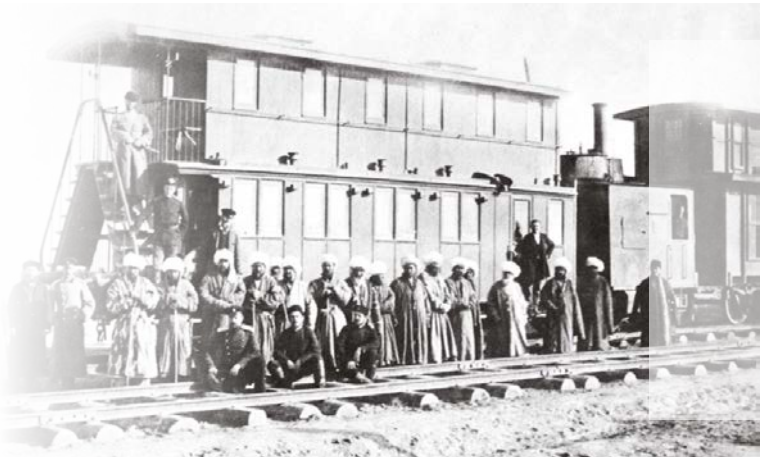
РОССИЯ ИМПЕРИЯСИНИНГ ТУРКИСТОНДАГИ ТЕМИРЙЎЛ СИЁСАТИ “ТУРКИСТОН ВИЛОЯТИНИНГ ГАЗЕТИ” НИГОҲИДА



doi 10.34920/2181-8207/2026/3-255



Далержон Мирзаев,
Тарих институти катта илмий ходими,
Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)

Abstract. This article explores the history of railway construction in the Turkestan region following its conquest by the Russian Empire. The study is based on materials from the Turkistan Viloyatining Gazeti, the official publication of the Turkestan Governor-Generalship, which was published in the Uzbek language between 1870 and 1917. The publication served as a tool for facilitating imperial administration and promoting colonial policy among the local population.

The article analyzes propaganda efforts aimed at fostering a positive perception of railways among the population, the initial phases of railway construction, and the expansion of the railway network into major cities of Turkestan. It further examines public attitudes toward the railway infrastructure, instances of social injustice during construction, the export of local goods particularly cotton from the region, and the strategic objectives pursued by the empire in developing railway routes.

Keywords: Turkistan Viloyatining Gazeti, press propaganda, Trans-Caspian Railway, Transcaspian Military Railway, Tashkent-Orenburg Railway, colonial policy, cotton export, destruction of railways.

Аннотация. Ушбу мақола Россия империяси Туркистонни босиб олганидан сўнг уни бошқаришни осонлаштириш ва ўз мустамлакачилик сиёсатини халқ ичида тарғиб қилиш, мақсадида генерал-губернаторликнинг расмий нашри сифатида 1870 – 1917 йиллари ўзбек тилида чоп этилган “Туркистон вилоятининг газети” маълумотлари асосида империя ҳукуматининг ўлкада қурилган темирйўллар тарихи ёритилгандир.

Шунингдек мақолада аҳоли орасида темирйўлга нисбатан ижобий қараш уйғотиш учун тарғибот, қурилишнинг бошланиши, унинг Туркистоннинг йирик шаҳарларига кириб келиши, аҳолининг темирйўлларга бўлган муносабати, қурилишдаги адолатсизликлар, ўлкадан ташиб кетилган маҳсулотлар ҳамда темирйўл қуришнинг асосий мақсадлари таҳлил қилинган.

Калит сўзлар: “Туркистон вилоятининг газети”, газета тарғиботи, Каспиёрти темирйўли, Каспиёрти ҳарбий темирйўли, Транскаспий темирйўли, Тошкент-Оренбург темирйўли, мустамлакачилик сиёсати, пахта ташиб кетиш, темирйўлларни бузиш.

Аннотация. Данная статья посвящена освещению истории строительства железных дорог на территории Туркестана после его завоевания Российской империей. Исследование основано на материалах газеты «Туркестан вилоятининг газети», официального издания Туркестанского генерал-губернаторства, выходившего на узбекском языке в 1870 – 1917 годах. Цель публикации заключалась в облегчении управления регионом и продвижении колониальной политики среди местного населения.

В статье анализируются пропагандистская деятельность по формированию положительного восприятия железных дорог среди населения, начальные этапы строительства, проникновение железнодорожной инфраструктуры в крупные города Туркестана, отношение населения к железным дорогам, случаи социальной несправедливости при строительстве, вывоз товаров из региона, в частности хлопка, а также основные цели, преследуемые империей при прокладке железных дорог.

Ключевые слова: «Туркестан вилоятининг газети», газетная пропаганда, Закаспийская железная дорога, Закаспийская военная железная дорога, Транскаспийская железная дорога, Ташкентско-Оренбургская железная дорога, колониальная политика, вывоз хлопка, разрушение железных дорог.

Россия империяси Туркистонда ўз ҳукмронлигини ўрнатганидан бошлаб ўлканинг сиёсий, иқтисодий ва ижтимоий ҳаётига бевосита аралашиб, унинг тараққиёт йўналишларини ўз манфаатларига мос тарзда қайта тузишга киришди. Хонликлар бирин-кетин мағлубиятга учраши натижасида мустамлакачиларни тўхтатишга қодир куч топилмади. Шу сабабли империя ҳукумати Туркистонда тобора мустамлакачиликни кучайтириб, ўз сиёсий ва иқтисодий мақсадларига эришишни тезлаштиришга интилдилар. Ушбу мақсадларни қисқа вақт ичида амалга ошириш биринчи навбатда қулай ва арзон транспортга эҳтиёжни келтириб чиқарарди. Бу давр учун энг мақбул йўл – темир йўллар қуриш бўлди.

Россия империясининг Туркистон ўлкасида темир йўллар қуриш масаласини энг аввало сиёсий, ҳарбий-стратегик ва иқтисодий масалалар ечими нуқтаи назаридан кун тартибига қўйилган эди. Империя ҳукумати мустамлакачилик сиёсатини кучайтириш билан бир қаторда, Шарқда ўз мавқеини мустаҳкамлашга интилди[1]. Шунингдек, Европа бозорларида рақобатга дош бера олмаётган маҳсулотларини Туркистон ва у орқали Шарқ мамлакатлари бозорларига чиқариш, ривожланаётган тўқимачилик саноати учун арзон хомашё манбаига эга бўлиш, ўлка миллий бойликларини империянинг тобора ошиб бораётган саноат эҳтиёжлари йўлида тўлиқ ўзлаштириш ва фойдаланиш, чор Россияси қўшинларига ҳали забт этилмаган халқлар, жумладан, Каспий ортида жанг олиб бораётган туркман қабилаларини бўйсундириш, Шарқ мамлакатлари билан чегараларни мустаҳкамлаш, ўлка халқларининг янги режимга қаршилик кўрсатишнинг барча шаклларини ҳарбий йўл билан бостириш ва бу халқларни зўрлик билан мустамлакачилик тизимига мослаштириш имконини берарди. Шунинг учун ҳам генерал-губернатор К.П. Кауфман *“Россияни Туркистон билан боғлаб турувчи транспорт алоқасининг яхшиланиши Туркистон ўлкасини Россия империясининг таъсир доирасига киритишда ўта муҳим воситалардан биридир”* [2], деб бежиз қайд этмаган эди.

Темир йўллар орқали Туркистонда хомашё ва маҳсулотларни олиб чиқиб кетилиши миллий халқ вакилларининг манфаатларига зид эди. Шунинг учун ҳам бу сиёсатни кенг халқ оммаси ичида тарғиб ва ташвиқ қилиш долзарб масала ҳисобланган. Мустамлакачи ҳукумат вакиллари эса бу ишни амалга оширишда “Туркистон вилояти газети”ни қурол қилиб олиб, унинг саҳифаларидан миллий халқ вакиллари онгида темир йўллар туркистон аҳли ва уларнинг манфаати учун қурилаётганлиги тўғрисида катта-кичик мақола ва хабарлар ўрин олди.

Дастлаб газетада бир неча мақолалар орқали темир йўлнинг фойдалари кенг ёритилди. Масалан, улардан бирида : *“савдогар халқиға маълумдирким тезроқ хабар ёзмоқ ва хабар юбормоқ хусусан оташ ароба ва пучта бирлан қанча манфаатликдур*[3]*”*, деб ёзилган эди. Яна бир мақолада, *“одамлар йўлларда кўп тезлик билан юриб кўп вақт зое бўлмай ул вақтларини бирор машғулликга истеъмол қилинса бўладур*[4]*”*, дейилган. Айнан шу йўл орқали Туркистон халқи олдиндан бу сиёсатга кўниктириб борилган.

Бундан ташқари, темир йўллар фақат маданий ривожланган миллатлардагина мавжудлиги, қолганларда эса йўқлиги таъкидланиб, шундай ёзилади: “Руссия мамлакати ўз тарафидан Каспий денгиздан Бухоро ва Самарқандгача оташараба йўли шул тариқа қилиб Руссия мамлакати Азия иқлимидаги фуқароларга катта яхшилик айлаб, ўз ҳамсояларига боролмай ётган бурунги саҳро фуқаролари тарбиятлик халқлар бирлан аралашиб, даража ба даража ўз тирикчиликларини тузатиб ва фаросатларини кўпайтирурлар[1]”. Бу сўзлар орқали империя ҳукумати Туркистон халқини паст табақага ажратган ҳамда темир йўл орқали ўлкага “маданият” кириб келаётганига ишора

Россия империясининг Туркистон ўлкасида темирйўллар қуриш масаласини энг аввало сиёсий, ҳарбий-стратегик ва иқтисодий масалалар ечими нуқтайи назаридан кун тартибига олиб чиқилган эди. Империя ҳукумати мустамлакачилик сиёсатини кучайтириш билан бир қаторда, Шарқда ўз мавқеини мустаҳкамлашга интилди

1 Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: Ўқитувчи, 2005. – 194-бет.

2 Yuldashev B.E. Political factors influencing railway construction in Central Asia // Look to the past. – 2021. – № 4. – P. 95 – 100.

3 “Туркистон вилоятининг газети”. 1885 йил, 25-май.

4 Оташ аробаларнинг фойдаси хусусида / “Туркистон вилоятининг газети”. 1886 йил, 7-март.

қилган. Бироқ юқорида таъкидланганидек, ушбу йўллар аслида туркистонликлар манфаатига хизмат қилмаганини бошқа мақолалар орқали ҳам кўришимиз мумкин.

1880 йили 11 – 12 феврал кунлари ҳарбий Вазир раҳбарлигида махсус кенгаш чақирилиб, Каспийорти масаласи ва темир йўл қурилиши чуқур муҳокама қилинди. Унда қурилишни бошлаш тўғрисида қарор қабул қилинди[5]. Мана шу қарор натижаси ўлароқ ўша йилнинг 9 июнида Каспий денгизи соҳилидан Қизиларватгача темир йўл қуриш ҳақида буйруқ чиқарилган[6].

Газетада Бухоро амири ҳам ушбу йўл қурилишини қўллаб қувватлаганлиги ёзилган. Хусусан, Чоржўй беги Остонақул додхоҳ одамларини темирйўл қурилишига ёрдамга юборган. Бухорога темирйўл орқали рус саноат маҳсулотларининг кириб келишининг ортиши миллий ҳунармандларнинг касодга учрашига сабаб бўлган

Темир йўл тармоғи Каспийорти вилояти орқали олиб кирилиб, 1881 йилда Михайловский кўрфазидан Қизиларбатгача ёткизилган бўлса[7], 1885 йилга келиб Ашхобод ва Марв шаҳарлари ўртасидаги қисми фойдаланишга топширилди[8]. 1885 йилнинг 25 июлида эса Россия империяси ва Бухоро амири ўртасида амирлик ҳудуди орқали темир йўл ўтказиш тўғрисида шартнома тузилди[9]. Келишувга биноан, бекатлар, депо ва омборхоналар барпо этиш учун катта майдондаги амлок ерлари ажратилди. Шунингдек, Бухоро ҳукумати қурилишга маҳаллий аҳолини жалб қилиш ва зарур ашёларни етказиб бериш мажбуриятини олди[10].

1886 йил 16 февралдан бошлаб темир йўлнинг Чоржўй шаҳригача қурилиши бошланди[11]. Темир йўл амирликнинг аҳоли энг кўп яшайдиган, иқтисодий имкониятлари катта бўлган Зарафшон водийси бўйлаб ўтиши керак эди[12]. Шу йилнинг охирида Чоржўйгача бўлган йўл қуриб битказилиб, 1-декабрда Чоржўй шаҳрига пойезд кириб келган[13].

Газетада Бухоро амири ҳам ушбу йўл қурилишини қўллаб қувватлаганлиги ёзилган. Хусусан, Чоржўй беги Остонақул додхоҳ одамларини темир йўл қурилишига ёрдамга юборган[14]. Бухорога темир йўл орқали рус саноат маҳсулотларининг кириб келишининг ортиши миллий ҳунармандларнинг касодга учрашига сабаб бўлган. Бундан кўринадики, Бухоро амирлиги ўз ихтиёри билан эмас, империя ҳукуматининг қистови билан бу йўлни қуришга кўмаклашган. Масалан, Чоржўй ва Ашхобод йўли орқали биргина 1887 йилнинг ўзида 500000 пуд[15] пахта Петербургга юборилган бўлса, Россиядан 1 миллион 100 минг пуддан ортиқ ҳар хил маҳсулотлар олиб келиб сотилган[16]. Янги қурилган темир йўл орқали Бухородан Россияга қўй ва от териси, турли матолар, гиламлар, мевалар, тонналаб пахта тинимсиз юборилиб турилган. Бу маҳсулотлар Астрахан шаҳри орқали Нижегород ярмаркасига олиб борилиб сотилган[17]. 1889 йилгача Каспийорти темир йўли орқали 21 741 880 сўмлик юклар ташиб кетилган[18]. Ўлкадан асосан пахта ташилган, 1888 йилда 873 092 пуд пахта ташилган бўлса, 1895 йилга келганда 3 133 564 пудни ташкил қилган[19]. 1899 йилга келганда мазкур темир йўл орқали 443 минг йўловчи ва 23 262 556 фунтлик[20] юк ташилган бўлса, орадан ўн йил ўтиб, 2 981 953 киши ташилиб 69 873 364 фунтлик юк ташиб кетилган[21].

Янги қурилган темирйўл орқали Бухородан Россияга қўй ва от териси, турли матолар, гиламлар, мевалар, тонналаб пахта тинимсиз юборилиб турилган. Бу маҳсулотлар Астрахан шаҳри орқали Нижегород ярмаркасига олиб борилиб сотилган

1886 йил 18 – 22 апрель кунлари Вазирлар қўмитаси Каспийорти темир йўлининг янги тармоғини қуришни муҳокама қилиб,

5 Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: Ўқитувчи, 2005. – 194-бет.

6 Нодир Якубжанов. Из истории железной дороги Туркестанского края // Karadeniz. – 2015. – № 27. – С. 217.

7 Губаревичъ-Радобыльский А. Экономический очерк Бухары и Туниса. – С-Петербург: Типография В. Киршбаума, 1905. – С. 81.

8 Ҳар хил хабарлар / “Туркистон вилоятининг газети”. 1886 йил, 15-феврал.

9 Депо — Транспорт воситалари (паровоз, трамвай, троллейбус вагонлари) турадиган ва жорий таъмирланадиган махсус бино, корхона.

10 Тухтаметов Т.Г. Россия и Бухарский эмират в начале XX века. – Душамбе: Ирфон, 1977. – С. 126.

11 Ушбу жойға таълуқ хабарлар / “Туркистон вилоятининг газети”. 1886 йил, 7-март.

12 Губаревичъ-Радобыльский А. Экономический очерк Бухары и Туниса. – С-Петербург: Типография В. Киршбаума, 1905. – С. 82.

13 “Туркистон вилоятининг газети”. 1886 йил, 13-декабр.

14 “Туркистон вилоятининг газети”. 1887 йил, 24-январь.

15 Пуд — 16,3805 килограмга тенг оғирлик ўлчов бирлиги.

16 Ҳар хил хабарлар / “Туркистон вилоятининг газети”. 1888 йил, 13-феврал.

17 Ҳар хил хабарлар / “Туркистон вилоятининг газети”. 1888 йил, 28-май.

18 Ҳар хил хабарлар / “Туркистон вилоятининг газети”. 1890 йил, 19-март.

19 “Туркистон вилоятининг газети”. 1895 йил, 16-июн.

20 1 фунт — 0,45359237 кг.

21 Нодир Якубжанов. Из истории железной дороги Туркестанского края // Karadeniz. – 2015. – № 27. – С. 219.

Самарқандга қадар давом эттиришга қарор қабул қилди. Шу асосда темир йўл қурилиб, 1888 йили тугалланди. Янги темир йўл “Каспийорти ҳарбий темир йўли” деб аталди[22].

Темир йўлнинг Амударё устидан ўтиши учун бир йил давомида ишланган. Натижада 1888 йилнинг 6-январь куни Амударё кўприги устидан илк поезд ҳаракатланди. Амударёнинг тўртта та шохобчасини кесибўтган ушбу иншоот 4 қисмдан иборат эди. Биринчиси 802 саржин[23], иккинчиси 82 саржин, учинчиси 58 саржин, тўртинчиси 30 саржин бўлиб умумий 972 саржинни ташкил қилган[24].

Бухорога биринчи поезд 1888 йилнинг 27 феврал куни кириб келган[25]. Бу воқеа газетада император Александр III нинг туғилган кунига совға сифатида баҳоланган[26]. Шу йилнинг 15-май санасида Самарқандга поезд кириб келиши муносабати билан генерал-губернатор шаҳарга ташриф буюрган ва биринчи поезд тантана билан кутиб олинган[27]. Бу ҳақида ўша пайтда Транскаспий ҳарбий темир йўли бўйлаб саёҳат қилган Э. Симмерман, А.А. Олсуфев ваВ.Ҳ. Панаев ўз саёҳат кундаликларида эслаб ўтганлар[28]. Уларнинг маълумотлари асосида темир йўлнинг йўналишлари ва унинг қайси шаҳарлардан ўтишини билиб олиш мумкин.

Газетада ёзилишича, Бухорога темир йўл келганидан сўнг унинг тараққиёти жуда ҳам тезлашиб кетади. Кўчаларда европача кийинган эркаклар ва аёллар, европача аравалар ҳам пайдо бўлиб савдо ишлари ривожланди[29] дейилади. Аслида бу ривожланиш кимнинг фойдасига эди, деган савол пайдо бўлиши табиийдир. 1873 йилги шартномага кўра, Бухорода рус фуқаролари эркин савдо қилиш ҳуқуқини қўлга киритганлар. Бу жараён Бухорога темир йўл келиши билан кескин жадаллашади. Маҳаллий аҳолининг тирикчилиги эса янада оғирлашган эди.

“Туркистон вилоятининг газети” да темир йўллар қурилиши адолатли қилиб кўрсатилган. Масалан, император фармони билан темир йўл ўтадиган ҳудуддаги мулклар қонунга кўра олиниши, мулкнинг миқдори ҳам тўлаб берилиши кўзда тутилган. Бу ишлар фуқаролик қонунинг 594 – 595-моддалари бўйича кўриб чиқилиши белгиланган[30]. Аммо аҳолининг ерлари қуруқ ваъдалар ва зўравонлик билан тортиб олиниб, темир йўллар ётқизилган. Кўп ҳолларда белгилаб қўйилган тартиботлар қўпол равишда бузилган. Масалан, М. Муҳаммадбойевнинг Тошкент-Оренбург темир йўлининг жанубий қисми бошлиғи номига ёзган аризаси мазмунига кўра, унинг тортиб олинган ери эвазига ҳеч қандай ҳақ тўланмаган. Худди шундай мазмундаги шикоят билан Н. Женгеров ҳам Туркистон генерал-губернаторига мурожаат қилган эди[31]. Бундай ҳоллар кўп кузатилиб асосан кўплаб қишлоқ хўжалиги орқали оила тебратадиган халқ вакилларининг инқирозга учрашига олиб келди. Маълумотларга қараганда ушбу йўлни қуриш учун 13 минг гектарга яқин ерлар аҳолидан тортиб олинган[32].

Темир йўл қурилишининг кейинги босқичи икки йўналишда давом этган. Биринчиси Чиноз орқали Тошкентга йўналган бўлса, иккинчиси Хўжанд орқали Андижон шаҳригача бориши керак эди. Туркистон генерал-губернаторининг кўрсатмаси билан Тошкент йўли Жиззах, Ховос ва Чиноз шаҳарлари орқали ўтишикўзда тутилган эди[33]. 1897 йилнинг

Бухорога биринчи поезд 1888 йилнинг 27 феврал куни кириб келган. Бу воқеа газетада император Александр 3 нинг туғилган кунига совға сифатида баҳоланган. Шу йилнинг 15 май санасида Самарқандга поезд кириб келиши муносабати билан генерал-губернатор шаҳарга келган ва биринчи поезд тантана билан кутиб олинган

Газетада ёзилишича, Бухорога темир-йўл келганидан сўнг унинг тараққиёти жуда ҳам тезлашиб кетади. Кўчаларда европача кийинган эркаклар ва аёллар, европача аравалар ҳам пайдо бўлиб савдо ишлари ривожланди30 дейилади. Аслида кимнинг савдо ишлари ривожланади деган бир савол пайдо бўлиши табиийдир

22 Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чорраҳасида (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: Ўқитувчи, 2005. – 194-бет.

23 Саржин – сажен (славянча саг — қадам, одим) — қадимги рус узунлик ўлчов бирлиги. Халқаро метрик ўлчовлар тизими киритилгунга қадар (1918-йил) ишлатилган. 1С.= 2,13360 м.

24 Чоржўй яқинида Амударё устидин солинған кўпрук / “Туркистон вилоятининг газети”. 1888 йил, 16-январь.

25 Ҳар хил хабарлар / “Туркистон вилоятининг газети”. 1888 йил, 7-март.

26 “Туркистон вилоятининг газети”. 1888 йил, 16-апрел.

27 Самарқанд шаҳрида Закаспия аталған темир йўли юришига рухсат бермак учун жаноб генерал-губернаторнинг онда борғонлари хусусида / “Туркистон вилоятининг газети”. 1888 йил, 4-июн.

28 Циммерман Э. По Закаспийский железной дорог. III. Самарканд // Русская мысль. – 1889. – № 6. – С. 4 – 7; Олсуфьев А.А., Панаев В.Н. По Закаспийской военной железной дорог. Путевые впечатления. – СПб: Типография М.О. Вольфь, 1899. – С. 238.

29 Ҳар хил хабарлар / “Туркистон вилоятининг газети”. 1888 йил, 20-июн.

3 0Фармойиши олий / “Туркистон вилоятининг газети”. 1895 йил, 16-август.

31 Тоғаева А.З. Тошкент – Оренбург темир йўли ва унинг Туркистон иқтисодий–ижтимоий ҳаётида тутган ўрни. Тарих фан. ном. дис. – Тошкент, 2010. – 83-бет.

32 Нодир Якубжанов. Из истории железной дороги Туркестанского края // Karadeniz. – 2015. – № 27. – С. 219.

33 “Туркистон вилоятининг газети”. 1896 йил, 22-феврал.

15 апрелида Жиззах шаҳрига биринчи поезд кириб келди[34]. 1898 йилнинг апрелида Сирдарё устига темир йўл учун кўприк қурилиб тугатилган[35].

Андижонга 1898 йили иккинчи йўналиш бўйича темир йўл ўтказилди. Шу билан бирга, темир йўл бекатларини бир-бирига боғловчи телеграф ҳам ишга туширилди[36]. Бундан ташқари генерал-губернатор фармойиши билан темир йўл ўтган ерларни чегаралаш учун устунлар қўйиб чиқилган[37].

Айтиш жоизки, аҳоли ер майдонларига темир йўлнинг қурилиши зарари боис, туркистонликлар темир йўлнинг қурилишини ўзлари учун на янгилик сифатида қабул қилганлар, на фойдали техника сифатида. Шу боис аҳоли томонидан қурилган темир йўлларни бузиш ҳолатлари учраб турган. Матбуотда бу ҳақида хабарлар бериб борилган. Масалан, Тошкент – Оренбург йўналишидаги поезд 1906 йили ҳалокатга учрайди. Сабаби поезд йўли яқинида турувчи халқ рельсни бузиб ташлаган[38]. Темир йўлни аҳолидан ҳимоялаш учун Туркистон генерал-губернатори фармойиш чиқарган. Унда темир йўлнинг фойдаси, уни бузиш жаҳолатнинг белгиси эканлиги айтилган. Ҳимояси учун эса Сирдарё вилояти ҳарбий бошлиғи, уезд ҳокимлари ва участка приставларига темир йўлни бузиш ҳолати аниқланса жазога тортишларини буюрган[39].

Туркистонда темир йўл қурилиши империя ҳукумати диққат-эътиборида бўлган. Уни текшириш учун империя йўллари вазири ҳамда вакиллар келиб турган. Хусусан, 1898 йилнинг кузида империя йўллари вазирлиги ходими князь М.Хилков Самарқанд, Тошкент шаҳрида бўлиб йўл қурилишини ўрганиб қайтади[40]. 1907 йили эса империя темир йўл вазири Марказий Осиё темир йўли билан Ашхобод, Бухоро ва Кармана шаҳарларига келиб темир йўллар ҳолати билан танишади[41].

Темир йўл қурилишда европаликлардан ташқари қозоқлар ва қорақалпоқлардан ҳам ишчи олиб ишлатилган. 1903 йилнинг ўрталарида Тошкент – Оренбург темир йўли Туркистонгача қуриб битказилиб, 1904 йил 5 январдан бошлаб Тошкентдан Туркистонга қатновлар бошланган[42]. 1905 йилнинг августида Тошкент – Оренбург темир йўли батамом тугатилиб Россиянинг ички темир йўл тизимига уланган. Айнан шу пайтдан бошлаб ҳафтада уч маротаба[43] қатновлар йўлга қўйилган[44]. Бу йўлни қурилишига сабаб сифатида Транскаспий йўлининг узоқлиги, Каспий денгизида бўлиб турадиган бўронлар ва дарёларнинг ўзанини ўзгартириб туриши, Эрон чегарасига яқин жойлашгани, инглизларнинг туркманларга темир йўлни бузишни ўргатганликлари келтирилади[45].

1909 йил ҳисобига кўра Марказий Осиё темир йўлидан 3 121 372 сўмлик даромад олган[46]. Шунингдек, 84 361 кишига хизмат кўрсатган. Темир йўлда ҳам юк ҳам йўловчи ташишни ҳисобга олганда тезюрар поездлар 129 932 сўм, секин юрувчи поездлар 10 194 373 сўм империяга фойда келтирган[47]. Бу даврда алоҳида йўл кўрсатгичлар ҳам яратилиб улар бутун темир йўл тармоғининг яратилиши хусусан, йўллар, вокзаллар, кўприклар ҳақида тўлиқ чизмали маълумотларни берган[48].

Хулоса қилиб айтганда, Россия империяси томонидан Туркистонга ётқизилган темир йўл тармоғи, аввало, мустамлакачилик манфаатларига хизмат қилган бўлса-да, бу жараён “Туркистон вилоятининг газети” саҳифаларида гўёки маҳаллий халқ фаровонлиги учун амалга оширилаётган хайрли ташаббус сифатида талқин этилди. Нашрда темир йўлнинг афзалликлари, унинг қурилиш босқичлари, шунингдек, ўлкага олиб кирилган ва ундан ташиб кетилган маҳсулотларнинг ҳажми, миқдори ҳамда нарх-навосига оид кўплаб маълумотлар мунтазам ёритиб борилди. Шу билан бирга, маҳаллий аҳолининг темир йўл қурилишига кўрсатган қаршилиги ва бу жараёндаги қонунбузарликлар жамоатчиликдан яширилди. Газетада берилган ахборотлар таҳлили шуни кўрсатадики, аслида бу инфратузилма империянинг ички ҳудудларидан аҳолини кўчириб келтиришни жадаллаштириш, хомашё бойликларини ташиб кетиш ҳамда халқнинг миллий-маданий ўзлигини заифлаштириш каби стратегик мақсадларга хизмат қилган. ■

34 “Туркистон вилоятининг газети”. 1897 йил, 25-апрел.

35 “Туркистон вилоятининг газети”. 1898 йил, 30-апрел.

36 “Туркистон вилоятининг газети”. 1899 йил, 15-январь.

37 Сирдарё ва Самарқанд ва Фарғона ублустларини воинний губернаторларига фармойиш / “Туркистон вилоятининг газети”. 1899 йил, 8-июн.

38 О крушении поезда Оренбург-Ташкентской ж-д. / “Туркистон вилоятининг газети”. 1906 йил, 17-декабр.

39 Туркистон вилоятидаги фуқароларга фармойиш / “Туркистон вилоятининг газети”. 1897 йил, 17-октябр.

40 Руссия мамлакатидаги тамоми йўлларга қарайдурғон князь Михаил Иванович Хилков жанобнинг Самарқанд шаҳрида тўқуф қилғонлари хусусида / “Туркистон вилоятининг газети”. 1898 йил, 10-июн.

41 Местная известия / “Туркистон вилоятининг газети”. 1907 йил, 12-июл.

42 Об открытии движения по железной дорог от Ташкента до Туркестана / “Туркистон вилоятининг газети”. 1904 йил, 15-январь.

43 Қатновлар душамба, чоршамба ва жума кунлари амалга оширилган.

44 Местная известия / “Туркистон вилоятининг газети”. 1905 йил, 6-август.

45 Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. Том 3. – СПб: Лито-типография В.В. Камарова, 1906. – С. 230.

46 Деятельность Сред-Аз. Желез. дороги / “Туркистон вилоятининг газети”. 1910 йил, 12-декабр.

47 Деятельность Сред-Аз. Желез. дороги / “Туркистон вилоятининг газети”. 1910 йил, 12-декабр.

48 Путеводитель по Туркестану и Средней Азиатской железной дороги. – С-Петербург: Типография Исидора Гольдберга, 1903. – С. 466.