

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ LOOK TO THE PAST ЎТМИШГА НАЗАР

ФРАНЦУЗ МУҲАНДИСИ Ф.ЛЕССЕПС ҒОЯСИ (БИР ЛОЙИҲА ТАРИХИ)

Юлдашев Бахтиёр Эргашевич,

Тарих фанлари номзоди, Тошкент темир йўл муҳандислари институти Ижтимоий-гуманитар фанлар кафедраси доценти

For citation: Bahtiyor.E.Yuldashev. The idea of the french engineer Lesseps (the story of one project). Journal look to the past. 2019, vol. 1, issue 11, pp. 33-40.

 <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9599-2019-11-4>

*Келиб тушган сана 5 август, 2019
Эълон қилинган сана 5 октябрь, 2019*

АННОТАЦИЯ

Ушбу мақолада XIX асрнинг 70-йилларида француз муҳандиси Фердинанд Лессепснинг Европа темир йўлини Оренбург-Тошкент йўналиши орқали англо-ҳинд темир йўли билан боғлаш лойиҳаси таҳлил қилинган.

Калит сўзлар: статья-секретарь, лойиҳа, транзит, генерал-губернатор, Россия империяси, Кале, Оренбург, Тошкент, Пешовар, Ўрта Осиё темир йўллари.

ИДЕЯ ФРАНЦУЗСКОГО ИНЖЕНЕРА ЛЕССЕПСА (ИСТОРИЯ ОДНОГО ПРОЕКТА)

Юлдашев Бахтиёр Эргашевич,

кандидат исторических наук, доцент
кафедры социально-гуманитарных наук Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта

АННОТАЦИЯ

В данной статье делается анализ проекта французского инженера Фердинанда Лессепа о соединении европейских железных дорог со строящейся англо-индийской железной дорогой от Оренбурга через Ташкент и Пешавар.

Ключевые слова: статья-секретарь, проект, транзит, генера-губернатор, Российская империя, Кале, Оренбург, Ташкент, Пешавар, Среднеазиатская железная дорога.

TNE IDEA OF TNE FRENCH ENGINEER LESSEPS (THE STORY OF ONE PROJECT)

Baxtiyor E.Yuldashev,

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

ANNOTATION

This article about project of french engineer F. Lesseps's to connect Europe railway from the "Orenburg-Tashkent" through the "Anglo-Indian" railway and had accompanied its discussion.

Key words: state chancellor, project, transit, general-governor, Russian empire, Kalais, Orenburg, Tashkent, Peshawar, Central Asian railways

Ўрта Осиё темир йўлини қуриш масаласи ўзбек хонликларининг чор Россияси томонидан босиб олинишидан аввал кўтарилган эди. Айниқса, мазкур масала Туркистон генерал-губернаторлиги (1867 й.) ташкил этилгандан сўнг жиддий муҳокама қилина бошланди. XIX асрнинг 70-йилларида рус ва хорижий муҳандислари Иванин, Шавров, Лессепс, Котар, Больман, Мак-Маган, Гахштерер ва бошқалар томонидан Ўрта Осиё худудлари орқали темир йўл қуриш хусусида турли лойиҳалар илгари сурилди [1]. Мазкур лойиҳалар ичида Лессепс де Фердинанднинг Каледан Калькуттагача Оренбург – Тошкент - Пешовор йўналиши орқали Европа ва англо - ҳинд йўлини боғлаш хусусидаги лойиҳаси кенг кўламда тортишувларга сабаб бўлди. Унинг Россия ҳамда Англия ҳукуматларига қилган мурожаатида "...мазкур йўл нафақат мамлакатнинг қудратли ривожланиш воситаси, шу билан бир қаторда Россия учун янги бозорларни очиб беради, унинг учун битмас-туганмас бойликлар манбаига айланади. Айни вақтда Ҳиндистон ва Европани боғловчи темир йўл Англияга Россиядан кам бўлмаган фойда келтиради. Қолаверса ҳар иккала давлатнинг тасар-

руфида бўлган Осиё ҳудудларида нуфузи ошади, уларнинг таъсир доираларининг кенгайишига катта имкониятлар очилади ” деб қайд этилган эди [2]. Лессепс де Фердинанднинг ҳисоб-китобларга кўра йўлнинг умумий узунлиги 7370 милни (Халқаро бирликлар тизимида кирмаган узунлик ўлчови бирлиги. 1 мил - лот. milia passum - мингта кўш қадам) ташкил этиб, уни қуриш учун икки йил ҳамда уч миллион франк кераклигини, бу маблағ ҳиссадорлик ҳисобидан қопланиши ва ҳиссадорларнинг “Grand Central Asiatic Railway Society” (“Катта Марказий Осиё темир йўл жамияти”) таъсис этиш орқали амалга ошишини мўлжаллаган эди [3].

1873 йил 1 майда Лессепс де Фердинанд ўз лойиҳаси билан Константинополдаги рус элчиси Игнатъевга мурожаат қилди. Мурожаатда “...мазкур йўл нафақат мамлакатнинг қудратли ривожланиш воситаси, шу билан бир қаторда Россия учун янги бозорларни очиб беради, унинг учун битмас-туганмас бойликлар манбаига айланади” - деб қайд этилган эди [4]. Ўз вақтида рус элчиси Россия ташқи ишлар вазирлигига юборган мактубида таклиф этилган йўналишда қидирув тадқиқот олиб бориш мақсадида Лессепс 3 миллион франк сармоёга эга бўлган жамият ташкил этишни режалаштиргани, агар қидирув ишларига сарфланадиган барча ҳаражатларни рус ҳукумати қайтариб беришни кафолатлаган тақдирда жамият кечиктирмасдан ишга киришиши мумкинлиги хусусида хабар беради [5].

Икки йил мобайнида Ўрта Осиё ҳудудларини ўрганиб чиққан тадқиқотчи Якса-Быковский таклиф этилган лойиҳани таҳлил қилар экан “...мазкур йўналиш ҳам юк, ҳам йўловчи ташиш учун ўта қулай. Амударё воҳасининг иқлими тоза, аҳолиси зич, тупроғи унумдор, турли хил минералларга сероб. Буларнинг ҳаммаси лойиҳанинг устунлигини таъминлайди. Пешовордан Волга дарёсигача бўлган масофа 3000 верстдан (1 верст - 1,06 км.га тенг масофа ўлчови бирлиги) ошмайди. Қурилиш борасида айтарли даражада қийинчиликлар бўлиши мумкин эмас. Фақатгина Ҳиндукушнинг маълум бир қисмини кесиб ўтиш учун 8 верстлик туннел қуриш талаб қилинади холос, бошқа (Ҳиндукуш ва Пешовор оралиғи) ҳудудларида эса темир йўл паст-тексликлардан ўтади. Шунинг учун ҳам таклиф этилган лойиҳани амалга ошириш мақсадга мувофиқдир,”- деб таъкидлайди [6].

Аммо Россия учун Сибирь йўналиши бўйлаб темир йўл қурилишининг ўта долзарблигини назарда тутган Фердинанд Лессепс Оренбург — Тошкент - Пешовор йўналишидан воз кечиб, Европани Москва — Нижний — Қозон — Екатеринбург — Троицк - Тошкент темир йўл йўналиши орқали Ҳиндистон билан ўзаро туташтириш лойиҳа-

сини илгари сурди. Ва бу ҳақда Россия темир йўл алоқаси вазири, генерал-лейтенант, граф А.П. Бобринскийга расмий тақдимнома билан мурожаат қилди. Тақдимномада Екатеринбург – Троицк – Тошкент йўналиши бўйлаб темир йўл қурилган тақдирда, “...Осиёнинг энг муҳим савдо бозорлари Урал ва Урал орти ўлкаларидаги табиий бойликлар марказлари билан боғланади,...юк ташиш ҳозирги нархларга нисбатан 7 ёки 8 баробар арзонлашади,...Осиё товарларини Россияга ташиш учун қилинадиган сарф-ҳаражатлар 6 миллиондан 2 миллион рублга қисқариб, Россия бундан ҳар йили 4 миллион рубл иқтисод қилиши мумкин. Темир йўл орқали йилига 40 миллиондан 80 миллион пудгача транзит юклари ташиш тахмин қилинмоқда. Агар темир йўл орқали ташилган ҳар бир пуд юк учун 50 копейкдан йўл ҳақи тўланган тақдирда ҳам Россия йилига 20 миллиондан 40 миллион рублгача фойда кўриши мумкин...Бундан ташқари мазкур темир йўл линияси нафақат Россия билан Осиё ўртасидаги ўзаро савдо-сотиқга ижобий таъсир кўрсатади ва шу билан бир қаторда Осиё саноатининг ривожига туртки беради. Ўрта Осиёнинг барча темир йўлига туташган ҳудудларида эса савдо-сотиқ янада жонланади,” -деб таъкидланган эди [7].

Россия молия вазири, статья-секретарь М.Х. Рейтерн 1873 йил 15 май куни Россия императорига юборган махфий хатида: “ Россия-Ҳиндистон темир йўл линиясининг қурилиши, шубҳасиз, Европа ва айниқса Ҳиндистондаги инглиз товарларини бизга (Ўрта Осиёга) транзит қилиш кўзда тутилган. Ҳолбуки биз Ўрта Осиё бозорларига Ҳиндистон орқали кириб келадиган Англия товарларининг рақобатидан чўчиймиз, ...ҳудудларимизга улкан миқдордаги манфактура моллари транзитини жалб этиш мақсадга мувофиқ эмас, қолаверса, Ҳиндистон йўналиши бўйлаб темир йўл қуриш ўта бемаъниликдир,”- деб Лессепс лойиҳаси хусусида ўз эътирозларини баён этган эди [8]. 1873 йил 15 июнда Россия темир йўл алоқаси вазири генерал-лейтенант, граф А.П. Бобринский ҳам Россия ташқи ишлар вазирилигига йўллаган хатида Лессепснинг Екатеринбург - Троицк - Тошкент йўналиши бўйлаб темир йўл қуриш лойиҳасига қарши эканлигини маълум қилди. Аммо Россия императори етакчи вазирликларнинг лойиҳа юзасидан билдирилган эътирозларига қарамасдан француз муҳандислари Котар ва Викторга Ўрта Осиё ҳудудларида рекогносцировка (ишларни амалга ошириш учун жойни олдиндан текшириш) тадқиқотларни амалга оширишга рухсат берди ва бу ҳақда Россия ташқи ишлар вазирлиги 1873 йил 18 июлда барча вазирликларга хабар қилди [9].

1874 йил 28 декабрда давлат канцлери, князь А.П.Горчаков барча вазирликларга Россия императорининг Лессепс де Фердинанд лойиҳасини муҳокама қилиш ва тегишли қарорлар қабул қилиш учун Махсус кенгаш чақириш ҳақидаги фармонини жўнатди [10]. Фармон асосида чақирилган Махсус кенгашда давлат канцлери, князь А.П. Горчаков, темир йўл алоқаси вазири, генерал-адъютант К.Н. Посъет, молия вазири, статья-секретарь М.Х.Рейтерн, ҳарбий вазир, генерал-адъютант Д. Милютин, Туркистон генерал-губернатори, генерал-адъютант К.П. фон-Кауфман, собиқ темир йўл алоқаси вазирлари, генерал-адъютант К.В.Чевкин, профессор П.П. Мельников ва бошқалар иштирок этган эди [11].

1875 йил 3 январда бўлиб ўтган Махсус кенгашда лойиҳани муҳокама этиш жараёни қизғин баҳс ва мунозараларга сабаб бўлди. Унда турли фикр ва мулоҳазалар баён этилди. Хусусан, Россия темир йўл алоқаси вазири, генерал-адъютант К.Н. Посъет “...Кале (Франция)-Пешавор (Ҳиндистон) темир йўл линиясининг умумий узунлиги 7000 верстни ташкил этади. Агар ҳар пуд юкни бир верстга ташиш учун 0,03 копейк темир йўл тарифи белгиланган тақдирда ҳам уни охириги манзилга ташиб келтириш учун кетадиган ҳаражат 2 рубль 25 копейкни ташкил этади”, шунинг учун ҳам “...биз учун Кавказ ва Эрон орқали темир йўл қуриш фойдалидир,”-деган фикрни илгари сурди [12].

Россия молия вазири, статья-секретарь М.Х.Рейтерн шуни қайд этдики: “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”. Унинг фикрича мабода Ф. Лессепс лойиҳаси асосида 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”. У сўзининг якунида “...ушбу йўлдан бизга ҳеч қандай наф йўқ ҳисоби, шунинг учун ҳам Лессепс лойиҳасини кечиктирмасдан рад этиш мақсадга мувофиқдир,”- деган таклиф киритди [13].

Туркистон генерал-губернатори, генерал-адъютант К.П.фон-Кауфман Ўрта Осиёга темир йўл ўтказиш нафақат савдо, балки сиёсий ва стратегик жиҳатдан ўта зарурлигини назарда тутиб, қуйидагиларни қайд этди: “Лойиҳанинг қабул қилинмаслиги аниқ ва равшан, шунинг учун ҳам уни муҳокама қилиш ортиқча деб ҳисоблайман”. Лекин Россиянинг марказий ҳудудларини “Тошкент билан темир йўл

орқали туташтириш масаласини ҳал этиш ўта муҳимдир. Албатта, ҳозирги пайтда тасарруфимиздаги Ўрта Осиё ҳудудлари учун мутлақо хотиржам бўлишимиз мумкин, чунки бизга мазкур ҳудудларда ҳеч қандай хавф-хатар йўқ. Аммо бундай ҳолат узоқ давом этади деб ҳеч ким кафолат бера олмайди. Ва шу ўринда нафақат бизда шу билан бир қаторда Ҳиндистонда ҳам умуммуслмонлар ҳаракатининг эҳтимоллигини инкор этиш мумкин эмас. Бундай хавф-хатар бўлган тақдирда бизнинг жонимизга фақатгина темир йўл аро кириши мумкин”. Қолаверса “темир йўл ўлканинг иқтисодий ривожланишига туртки беради, унга сарфланган ҳаражатлар (бу Ҳинд йўлига таълуқли эмас) ўзини оқлайди. Тўғри бугунги кунда Россия иқтисодиёти учун Сибирь темир йўли муҳимроқ ва зарурроқ, аммо савдо-сотик манфатлари, айниқса сиёсий ва стратегик муносабатларнинг хусусиятларидан келиб чиққан ҳолда келажакда Ўрта Осиё темир йўлини қуриш мақсадга мувофиқдир” [14].

“Лессепс лойиҳаси шунчалик фантастик даражадаки, - дейди Россия ҳарбий вазир, генерал-адъютант Д. Милютин, - уни атрофлича муҳокама қилишга ҳам арзимади. Биздаги тўлиқ бўлмаган маълумотларга кўра...Ҳиндистондан Ўрта Осиё ҳудудларига ўтиш учун денгиз сатҳидан 10 мингдан 18 минг футгача баланликда жойлашган 8та тоғ тизимидан ошиб ўтиш талаб қилинади. Лессепснинг калтабинлигидан лол қолмасдан иложи йўқ, унинг гумашталари Ҳиндистоннинг айрим жойларини бориб кўриш билан кифояланганлар, Ҳиндистон ва Туркистон ўлкаси оралиғида жойлашган тоғли ҳудудларда умуман бўлмаганлар, турли гап-сўзлар, миш-мишлар тўплаш билан чегараланганлар. Мазкур ўлкаларда темир йўлни тасаввур ҳам қилиб бўлмайди. Мабода темир йўл қурилган тақдирда ундан келадиган даромад ҳатто эксплуатация ҳаражатларини ҳам қопламайди. Россия-Тошкент темир йўли хусусидаги масалани айни вақтда муҳокама қилиш шарт эмас деб ҳисоблайман. Шунини таъкидлаш лозимки, генерал-губернатор фон-Кауфманнинг келажакда ўлкадаги хавф-хатарни бартараф этишда мазкур йўлнинг аҳамияти ҳақидаги фикрлари мутлоқа тўғридир. Аммо Россия учун ўта муҳим йўлларга эҳтиёж бўлган бир вақтда турли ташаббуслар хусусида сўз юритишнинг вақти эмас” [15].

Профессор П.П.Мельников Махсус кенгаш иштирокчилари томонидан билдирилган фикр ва мулоҳазаларни қўллаб-қувватлаган ҳолда, Туркистон ўлкаси орқали Ҳиндистонга “темир йўл қуриш ҳақида гап ҳам бўлиши мумкин эмас”, мабода мазкур йўналиши бўйлаб темир йўл қурилиши инглизларга топширилган тақдирда, Англиянинг “Эрон ва Каспий денгизи атрофи ҳудудларида нуфузи ошади, бу эса биз

учун ўта хавфли бўлишини назардан қочирмаслигимиз зурурдир” деб таъкидлайди. Шундан келиб чиққан ҳолда П.П. Мельников “Россиядан Ўрта Осиёга темир йўл қуриш масаласини ” ўйлаб кўриш”, “Каспий ва Амударёнинг эски ўзани бўйлаб параходчиликни йўлга қўйиш ёки Хива ва Бухорогача темир йўл ўтказиш” орқали Россияни Ўрта Осиё билан боғлашни таклиф қилди [16].

Билдирилган барча фикр ва мулоҳазалар асосида Махсус кенгаш Оренбург-Тошкент-Пешавор “йўналишида қидирув-тадқиқот ишларини амалга ошириш ҳамда темир йўл қуриш хусусидаги Ф.Лессепс лойиҳаси қатъиян рад этилсин” деб қарор қилди [17].

Хулоса қилиб шуни айтиш керакки, Шарқ мамлакатлари масаласида Англия ва Россия ўртасидаги ихтилофлар лойиҳанинг амалга ошмай қолишига тўсқинлик қилди десак хато қилмаймиз. XIX асрнинг иккинчи ярмида америкалик дипломат Южин Скайлернинг Ўрта Осиёга саёҳати давомида кўрган-кечирганлари асосида ёзилган “Туркистон: Россия Туркистони, Қўқон, Бухоро ва Фулжага саёҳат қайдлари” асарида: “ Россия ва Англия ҳукуматининг Осиё масаласида қарашларидаги келишмовчилик ҳамда Ҳиндистонга темир йўл ўтадиган бир неча мамлакатларнинг хусусиятли географик жиҳатлари ва сиёсий аҳволи мазкур темир йўлни қуришга узоқ вақт тўсқинлик қилиб келган Ҳиндистонга алоқадор бўлганидан, бу масала ўз ечимини топмаган бўлса керак. Ҳозиргача Ўрта Осиёга тўғридан-тўғри темир йўл ўтказиш лойиҳалари Россия ҳукумати томонидан у қадар қўллаб-қувватланмади. Гарчанд Тошкентдаги расмийлар уларга жиддий қарашган бўлса-да, Лессепснинг императорга ёзган хати бўйича вазирликнинг махсус кенгашида лойиҳа рад этилди,”- деб қайд этилиши фикримизнинг яққол исботидир [18].

Фойдаланилган манбалар рўйхати

1. Ахмаджонова З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880-1917гг). –Тошкент, 1965. –С.27-30 (Ahmadjonova S.K. To the history of railway construction in Central Asia (1880-1917) – Tashkent, 1965. –P.27-30.)

2. Туркестанские ведомости. По вопросу о Средне-Азиатской железной дороги. 1874, 8 январь, № 2. (Turkestan's records. On the issue of the Central Asian Railway. 1874, 8 January, No.)

3. Южин Скайлер. Туркистон: Россия Туркистони, Қўқон, Бухоро ва Фулжага саёҳат қайдлари. –Тошкент: Ўзбекистон, 2019. –Б. 169. (Eugene Skyler. Turkestan: records of Russian travels to Turkestan, Kokand,

Bukhara and Gulja. —Tashkent: Uzbekistan, 2019. —В. 169).

4. Туркестанские ведомости. По вопросу о Средне-Азиатской железной дороги. 1874, 8 январь, № 2 (Turkestan statements. On the issue of the Central Asian Railway. 1874, January 8, No. 2).

5. Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии (конец XIX- начало XX в.). — Тошкент: Фан, 1987. —Б.18 (Vekselman M.I. Russian monopoly and foreign capital in Central Asia (late 19th - early 20th centuries). - Toshkent: Fan, 1987. — В.18).

6. Туркестанские ведомости. По вопросу о Средне-Азиатской железной дороги. 1874, 8 январь, № 2 (Turkestan statements. On the issue of the Central Asian Railway. 1874, January 8, No. 2).

7. Ўша жойда (Ibid).

8. Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии (конец XIX- начало XX в.). — Тошкент: Фан, 1987. —Б. 18-19 (Vekselman M.I. Russian monopoly and foreign capital in Central Asia (late 19th - early 20th centuries). - Toshkent: Fan, 1987. —В.18).

9. Ўша жойда. —Б. 19 (Ibid. —Р.19).

10. Ўша жойда. —Б. 19 (Ibid. —Р.19).

11. ЎЗР МДА, И-1 жамғарма, 16-рўйхат, 833-иш, 1-варақ. Протокол совещания от 3 января 1875 года.

12. Ўша жойда, 3-орқа варақ.

13. Ўша жойда, 4-6-орқа варақ.

14. Ўша жойда, 6-8-орқа варақ.

15. Ўша жойда, 8-орқа варақ.

16. Ўша жойда, 10-10-орқа варақ.

17. Ўша жойда, 13-орқа варақ.

18. Южин Скайлер. Туркистон: Россия Туркистони, Кўқон, Бухоро ва Фулжага саёҳат қайдлари. — Тошкент: Ўзбекистон, 2019. —Б. 170 (Eugene Skyler. Turkestan: records of Russian travels to Turkestan, Kokand, Bukhara and Gulja. —Tashkent: Uzbekistan, 2019. —В. 169).