

## ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ LOOK TO THE PAST ЎТМИШГА НАЗАР

### СТЕПАН БАРАНОВСКИЙНИНГ “ҲИНД-ВОЛГА ТЕМИР ЙЎЛИ”НИ ҚУРИШ ҒОЯСИ (бир лойиҳа тарихи)

**Юлдашев Бахтиёр Эргашевич,**  
Тошкент темир йўл муҳандислари институти  
Ижтимоий-гуманитар фанлар кафедраси  
доценти, тарих фанлари номзоди

**For citation:** Yuldashev Baxtiyor. The idea of building the “Indo-Volga railway” by Stepan Baranovsky (the story of one project). Journal look to the past. 2019, vol. 1, issue 8, pp. 4-10.

 <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9599-2019-9-1>

*Келиб тушган сана 5 июль, 2019*  
*Эълон қилинган сана 10 сентябрь, 2019*

#### **АННОТАЦИЯ**

Ушбу мақолада амалдаги манбалар ҳамда адабиётлар асосида Степан Барановскийнинг Ҳинд-Волга (Кале ёки Останде - Дрезден - Курск- Саратов-Урал-Уст-юрт-Урганч-Бухоро-Қундуз-Пешавор) темир йўл қуриш ғояси таҳлил қилинган.

**Калит сўзлар:** Барановский, Ҳинд-Волга темир йўли, Европа, Ҳиндистон, Россия империяси, Ост-Индия, транспорт алоқаси, рус савдогарлари, иқтисодиёт, сиёсат, стратегик мақсад.

### ИДЕЯ СТРОИТЕЛЬСТВА «ИНДО-ВОЛЖСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ» СТЕПАНА БАРАНОВСКОГО (история одного проекта)

**Юлдашев Бахтиёр Эргашевич,**  
кандидат исторических наук, доцент  
Ташкентский институт инженеров  
железнодорожных транспортов

## **АННОТАЦИЯ**

В данной статье на основе практических материалов и литературы раскрыта идея Степана Барановского «Строительство Индо-Волжской (Кале или Останде-Дрезден-Курск-Саратов-Урал-Уст-юрт-Урганч-Бухоро-Кундуз-Пешавор) железной дороги.

**Ключевые слова:** Барановский, Индо-Волжская железная дорога, Европа, Индия, Российская Империя, Ост-Индия, Транспортные коммуникации, Российские купцы, Экономика, Политика, Стратегические цели.

---

## **THE IDEA OF BUILDING THE “INDO-VOLGA RAILWAY” BY STEPAN BARANOVSKY (the story of one project)**

**Yuldashev Baxtiyor,**

Associate professor of the Department  
of Social and Humanitarian Sciences  
Tashkent Railway Engineers Institute

## **ANNOTATION**

In this article, based on practical materials and literature, the idea of Stepan Baranovsky “Building the Indo-Volzhka (Kale or Ostande-Dresden-Kursk-Saratov-Ural-Ust-Yurt-Urganch-Bukhoro-Kunduz-Peshawor) railway is disclosed .

**Key words:** Baranovsky, Indo-Volga Railway, Europe, India, Russian Empire, East Indies, Transport Communications, Russian Merchants, Economics, Politics, Strategic Goals.

---

XIX асрнинг иккинчи ярмида Россия империяси Ўрта Осиёни босиб олингандан сўнг ўзбек давлатчилигининг минг йиллик анъаналарига барҳам бериб, 1867 йилнинг 11 июлида Туркистон генерал-губернаторлигини таъсис этди. Чоризмнинг ҳарбий ҳаракатлари туфайли ўз худудларининг муайян қисмидан ажралган Бухоро амирлиги 1868 йили, Хива хонлиги эса 1873 йили Россия империясига қарам бўлган вассал давлатлар даражасига тушиб қолди. Бухоро ва Хивадан фарқли ўлароқ, Қўқон ички сиёсий адоватлар, халқ исёнлари ва кўзғолонлари билан ларзага келган бўлиб, чор қўшинларининг босиб олиши натижасида ўз сиёсий мақомидан батомом маҳрум этилди. Хонлик худудлари “Россия империясининг ажралмас қисми” деб эълон қилинди, 1876 йилдан бошлаб Туркистон генерал-губернаторлиги таркибидаги Фарғона вилояти номи билан атала бошланди. Ва айнан

шундан сўнг қўлга киритилган Туркистон ўлкасининг барча шаҳар ва қишлоқларда чоризмнинг ҳарбий-маъмурий бошқарув тизими ўрнатилди.

Метрополия билан унинг мустамлакасига хос бўлган муносабатлар ўрнатилгандан сўнг, империя олдида ўлка бойликларидан фойдаланиш учун кенг имкониятлар эшиги очилди. Лекин Туркистон ўлкасини Россиянинг марказий ҳудудлари билан боғлаб турувчи қулай ва арзон “транспорт алоқаларининг йўқлиги, ўлка бозорларининг рус савдогарлари томонидан эгалланмаганлиги” [1,203] кўзланган сиёсатни амалга оширишга тўсқинлик қилар эди. Шунинг учун ҳам янги савдо бозорлари ва хом ашё манбаларига, айниқса пахтага, эҳтиёж сезаётган рус савдо-саноат доиралари империя марказий ҳудудларини Ўрта Осиё билан боғловчи транспорт алоқаларини ривожлантиришни “умумдавлат аҳамиятига молик масала” даражасига кўтариш вақти келганлигини ҳамда Россиянинг “варвар давлатларга Европа-христиан маданияти ва цивилизациясининг барча ютуқларини” [2,245] тарқатувчи “миссия”сини кенг тарғиб эта бошладилар. Айримлар “Оренбург темир йўлини қуриш ва уни Тошкент билан кўнка (от қўшиб юриладиган вагон) орқали боғлашни” [3,49], бошқалар, “Сирдарёнинг юқори оқими бўйлаб Тошкент ва Қўқонгача рус кемалари қатновини ташкил этиш” [4,50], “...рус товарларининг Ўрта Осиёга кириб келишини энгиллаштириш учун Қора, Азов, Каспий ва Орол денгизларини кема юра оладиган каналлар билан боғлаш зарур”лигини [5,1053-1059], учинчи йўналиш тарафдорлари эса “Каспий денгизининг шимолий қирғоқларидан Орол денгизининг бирорта бир кўрфазига темир йўл ўтказиш ва Амударё трактини очишни” [6,169] таклиф қилар эдилар.

Ана шундай таклифлардан бири Степан Барановскийнинг “Ҳинд-Волга темир йўли”ни қуриш ғоясидир. 1871 йил 30 октябрда Ҳақиқий Статс Маслаҳатчи (Чор Россиясида 5-даражали мартаба) Степан Барановский Саратов-Урал-Тўрғой вилояти- Тошкент-Амударё йўналиши ҳамда Оқмўла-Еттисув-Семипалатинскдан Хитой чегарасигача бўлган масофада темир йўл қурилиши учун қидирув тадқиқот ишларини ўз ҳисобидан амалга оширишда Россия императоридан рухсат олишга амалий ёрдам сўраб Россия темир йўл алоқаси вазири, генерал-майор, граф В.А.Бобринскийга (1869-1871 йй.) илтимоснома билан мурожаат қилди. Унда Оренбург-Тошкент-Самарқанд темир йўлини жанубда Қобул-Пешавор орқали Ҳинд дарёси [7,28], ғарбда эса уни Курск-Дрезден орқали Франциянинг Кале ёки Останде станцияларидан бири билан боғлаш таклифини ҳам илгари сурилган эди

[8,30]. “Ўрта Осиё темир йўл қурилишидан кўзланган мақсад, ўлка (Туркистон)ни жонлантириш ва бу орқали Россиянинг у ерда мавқеини мустаҳкамлаш, Ҳиндистон ва Хитой билан савдо алоқаларини янада кучайтириш, Европа ва Осиё давлатлари ўртасидаги транзит алоқаларни бевосита Россия орқали амалга оширишдан иборатдир,” [9,1] деб ёзган эди С. Барановский.

Таклиф қилинаётган “Ҳинд-Волга темир йўли”ни қуриш Россия учун қанчалик иқтисодий, сиёсий ҳамда стратегик нуқтаи назардан аҳамият касб этишини С.Барановский шундай изоҳлайди: “...бир томондан ўарбий Европа, иккинчи томондан Ост-Индия, Австралия, шунингдек Хитой ўртасида кенг кўламда транзит савдо-сотик амалга оширилади, шак-шубҳасиз, унда Россиянинг бевосита иштирок этиши тўлиқ таъминланади,...унинг натижасида нафақат бизнинг (Россия) миллий бойлигимиз ошади, шу билан бир қаторда мавжуд темир йўл тармоқлари даромад келтирадиган соҳага айланади, ватанимиз учун зарур бўлган янги темир йўл тармоқларини қуриш имкониятлари пайдо бўлади. Сиёсий жиҳатдан эса, Турон (Туркистон) темир йўлининг қурилиши бизнинг Ўрта Осиёдаги мулкларимиздаги позициян ўрнимизни янада мустаҳкамлайди ҳамда у ерда янги ва гавжум савдо йўл бўйлаб рус колониялари, шаҳар ва қишлоқларининг асос солинишига туртки беради” [10,29].

“Россия орқали қурилиши мўлжалланган темир йўл, - деб ёзади С. Барановский,- Екетеринбург, Оренбург ва Саратов йўналиши деб номланиб, агар Екетеринбург йўналиши Тинч океани соҳилларида жойлашган Хитой ва Японияни Сибирь орқали, Оренбург йўналиши эса шимолий-ғарбий Хитойни Ўрта Осиё орқали Россиянинг марказий ҳудудлари билан савдо муносабатларини ўрнатишда қанчалик муҳим аҳамият касб этса, Россиянинг катта қисми ва бутун ўарбий Европани Ост-Индия билан боғловчи Саратов йўналиши ҳам шунчалик аҳамиятлидир. Ҳатто бу йўналиш юқорида қайд этилган ҳар иккала йўналишга қараганда афзалроқ ва муҳимроқдир. Россия империяси эҳтиёжлари учун муҳим бўлган мазкур йўналишни анча айланма бўлган шарқий йўналишлар билан алмаштириб бўлмайди, чунки Европани Ҳиндистон билан боғловчи мазкур йўл энг қисқа йўл бўлиб, Оренбург йўналишига қараганда 900 верст, Екетеринбург йўналишига қараганда 1400 верст қисқароқдир,...умумий узунлиги 3704 верст бўлган Саратов йўналишининг бошқа йўналишлардан яна бир афзаллиги шундаки, у Хива хонлиги ва Бухоро амирлиги ҳудудларидан ўтиб, уларни Россия маркази билан энг яқин йўл билан туташтиришга имкониятлар яратади...Мазкур йўл юртимизнинг (Россия)

савдо-сотиқ соҳасидаги шуҳратини кўкларга кўтаради ва обрўйини оширади. Аини вақтда Англия ва Голландия давлатлари ўз тасарруфидаги, Ҳинд океани атрофида жойлашган ҳудудлар билан савдо алоқаларини яқин, тез, қулай ҳамда хавфсиз бўлган Саратов-Бухоро-Пешавор темир йўл линияси орқали амалга ошириш имкониятларига эга бўладилар...Саратов-Бухоро темир йўл линиясининг сиёсий жиҳатдан муҳимлиги шундаки, у Ўрта Осиёни узил-кесил бўйсундиришга ҳамда у ерда Россия империясининг таъсир кучларини лозим даражада мустақамлашга хизмат қилади” [11, 1-9].

Россия темир йўл алоқаси вазирлигининг Департаменти 1871 йил 11 ноябрда С. Барановскийга Туркистон ўлкасидан Хитой чегараларига бўлган ҳудудларда қидирув тадқиқот ишларини олиб боришга рухсат берди. Мазкур рухсатномада бир томондан қидирув ишлари ҳаражатлари С. Барановскийнинг шахсий ҳисобидан амалга оширишга алоҳида урғу берилган бўлса, иккинчи томондан изланишлар учун сарфланган ҳаражатлар давлат хазинасидан қайтариб бериш кафолатланмаганлиги таъкидланди, учинчи томондан эса мазкур темир йўлдан фойдаланиш хусусида Россия ҳукуматидан концессия талаб қилмаслик шартлари белгиланди. Ва бу ҳақда 1871 йил 18 ноябрда С.Барановскийга хабар берилди. Албатта, Россия темир йўл алоқаси вазирлигининг Департаменти томонидан қўйилган шартларнинг ўта оғирлиги лойиҳанинг амалга ошмай қолишига туртки берди, холос [12,30]. Аслида эса, Шарқ мамлакатлари масаласида Англия ва Россия ўртасидаги ихтилофлар лойиҳанинг амалга ошмай қолишига тўсқинлик қилди, десак хато қилмаймиз. Агар Россия Ҳиндистонни эгаллаган инглизлар тез орада Афғонистон ҳамда Туркистонга хавф туғдиришдан ташвишланса, ўз вақтида Англия руслар томонидан Ҳиндистонни эгаллашдан хавфсирар эди. Россия Молия вазири М.Х.Рейтерн фикрича, “Шу вақтга қадар, баъзи истисноларни айтмаганда, биз қандай бўлмасин Англия товарларининг тасарруфимиздаги Ўрта Осиё ҳудудларига кириб келишига тўсқинлик қилдик, ҳатто мазкур ҳудудлардан транзит юк ўтишга ҳам рухсат бермадик”, мабода темир йўл қурилган тақдирда “Ўрта Осиё бозорларини инглиз товарлари эгаллайди,...ўлкада рус товарларини сотиш учун деярли имкон қолмайди, бу эса биз учун ўта хавфлидир,-...чунки саноатимиз учун ўлка ҳудудлари қўлдан бой берилади” [13], “...биз Ўрта Осиё бозорларига Ҳиндистон орқали кириб келадиган Англия товарларининг рақобатидан чўчиймиз, ...ҳудудларимизга улкан миқдордаги мануфактура моллари транзитини жалб этиш мақсадга мувофиқ эмас, қолаверса, Ҳиндистон йўналиши бўйлаб темир йўл қуриш ўта бемаъниликдир” [13].

Хулоса қилиб айтганда Степан Барановскийнинг “Ҳинд-Волга темир йўли”ни қуриш таклифи Россия ҳукуматининг темир йўл қуриш борасидаги режасига мос келмаганлиги учун ҳам амалга ошмай қолди.

### **Фойдаланилган манбалар рўйхати**

1. Туркестанский сборник. Составляемый В. И. Межковым. О торговых путях в Среднюю Азию. Т. XXVI.— С-Петербург, 1870. — С.203.
2. Ўша жойда, 245-бет.
3. Туркестанский сборник. Составляемый В. И. Межковым. О Среднеазиатской торговле. Т. VIII. — С-Петербург, 1869. — С.49.
4. Гагемейстр Ю. А. Взгляд на промышленность и торговлю России. — С. 50.
5. Черносвитов Р. Мысль об устройстве водяных путей в Среднюю Азию. —Б.1053-1059.
6. Туркестанский сборник. Составляемый В.И.Межковым. Торговая сношения России в Среднюю Азию. Т. XXVI. — С-Петербург, 1870. — С. 169.
7. Железные дороги в Среднюю Азию. Сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию. С 23 марта 1854 г. По 27 мая 1874 года Дело Министерства Путей Сообщения, Департамента Железных Дорог о разрешения Действительному Статскому Советнику Барановскому производства изысканий для железной дороги от г. Саратова, через Уральск, Тургайскую область и Туркестанскую генерал-губернаторство, г. Ташкент до Китайской границы. Началось 2 ноября 1871 года, кончено 23 декабря 1872 г., № 60, Туркестанская Публичная библиотека. — С. 28.
8. Ўша жойда, 30-бет.
9. Железные дороги в Среднюю Азию. Сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию. С 23 марта 1854 г. по 27 мая 1874 года. Индо-Волжская железная дорога. По мысли Степана Барановского. Туркестанская Публичная библиотека. — С.1.
10. Железные дороги в Среднюю Азию. Сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию. С 23 марта 1854 г. По 27 мая 1874 года Дело Министерства Путей Сообщения, Департамента Железных Дорог о разрешения Действительному Статскому Советнику Барановскому производства изысканий для железной дороги от г. Саратова, через Уральск, Тургайскую область и Туркестанскую генерал-губернаторство, г. Ташкент до Китайской границы. Началось 2 ноября 1871 года, кончено 23 декабря 1872 г., № 60, Туркестанская Публичная библиотека. — С.29.

11. Железные дороги в Среднюю Азию. Сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию. С 23 марта 1854 г. По 27 мая 1874 года. Индо-Волжская железная дорога. По мысли Степана Барановского. Туркестанская Публичная библиотека. – С.1-9.

12. Железные дороги в Среднюю Азию. Сборник статей и проектов по проведению железных дорог в Среднюю Азию. С 23 марта 1854 г. По 27 мая 1874 года Дело Министерства Путей Сообщения, Департамента Железных Дорог о разрешении Действительному Статскому Советнику Барановскому производства изысканий для железной дороги от г. Саратова, через Уральск, Тургайскую область и Туркестанскую генерал-губернаторство, г. Ташкент до Китайской границы; началось 2 ноября 1871 года, кончено 23 декабря 1872 г., № 60, Туркестанская Публичная библиотека. – С.30.

13. ЎзР МДА, И-1 жамфарма, 16-рўйхат, 833-иш, 4-6-орқа варақ. Протокол совещания от 3 января 1875 года.

14. Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии (конец XIX- начало XX в.). – Ташкент: Фан, 1987. – С.18-19.