



**ТУРКИСТОН ЎЛКАСИНИНГ ПАХТА ХОМ АШЁ БАЗАСИГА
АЙЛАНТИРИЛИШИ ВА УНГА ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИНИНГ
ЖАЛБ ЭТИЛИШИ**

<http://dx.doi.org/10.26739/2181-9599-2019-3-26>

**Курбанов Бахтияр Журабаевич,
Наманган давлат университети
катта ўқитувчиси**

АННОТАЦИЯ

Мазкур мақолада Россия империяси мустамлакачилиги даврида ва совет ҳокимияти ҳукмронлигининг дастлабки йилларида Туркистон ўлкасининг пахта хом ашё базасига айлантирилиши ва ушбу жараёнларга темир йўл транспортининг жалб этилиши масалалари ҳақида фикр юритилади.

Калит сўзлар: Туркистон ўлкаси, Россия империяси, пахтачилик, Америка пахта нави, темир йўллар, юк ташиш, Низом, Декрет, мусодара, саноат бўлими, пахта акционерлик жамияти.

**ПРЕВРАЩЕНИЕ ТУРКЕСТАНСКОГО КРАЯ В ХЛОПКОВУЮ
БАЗУ И ПРИВЛЕЧЕНИЕ К ЭТОМУ ДЕЛУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

**Курбанов Бахтияр Журабаевич,
старший преподаватель кафедры “История”
Наманганского государственного университета**

АННОТАЦИЯ

В данной статье ведутся размышления о превращении Туркестанского края в хлопковую базу во времена Российской империи и начале советского периода, а так же привлечение к этому делу железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: Туркестанский край, Российская империя, хлопководство, Американский сорт хлопка, железные дороги, грузоперевозки, Устав, Декрет, конфискация, отдел промышленности, хлопковое акционерное общество.

**THE TRANSFORMATION OF THE TURKESTAN REPUBLIC INTO THE
COTTON-RAW MATERIAL BASE AND THE INVOLVEMENT OF THE
RAILWAY**

**Kurbanov Bahtiyar Jurabaevich,
Namangan State university
Head teacher of history department**

ANNOTATION

This article deals with the transformation of the Turkistan Republic in to the cotton raw material base in the time of the Russian empire and the beginning of the Soviet pe-

riod and the involvement of railway transport into these processes.

Key words: Turkistan region, the Russian empire, cotton-growing, American cotton grade, railways, freight forwarding, Statute, Decree, confiscation, industry department, cotton shareholder society.


Ўзбекистон мустақилликка эришгандан сўнг тарихимизни холисона ва ҳаққоний ёритиш масаласига асосий эътибор қаратилмоқда. Бу ўринда тарихчи олимлар ва тадқиқотчилар олдида турган энг муҳим вазифалардан бири тарихий жараёнларга аниқ далил ва манбалар асосида, холисона ҳамда илмий жиҳатдан ёндашиш, ғоя ва мафкуралардан холи бўлган тарихни ёритиш масаласидир. Тарихий жараёнларни нохолис ёритилиши эса, воқеа-ҳодисаларнинг асл моҳиятини бузиб кўрсатилишига сабаб бўлади.

Туркистонни Россия империяси томонидан пахта хом ашё базасига айлантирилиши, бу жараёнларда темир йўл транспортининг тутган ўрни ва роли масалалари ўз даврида тадқиқотчилар томонидан холисона ёритилмади. Натижада ушбу масалага бир томонлама ёндашув асосида, мавжуд тузум манфаатларини қўллаб-қувватлаш, яъни реал воқеликка тўғри келмайдиган маълумотлар тарихий манбалар, диссертациялар, китоблар ва мақолаларда ўз ифодасини топди.

Мустақиллик шарофати билан бугунги тадқиқотларда Россия империясининг Туркистон ўлкасини хом ашё манбаига айлантириши, унинг муттасил талончилиги, Туркистонни иқтисодий тутқинликда тутиш сиёсати ва унинг оқибатлари рўй-рост ёритилмоқда.

Туркистон ўлкаси Россия империяси томонидан мустамлакага айлантирилгач, подшо ҳукумати бу ерда маълум мақсадларни кўзлаган ҳолда аграр сиёсатини амалга ошира бошлади. Россия империясининг Туркистондаги аграр сиёсатидан кўзланган бош мақсади ва асосий йўналишларини Давлат мулклари ва зироатчилик вазири А.В.Кривошеин лўнда ва мухтасар тарзда шундай ифодалаган эди: “Бу марказий масалада уч кўриниш мавжуд. Уларнинг биринчисида ярқираб турган ёзув “Пахта” ёзувидир”[1]. Подшонинг вазири А.В.Кривошеин ўз фикрларини аниқ далиллашга уриниб, масаланинг дастлаб иқтисодий томонига урғу беради. “Бизнинг ички бозоримизга, сўнгги 20 йил ичида Америка пахтаси учун фақат бож тариқасида 700 миллион рубл тўлашга тўғри келди. 1900 йилдан эса йилига 40 миллион рублдан тўлаб келмоқдамиз”[2]. Дарҳақиқат, XIX аср охири – XX аср бошларига келиб Америка пахтаси нархининг ошиб кетиши ва унинг олиб келиниши билан боғлиқ масалаларда вужудга келган қийинчиликлар подшо ҳукуматини бу муаммони Туркистон ўлкасида пахта етиштиришни кўпайтириш ҳисобига бартараф этиш чораларини кўриш заруриятини тақозо этди.

Россия империяси Туркистонни пахта хом ашё базасига айлантириш учун барча чора-тадбирларни кўрди. Империя марказида жойлашган тўқимачилик фабрикаларини кўп миқдорда ва сифатли пахта толаси билан таъминлаш учун подшо ҳукумати ўлкада энг аввало, тез пишар, ҳосилдор ва толаси пишиқ Америка пахта навини иқлимлаштиришга эътибор қаратди. Чунки бу ерда аввалдан етиштириб келинган пахта навлари Россия тўқимачилик корхоналари учун тўғри



келмас эди. Бунинг сабаби ушбу фабрикалар Америка пахтасини қайта ишлаш учун мослаштирилган инглиз дастгоҳлари билан жиҳозланган эди[3].

Туркистон генерал-губернаторининг кўрсатмасига биноан Тошкент шаҳридан унчалик узоқ бўлмаган жойда махсус уруғчилик маркази ташкил этилди. Натижада 1884 йилга келиб америка ва маҳаллий пахта навлари асосида уруғчилик йўли билан илгариги навларга қараганда сифатлироқ бўлган пахта навлари етиштиришга эришилди. Шунингдек, Америкадан келтирилган серҳосил ва тезпишар пахта навларини маҳаллий шароитга мослаштириш ва иқлимлаштиришда Туркистон ўлкасида, хусусан Фарғона вилоятининг қатор уездларида ташкил этилган тажриба пахта далалари ва уруғчилик пахта плантациялари ўзига хос ўрин тутган[4]. Қолаверса, Фарғона водийси қулай иқлим шароитига эгаллиги ва унумдор тупроқли ҳудуд бўлганлиги жиҳатидан ҳам бу масалада ўзига хос муҳим аҳамиятга эга бўлган.

Илк бор 1887 йилда Фарғона вилоятининг бешта уездига қарашли 1232 десятина ер майдонига “Америка” навли пахта экилди. 15 йилда ушбу экин майдонлари 11 бараварга кенгайган. 1888-1913 йилларда Фарғонада пахта майдонлари 3 баравар кенгайиб, 25 йил ичида 25800 десятинадан 70726 десятинагача ошди, олинган пахта миқдори 1058263 пуддан 3927200 пудгача етган[5].

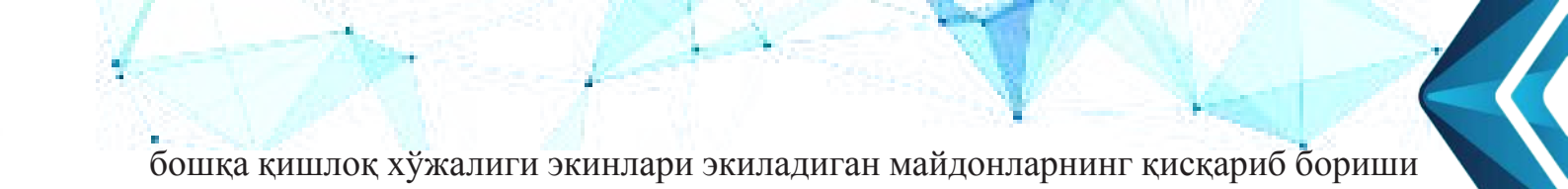
1900 йилда Туркистон пахтаси рус саноати эҳтиёжининг 25 фоизини ташкил қилиб, бу рақам йил сайин ошиб борди ва биринчи жаҳон уруши арафасида бу кўрсаткич 50 фоизга етди[6].

1915-1916 йилларга келиб Фарғона водийси Туркистон ўлкасининг 80 фоиз пахта хом ашёсини тайёрлаб берди. Россия Туркистонни қисқа муддатларда ўз саноати учун хом ашё манбаига айлантирди.

Метрополиянинг иқтисодий сиёсати Туркистонни нафақат хом ашё базасига айлантириш, балки уни рус моллари сотиладиган бозор сифатида тутиб туриш ва табиий бойликларини марказга ташиб кетишга қаратилган эди. Туркистоннинг бойликларини талашда империя марказини мустамлака билан туташтирувчи темир йўл мустамлакачиларга қулай келди. Масалан, ўлкада етиштирилаётган пахта хом ашёси Тошкент ва Ўрта Осиё темир йўллари орқали тўғридан-тўғри Москва, Ярославль, Иваново-Вознесенск, Рига каби шаҳарларда жойлашган тўқимачилик фабрикаларига етказиб берилди. Фарғона водийсида пахтачиликнинг ривожланиши ва маҳсулот айирбошлашнинг ортиб бориши темир йўлларга бўлган эҳтиёжни талаб қиларди. 1899 йилда Самарқанд-Андижон йўналишининг ишга туширилиши қулай ва арзон транспорт сифатида пахта ва бошқа қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташиб кетиш ишини енгиллаштирди.

Пахтачиликнинг ривожланиши Фарғона водийсида темир йўлларни кенгайтириш заруратини келтириб чиқарди. 1911-1916 йилларда акционерлик жамиятининг шахсий капиталига Қўқон станциясидан Наманган орқали Жалолободгача бўлган темир йўл линияси қурилди. Бу йўлнинг иқтисодий аҳамияти шундаки, 1913 йилда биргина пахта хом ашёсининг ташиб кетилиши 26,6 фоиздан 1915 йилда 36,1 фоизга етказилди[7].

Лекин шу ўринда пахта хом ашёсини тайёрлаш кўрсаткичларининг ўсиши



бошқа қишлоқ хўжалиги экинлари экиладиган майдонларнинг қисқариб бориши ҳисобига амалга оширилганлигини таъкидлашимиз лозим. Масалан, 1907-1915 йилларда Фарғонада донли экинлар экиладиган майдонлар қарийб икки баробарга қисқарди.

1881-1916 йилларда Ўрта Осиё темир йўл линияларида 6137 миллион пуд атрофида юк ташилди. Бунда Россиядан олиб келинган юк 4409 миллион пуд, Ўрта Осиёдан олиб кетилган 614,7 миллион пудни, ички юк ташиш - 1112,7 миллион пудни ташкил қилди[8].


Шу ўринда темир йўллар орқали ташилаётган юкларнинг салмоғи орасида пахта хом ашёси асосий ўринни эгаллаганлигини таъкидлаш жоиз. Кейинги ўринларда эса ташилган юкларнинг катта қисмини қуруқ мевалар, қоракўл, ипак, гуруч ва бошқа маҳсулотлар ташкил этган.

1880-1917 йиллар оралиғида Ўрта Осиёдан 225,9 миллион пуд пахта ташиб кетилди. Рус пахтани қайта ишлаш саноатининг Ўрта Осиё пахтасига бўлган солиштирма оғирлиги йил сайин ўсиб бориб, 1915 йилда 70 фоиздан ортиқни ташкил этди, темир йўллар қурилгунга қадар бу кўрсаткич 5-6 фоизни ташкил қилган эди, холос[9].

XX асрнинг бошларида Туркистон ўлкасида юз берган тарихий-сиёсий жараёнлар, яъни февраль ва октябрь ойларида содир бўлган воқеалар ўлка иқтисодиётини издан чиқариб юборди. Чунки Россия империяси томонидан яратилган пахтачилик, пахта тозалаш, пахта ёғи ишлаб чиқариш, қазилма хом ашёларни қазиб олиш, темир йўл транспорти Россия иқтисодиётига боғлиқ ҳолда ривожлантирилган эди.

Совет ҳокимияти ўрнатилгандан кейин ўлка ҳаёти ўта мураккаб ва зиддият-ли кечди. Темир йўл транспорти оғир аҳволда қолди. Темир йўл транспортида интизом бўшашиб кетганлигидан баъзи участкаларда поездлар ҳаракати тўхтаб қолди. 1918 йилнинг ёзидан то 1919 йилнинг октябригача Ўрта Осиёнинг Россия билан Тошкент-Оренбург темир йўли орқали олиб борган алоқаси узилиб қолди[10]. 1919 йилда Туркистон темир йўлларидаги паровоз, йўловчи ташиш ва юк вагонлари ҳажми икки баробарга камайди[11].

Россия билан темир йўл алоқаларининг узилиши оқибатида пахта экиладиган майдонлар қисқариб борди. Пахтачилик алоҳида ғамхўрликни талаб қиладиган соҳа бўлиб, унда юзага келган танглик ҳолатлари анча кескин даражада эди. 1915 йилда Туркистонда 669 минг десятина майдонга пахта экилиб, ундан 831 минг тонна ҳосил олинган эди. 1921 йилда эса, ялпи териб олинган пахта ҳосили фақат 15 минг тоннани ташкил этди, пахта етиштириладиган майдон 1922 йилга келиб 11,5 минг десятинага тушиб қолди[12]. Лекин шунга қарамай совет ҳукумати ўлкада пахта етиштириш чора-тадбирларини кўрди. Чунки оғир иқтисодий, ижтимоий-сиёсий вазиятда саноатни хом ашё билан таъминлаш, қизил армия ва ишчиларни кийим-кечак билан таъминлаш зарур эди. Шунинг учун ҳам марказий ҳукумат биринчи навбатда пахтачиликни тиклаш ҳақида ташвиш торта бошлади. Мамлакатда пахтачиликни марказлашган ҳолда ривожлантириш учун РСФСР Олий Халқ Хўжалик Кенгаши (ОХХК) ҳузурида Бош Пахта қўмитаси



(Главхлопком) ва пахта етиштирувчи республикаларда унга бўйсунадиган пахта қўмиталари таъсис этилди. 1921 йил 13 сентябрда Ленин “Пахтачиликни, пахта тозалаш саноатини ва пахта тайёрлашни давлат йўли билан ташкил этиш тўғрисидаги Низом”ни имзолади.

РСФСР ОХХКнинг “Пахтачилик ишларини монополияга айлантириш тўғрисида”ги қарори асосида Туркистон ўлкаси Халқ Комиссарлари Совети раиси Ф. Колесов 1918 йил 26 февралда “Ўлкадаги пахтани мусодара қилиш тўғрисида”ги декретни тасдиқлади. Ушбу декретда амалга оширилиши кўзда тутилган айрим чора-тадбирлар куйидагича баён этилган эди: “Ҳозирги кунда Туркистон ўлкасида мавжуд бўлган барча пахта, қандай кўринишда, қайси жойда бўлишидан қатъий назар, мусодара қилинади ва давлат мулки деб эълон қилинади. Барча советлар, темир йўл комитетлари бу декретни амалга ошириши, барча пахтани темир йўл станцияларига олиб келиши ва дарҳол Тошкент станциясига жўнатиш учун ўз вакилларини ажратади. Мабодо эгалари қаршилиқ кўрсатса, жойида отиш чоралари кўрилсин”[13].

Туркистонда мусодара қилинган катта миқдордаги пахта хом ашёси Россия тўқимачилик саноатига тинимсиз равишда жўнатиб турилди. 1918 йилда Оренбург ва Красноводск темир йўллари орқали марказга 1310 вагон пахта толаси юборилган. 1919 йил январь-май ойларида Оренбург йўналиши бўйича 443 вагон пахта толаси жўнатилган. Шунга мос равишда июлда 389 вагон ва 1149 вагон, августда 405 вагон ва 814 вагон, сентябрда 197 вагон ва 795 вагон, октябрда 389 вагон ва 189 вагон, жами 1919 йилда Красноводск йўналиши бўйича 1504 вагон, Оренбург йўналиш бўйича 3939 вагон пахта толаси совет ҳукумати кўрсатмаси билан марказий ҳудудларга ташиб кетилган[14].

РСФСР ХКС 1920 йил 24 февралда Туркистон пахтакорларига шошилиш равишда газмол ортилган поезд жўнатиш ҳақида қарор қабул қилди. Пахтачиликни тиклашга қаратилган чора-тадбирлар натижасида 1923 йилга келиб, пахта экин майдонларининг камайиши амалда тўхтади. Туркистон ўлкасида пахта хом ашёсини етиштиришнинг жонланиши билан уни Марказга темир йўллар орқали ташиб кетиш солмоғи ҳам ортиб борди. Саноат бўлимининг маълумотига кўра, 1923-1924 хўжалик йилида Туркпахта- Туркистон пахта акционерлик жамияти томонидан Марказга темир йўл орқали Оренбург йўналиши бўйича 32.084.493 килограмм, Красноводск йўналиши бўйича 5.545.912 килограмм пахта толаси жўнатилган. Туркистондан Россияга ташиб кетилган пахта толасининг кўрсаткичи 1924-1925 йилда 1923-1924 йилга нисбатан деярли икки баробарга ортган[15].

Бундан кўриниб турибдики, Россия империясининг ўлкани пахта хом ашё базасига айлантириш сиёсатини совет ҳокимияти ҳам изчил равишда давом эттирди. Бу жараёнда табиийки арзон ва қулай транспорт тармоғи ҳисобланган темир йўлларнинг аҳамияти ғоятда муҳим ўрин тутди. Энг ачинарлиси, совет ҳукумати мамлакатда ижтимоий-иқтисодий вазиятнинг оғирлашуви, моддий етишмовчиликлар, аҳоли ўртасида очарчилик хавфининг ортиб боришига қарамай, ўз манфаати йўлида беминнат хизмат қилувчи темир йўл транспорти имкониятларини янада кенгайтириш, унинг моддий-техник базасини кучайтириш учун ҳар қанча

маблағни сарфлашдан қайтмади.

Фойдаланилган манба ва адабиётлар рўйхати:

1. Ўзбекистоннинг янги тарихи. Биринчи китоб. Туркистон Чор Россияси мустамлакачилиги даврида // Тузувчилар: Содиқов Ҳ., Шамсутдинов Р., Равшанов П. ва бошқ./ – Т.: Шарқ, 2000. – Б. 215.
2. Ўша жойда.
3. [www. history. ru](http://www.history.ru)
4. Мирзаев А. Наманган уездида тажриба пахта майдони ва плантациялари тарихининг архив ҳужжатларида акс этиши // “Фарғона водийси тарихининг долзарб муаммолари” мавзусидаги республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Наманган, 2018. – Б. 242.
5. Ураков Д. Официальные отчеты Российской администрации в Туркестане как исторический источник (конец XIX начала XX вв.) автореферат дисс. – Ташкент, 2005. – С. 19.
6. Ўзбекистоннинг янги тарихи. Биринчи китоб. Туркистон Чор Россияси мустамлакачилиги даврида //Тузувчилар: Содиқов Ҳ., Шамсутдинов Р., Равшанов П. ва бошқ./ – Тошкент: Шарқ, 2000. – Б. 231.
7. Ураков Д. Официальные отчеты Российской администрации в Туркестане как исторический источник (конец XIX начала XX вв.) автореферат дисс. – Ташкент, 2005. – С. 33.
8. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш. – Тошкент: Ўзбекистон, 1975. – Б. 23.
9. Ахмеджанова З. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. – Ташкент: Наука, 1965. – С. 73.
10. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш. – Тошкент: Ўзбекистон, 1975. – Б. 85.
11. Туркестан в начале XX века: К истории истоков национальной независимости // Абдуллаев Р.М., Агзамходжаев С.С., Алимов И.А. и др./ – Тошкент: Шарқ, 2000. – С. 254.
12. Ўзбекистоннинг янги тарихи. Иккинчи китоб. Ўзбекистон совет мустамлакачилиги даврида //Тузувчилар: Жўраев М., Нуруллин Р., Камолов С. ва бошқ./ – Тошкент: Шарқ, 2000. – Б. 180.
13. Эркаев Э. Совет даврида Ўзбекистоннинг пахта хом ашё базасига айлантириши ва унинг деҳқонлар ҳаётига салбий таъсири (1917-1940 йиллар). тарих фанлари номзоди. дисс. – Андижон, 2011. – Б. 56.
14. Ражабов Қ., Ҳайдаров М. Туркистон тарихи (1917-1924 йй.) – Тошкент: Университет, 2002. – Б. 99.
15. Эркаев Э. Совет даврида Ўзбекистоннинг пахта хом ашё базасига айлантириши ва унинг деҳқонлар ҳаётига салбий таъсири (1917-1940 йиллар). тарих фанлари номзоди. дисс. – Андижон, 2011. – Б. 59.