsulot chiqarilishini ta'kidlab uning sababini mamlakatda ishlab chiqarishning qoloq shaklda qolib ketishi, tadbirkorlarning kamligi, kapital mablag'larning yo'qligini yozdi. XIX asrning oxirlariga kelib ingliz-hind manufaktura mollarining amirlik hududiga olib kirilishining kamayganligi, aksincha Rossiya mahsulotlarining amirlik hududiga kirib kelishi kuchayib, yiliga 1.200 mingdan -1.500 ming pudgacha yetganligini bayon qilgan.

V. Ignatev Turkiston va Buxoro amirligini homashyo bazasiga aylantirish uchun Rossiya hukumatidan Toshkent-Orenburg temir yo'lini qurishni so'rab uning iqtisodiy jixatdan samaradorligi yuqori bo'lishini ta'kidlaydi. Bu temir yo'l Buxoro amirligi uchun ham qulay bo'lib, amirlikda sanoat va savdo hamda qishloq xo'jaligining taraqqiy etishiga keng yo'l ochilishi kabi fikrlarni ham bildirgan. Toshkent-Orenburg temir yo'li qurilsa amirlik savdosida muhim ahamiyatga ega bo'lgan choy Hindistondan emas, balki Rossiya orqali Xitoydan olib kelinishini, bu ancha arzonaga tushib Buxoro va Rossiya iqtisodi uchun ham muhimligi tilga olingan[19].

1900-yildan boshlab O'rta Osiyo temir yo'lni Orenburg bilan bog'lash masalasi kun tartibiga qo'yildi. Bu yo'l ham davlat hisobidan quriladigan bo'ldi. 1906-yilda Toshkent-Orenburg temir yo'li ham qurib tugatilib ishga tushirildi. O'rta Osiyo (1748 km) va Orenburg-Toshkent

(1852 km) temir yo'llari qurilgandan so'ng davlat hisobidan temir yo'l qurilish ishlari to'xtatildi. Turkiston va Buxoro amirligida temir yo'llarni qurish ishlari to'xtab qolmadi. Endilikda ichki yo'llarni qurib bitkazish va ularni O'rta Osiyo temir yo'li bilan bog'lash masalasi kun tartibiga chiqdi. Temir yo'llarni qurish ishlarini ko'proq hususiy tadbirkorlar tomonidan amalga oshirila boshlandi.

1903-yil 19-aprel va 20-iyunda Rossiya harbiy vazirligi yig'ilishida Buxoro-Termiz temir yo'lini qurish masalasi ko'rib chiqildi. Temir yo'l Amudaryoning o'ng qirg'og'i bo'ylab, Forob, Buxoro, yoki Samarqanddan Termizgacha bo'lgan hududlar orqali o'tishi muhokama qilindi[20]. 1908-yildan boshlab, o'lkada temir yo'l qurish ishlari yangi bosqichga ko'tarildi. Oldingi qurilgan temir yo'llar faqat davlat tomonidan amalga oshirilgan bo'lsa, endilikda bu ishni hususiy tadbirkorlar o'z zimmalariga ola boshladilar. 1912-yili hususiy tadbirkorlar tomonidan 89,6 kilometrlik Qo'qon-Namangan temir yo'l qurilishi boshlandi[21].

1911-yilga kelib Buxoro-Termiz temir yo'lini qurish loyihasini ishlab chiqishga Rossiya hukumati tomonidan ruhsat berildi. M.M. Dolgorukova, M.A. Maevskiy, V.P. Xarchevnikovalar o'zlarining temir yo'l qurish loyihalarini ishlab chiqishdi[22]. Lekin bu loyihalar hukumatga ma'qul kelmadi. 1912 - yilning bahoriga kelib Buxoro-Termiz temir yo'lini qurishga doir yana 3 ta loyiha muhokamaga qo'yildi. 1912-yil 26-avgustda esa A.N. Kovolyov ham o'z loyihasini hukumatga taqdim qildi. Rossiya hukumatiga topshirilgan barcha loyihalar komissiya a'zolari va temir yo'l mutaxassislari diqqat bilan o'rganib chiqdi. Ushbu loyihalardan eng yaxshi va foydali deb A.N. Kovolyovning loyihasi tan olindi. Unga ko'ra temir yo'l Kogon-Qarshi-Termiz (265,29 verst), shuningdek, Qarshidan Kitobgacha bo'lgan tarmog'i ham hisobga olingan (jami 584,34 verst) edi.

1913-yili Kogon-Termiz temir yo'lini qurishga Rossiya hukumati rozilik berdi. Yo'lni qurilishi uchun "Buxoro temir yo'l jamiyati"ga 3122000 rubllik aksiya chiqarishga va shuncha rubllik ta'sis kapitaliga ega bo'lishga ruxsat berildi. Buxoro amiri Said Olimxon jamiyat ixtiyoriga 6 ming gektar yerni tekinga berdi va yo'l qurilishi uchun sarflanadigan xarajatlarning 25 % ni o'z zimmasiga oldi[24]. Hususiy temir yo'l qurilishiga etiborning kuchayishi natijasida 1912-1915-yillarda O'rta Osiyoda bir qancha temir yo'l shahobchalari qurildi. Masalan, 1912 yilda Gorchakovo-Skobelev (temir yo'l shahobchasining uzunligi 8 km.), Qo'qon-Namangan (84 km.), Kogon-Buxoro (12 km). 1914 yilda Andijon-Guruchmozor (27 km.) I-Andijon-II-Andijon (8,3 km.). 1915 yilda esa Qarshi-Amirobod (144,2 km) Qarshi-Samsonov (109,2 km.) Qarshi-G'uzor-Kitob (114,0 km.) temir yo'l shahobchalari qurib ishga tushirildi[25].

Xulosa va takliflar. Rossiya imperiyasi Buxoro amirligini o'ziga bo'ysindirgandan so'ng o'z mavqeini mustahkamlashga katta e'tibor qaratdi. Bu borada olib borgan ishlar jumlasiga amirlikda temir yo'llar qurish siyosatini alohida ta'kidlash lozim. Amirlikda temir yo'l qurishdan maqsad eng avvalo, harbiy strategik ahamiyatga urg'u berildi. Ikkinchidan rus burjuaziyasi amirlikning bebaho boyliklarni o'zlashtirib katta foyda ko'rish, Buxoro bozorlarini egallab o'z ta'sir doirasini kuchaytirish, uchunchidan temir yo'l orqali Afg'oniston va Hindiston bozorlariga chiqish, hamda o'z chegarasi mustahkamlashga qaratilgandi. Shu bilan birgalikda amirlikdagi shaharlar Markaziy Osiyo va Rossiyaning sanoati rivojlangan shaharlari bilan temir yo'l orqali bog'lanish imkoni tug'ildi.

ADABIYOTLAR

1. Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии, с картами и планами, т. I-III, -СПб. – 1906.
2. ЎзМА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 57-61 varaqlar.

3. Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX – начало XX вв.) – Ташкент: Фан, 1984. – С. 14.
4. Тоғаева А. З. Тошкент-Оренбург темир йўли ва унинг Туркистон иқтисодий-ижтимоий ҳаётида тутган ўрни. тарих фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертацияси. Тошкент, 2010. – Б.21.
5. Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми–XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. – Тошкент, 2008. – Б. 58.
6. ЎзМА, Р-856 -I жамғарма, 1-рўйхат, 1-иш, 220-226- варақлар.
7. Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми–XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. – Тошкент, 2008. – Б. 59.
8. Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. -Ташкент: “Фан”, 1984, -С. 19-20
9. ЎзМА, И-3 жамғарма, 1-рўйхат, 3-иш, 85-151 варақлар.
10. ЎзМА, И-3 жамғарма, 1 -рўйхат, 3-иш, 134 варақ.
11. Семёнов - Тякшанский П.П. Туркестан и Закаспийский край в 1888 году, по путевым впечатлениям, «Известия императорского русского географического общества», т. 24, -СПб., 1888. -С. 303.
12. Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии, с картами и планами, т. I-III, -СПб, 1906. – С. 229.
13. Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми–XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. – Тошкент, 2008. – Б. 61.
14. ЎзМА, И-1 жамғарма, 13-рўйхат, 5-иш, 109- варақ.
15. Туркестанские ведомости, -Тошкент, 1895. № 70.
16. ЎзМА, И-1 жамғарма, 13-рўйхат, 5-иш, 167- варақ.
17. Тоғаева А.З. Тошкент-Оренбург темир йўли ва унинг Туркистон иқтисодий-ижтимоий ҳаётида тутган ўрни. тарих фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертацияси. Тошкент, 2010. – Б.40.
18. ЎзМА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 57-61 варақлар.
19. ЎзМА, И-1 жамғарма, 11-рўйхат, 1308-иш, 57-61 варақлар.
20. Очилдиев Ф.Б. Бухоро-Термиз темир йўли қурилиши тарихидан. // ЎзМУ хабарлари. № 4сон. 2012. – Б.228-232.
21. Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми–XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. – Тошкент, 2008. – Б. 63.
22. Очилдиев Ф.Б. XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошларида Бухоро амирлигида ижтимоий-иқтисодий муносабатлар. – Тошкент, “Firdavs-Shoh” 2022. – Б. 184.
23. ЎзМА, И 3-жамғарма I- рўйхат, 446-иш, 27-варақ.
24. Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). - Ташкент: Госиздат УзССР, 1959, - С. 164.
25. Мусаев Н. XIX асрнинг II ярми–XX аср бошларида Туркистонда саноат ишлаб чиқаришнинг шаклланиши. – Тошкент, 2008. – Б. 64.