



IRON TRAILS, GEOPOLITICAL RIVALRY: THE CONSTRUCTION OF RAILWAYS IN TURKESTAN AND THE ROLE OF THE OTTOMAN EMPIRE AS AN OBSERVER IN TURKESTAN

Ruxsatoy Qurbonova

Master's Student, Termez State University

Email: qurbonovaruxsatoy@gmail.com

Termez, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: railway construction, Bahauddin Bey, Russian Empire, Ottoman Empire, geopolitical rivalry, Turkestan, modernization.

Received: 20.07.25

Accepted: 21.07.25

Published: 22.07.25

Abstract: This article examines the railway construction implemented by the Russian Empire in Turkestan during the late 19th and early 20th centuries, exploring its military, economic, and geopolitical objectives, as well as the Ottoman Empire's strategic reaction. The dispatch of Major Bahauddin Bey to the region highlights the Ottoman observational role in Central Asian politics. The paper relies on archival documents, diplomatic correspondences, and press sources, applying a historical-descriptive analytical approach.

TEMIR IZLAR, GEOSIYOSIY RAQOBAT: TURKISTONDA TEMIR YO'L QURILISHI VA USMONLI DAVLATINING TURKISTONDAGI KUZATUVCHILIK ROLI

Ruxsatoy Qurbonova

Termiz davlat universiteti magistranti

email: qurbonovaruxsatoy@gmail.com

Termiz, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: temiryo'l qurilishi, Bahauddin Bey, Rossiya imperiyasi, Usmonli davlati, geosiyosiy raqobat, Turkiston, modernizatsiya.

Annotatsiya: Mazkur maqolada XIX asr oxiri va XX asr boshlarida Rossiya imperiyasi tomonidan Turkistonda amalga oshirilgan temiryo'l qurilishi jarayonlari, bu qurilishlarning harbiy, iqtisodiy va geosiyosiy maqsadlari, shuningdek, Usmonli davlatining bu jarayonga nisbatan munosabati tahlil qilinadi. Binbashi Bahauddin Beyning Turkistonga yuborilishi orqali Usmonli

davlatining mintaqaviy siyosatdagi ishtiroki va kuzatuvchilik roli ko'rsatib beriladi.

**ЖЕЛЕЗНЫЕ ПУТИ, ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО:
СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ТУРКЕСТАНЕ И
НАБЛЮДАТЕЛЬНАЯ РОЛЬ ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ В ТУРКЕСТАНЕ**

Рухсатой Курбонова

Магистрант Термезского государственного университета

qurbonovaruxsatoy@gmail.com

Термез, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: строительство железных дорог, Бахауддин Бей, Российская империя, Османская империя, геополитическое соперничество, Туркестан, модернизация.

Аннотация: В данной статье рассматриваются процессы строительства железных дорог в Туркестане, осуществлённые Российской империей в конце XIX — начале XX века. Анализируются военные, экономические и геополитические цели этого строительства, а также отношение Османской империи к данным событиям. Особое внимание уделяется отправке в Туркестан бинбаши Бахауддина Бея как выражению участия и наблюдательной роли Османской империи в региональной политике.

Kirish

Usmonli davlati bilan Turkiston o'rtasidagi munosabatlarning iqtisodiy yo'nalishida diqqatga sazovor masalalardan biri bu — temiryo'llardir. Ma'lumki, XIX va XX asrlar temiryo'l qurilishi borasida davlatlar o'rtasida go'yoki musobaqa kechgan davr sifatida ajralib turadi. Ayniqsa, Usmonli sultoni Abdulhamid II davrida Usmonli hududlarida temiryo'l qurilishiga katta ahamiyat qaratilgan, shuningdek, turli sabablarga ko'ra o'zaro aloqada bo'lgan boshqa davlatlarning bu boradagi harakatlari ham diqqat bilan kuzatilgan[1].

Umuman olganda, Usmonli davlati temiryo'l masalalariga ko'proq harbiy nuqtai nazardan yondashgani haqida fikr keng tarqalgan. Biroq hujjatlardan ma'lum bo'lishicha, bu holat faqatgina Usmonlilarga xos emas edi. Masalan, Angliya ham Rossiyaning Markaziy Osiyodagi temiryo'l ishlari borasidagi harakatlarini yaqindan kuzatgan davlatlar sirasiga kiradi[2]. Hatto bu masalaning harbiy va strategik jihatdan muhimligini anglab, Usmonli davlatini ogohlantirgan va ma'lum ma'noda hamkorlik qilishga harakat qilgan.

XIX asr ikkinchi yarmi va XX asr boshlarida Markaziy Osiyo mintaqasi Rossiya va Buyuk Britaniya o'rtasidagi geosiyosiy raqobat markaziga aylandi[3]. Bu jarayonda transport infratuzilmasining, xususan, temiryo'l qurilishining strategik ahamiyati keskin oshdi. Shu boisdan, Rossiya imperiyasi Turkistonda barpo etgan temiryo'l liniyalari orqali nafaqat harbiy nazorat,

balki iqtisodiy va siyosiy hukmronlikni ta'minlashga intildi va bunga erishdi. Bu jarayonni Kaspiyorti va Orenburg temir yo'llarini qurishda ko'rishimiz mumkin.

Turkistonda temir yo'l qurilishi amalda 1880 yilda general M.D. Skobelevning Axalteke harbiy yurishini ta'minlash maqsadida Transkaspiy (Kaspiyorti) harbiy temir yo'li qurilishidan boshlandi. Kaspiy dengizining Mixaylovsk ko'rfazidan Qizil-Arvatgacha (1881 y.) qurilgan yo'l tez orada, 1885 yilda Ashxobodga, 1886 yil Chorjo'y orqali Samarqandgacha yetib keldi. 1898 yilda yo'l Marvdan Kushkagacha uzaytirildi. Keyinchalik, 1895–1899 yillarda Samarqand-Toshkent va Toshkent-Andijon yo'nalishlari qurib bitkazildi. XIX asr oxirlarida Kaspiyorti temir yo'li o'lkani ichini qamrab olganligi uchun 1898 yilda O'rta Osiyo temir yo'li nomi bilan ataldi. U 18 ta bekatga ega bo'lib, ular 12 yil mobaynida ishga tushirilgan.[4]

Bekatlarning nomi	Masofasi (chaqirim)	Ishga tushirilgan yili
Jabal-Qizilarvot	126-315	1881
Qizilarvot-Chorjo'y	315-1070	1886
Chorjo'y-Samarqand	1070-1416	1888
Krasnovodsk-Jabal	1-126	1896
Samarqand -Andijon	496	1898
Marv-Kushka	294	1898
Chernyaev -Toshkent	1606-1748	1899
Gorchakov-Skobelev	8	1912
Ashxobod -Feruza	32	1915

Shunday qilib, Kaspiy dengizi temir yo'l orqali Toshkent, Samarqand, Andijon va Turkmanlarning yerlariga ulangandi. Garchand temir yo'l dastavval harbiy maqsadlarda qurilgan bo'lsa-da, o'lkani xomashyo manbai va tayyor mahsulotlar bozoriga aylantirishda muhim rol o'ynadi. Ammo uning o'ziga xos kamchiliklari mavjud edi. Avvalambor, temir yo'l Kaspiy dengizidan boshlanganligi uchun o'lkani Rossiyaning markaziy joylari bilan bog'lanishni qiyinlashtirdi. U aylanma yo'l bo'lganligi uchun ko'p vaqt va qo'shimcha mablag' sarflashni talab qilgan. Tovarlar yo'llarda uzoq saqlanishi mahsulotlarni sifatini buzilishiga va tannarxi oshishiga sabab bo'lgan. Shu bois Orenburg - Toshkent temir yo'lini qurish masalasi ko'tarildi. Bu masala dastlab 1874 va 1880 yillarda o'rta tashlangan edi. 1900 yilda tashqi ishlar, harbiy, temir yo'llar vazirliklari rahbarlari Orenburg - Toshkent temir yo'li qurilishi haqida bir qarorga kelishdi. Bu temir yo'l qurilishi orqali Turkiston o'lkasi Rossiyaning yuragi - Moskva bilan bog'lanardi. Bu ishning amalga oshirilishi faqat savdo-sanoat doirasini emas, balki davlat manfaatini va siyosiy maqsadni taminlashda ham katta ahamiyat kasb etadi. Orenburg - Toshkent temir yo'li favqulodda vaziyatlarda harbiy kuchlarni keltirishni tezlashtiradi. Davlatning Turkistondagi mavqeini yanada mustahkamlaydi. U Orenburg va Samaradan g'allani ko'plab olib kelish imkonini yaratib, o'lkada bug'doy yetishtirilayotgan ekin maydonlarini paxtaga bo'shatib berishi aniq. Rus g'allasini ko'plab keltirish hisobiga paxta maydonlarining kengayishi paxtachilikni rivojlantirib, Rossiyaning chet el

paxtasiga qaramlikdan holi etadi.[5] Temir yo‘l dastlab Samara - Zlatoust temir yo‘liga ulangan Orenburgdan boshlangan. So‘ngra yo‘l Ileuk - Oqtepa Ural, Temir, Kubalay va Emba daryosi bo‘ylab o‘tkazildi. Qarag‘anda - Kuljura orqali Orol dengizining qo‘ltig‘i Sari Chig‘anoqqa yetkazilgan. Yo‘l davom ettirilib, Sirdaryo qirg‘oqlari orqali Perovskiy (Oq masjid), Julak, Tyumen ariq va Turkistonga keltirilgan. Shundan keyin Ikon, O‘tror va Arisgacha yetkazilib, Toshkent shahri atrofiga ulangan. Orenburg - Toshkent temir yo‘lining uzunligi 1736 chaqirim bo‘lib, 80 ga yaqin bekatni o‘z ichiga olgan. Temir yo‘l 1905 yilda ishga tushirilib, O‘rta Osiyo temir yo‘liga ulandi. Turkiston o‘lkasi bo‘yicha 182 ta temir yo‘l bekatni ishga tushirishi, Turkiston zaminini siyosiy va iqtisodiy jihatdan Rossiyaga mustahkam bog‘lab qo‘ydi.[6]

Bu holat Usmonli davlatining ham diqqatini tortdi va mintaqadagi harakatlarni o‘rganish uchun maxsus missiya yuborishga undadi.[7]

Tadqiqotning usullari

Tadqiqot tarixiy-qiyosiy metodga asoslangan bo‘lib, arxiv hujjatlari (BOA fondlari), diplomatik yozishmalar, xususan, Erkân-ı Harb (Bosh shtab) va Hâriciye Nezareti tomonidan yuborilgan ma‘lumotnomalar, 'Turkestarskaya Vedomosti' gazetasi kabi zamonaviy va davriy matbuot manbalari asosida yozilgan[8]. Qo‘shimcha ravishda, turk olimlarining zamonaviy ilmiy ishlanmalari va tarjima qilingan manbalar ham tahlil qilindi.

Natijalar

Usmonli davlati Rossiyaning Turkistonda amalga oshirayotgan temiryo‘l siyosatini strategik tahdid sifatida baholagan. Shu sababli zarur ma‘lumotlarni olish maqsadida o‘z sohasida mutaxassis bo‘lgan bir kishini bu hududga yuborishni rejalashtirgan. Ko‘rinishicha, bu boradagi dastlabki taklifni Sadrazam Javod posho bergan. Javod posho temiryo‘l ishlariga yaxshi tushunadigan, Mühendishâne-i Berrî-i Humāyun (ya‘ni harbiy muhandislik maktabi)da shimendifer (temiryo‘l) fanidan dars beruvchi va Erkân-i Harb (bosh shtab) binboshisi Bahauddin Beyni Peterburgga yuborishni taklif qilgan.

Bahauddin Bey Rossiyaning temiryo‘l qurilish ishlarini bu qadar tez amalga oshirayotgan sabablarini joyida ko‘rib o‘rganadi va Usmonli davlati bu tajribadan qanday foydalanishi mumkinligini o‘z hisobotida qayd etadi. Ya‘ni, Bahauddin Beyga yuklangan bu vazifa — Rossiya temiryo‘llari Usmonli temiryo‘llariga o‘rnak bo‘lishi uchun tajriba almashinuvidir[9].

Hujjatlarda Bahauddin Beyning vazifasi Rossiya temiryo‘llari qurilishi haqida ma‘lumot yig‘ish ekani qayd etilgan bo‘lsa-da, hujjatlarning to‘liq tahliliga ko‘ra, u hududning umumiy holati haqida ham ma‘lumot to‘plash bilan shug‘ullangan, ya‘ni uning topshirig‘i ikki yo‘nalishli bo‘lgan. 1892-yil 7-may sanasiga oid hujjatda Rossiya ikki-uchta tabur (harbiy bo‘linma) ishchi kuchi yordamida bu ishni qanday amalga oshirayotganini o‘rganish uchun Bahauddin Bey maxsus topshiriq bilan yuborilgani ta‘kidlangan[10] Mazkur hujjatda Bahauddin Bey qancha safar

xarajatlari (harajat) olishi, xarajatlarning qanday qoplangani, kerakli ruxsatlarni qanday olishi va unga kerakli ma'lumotlar qanday yetkazilishi masalalari haqida ham so'z boradi.

Safar davomida Bahauddin Bey Tiflis, Boku va Ashxobod orqali qurilish hududlariga yetib borishi rejalashtirilgan bo'lsa-da, vabo epidemiyasi tufayli u Tiflisda to'xtatilgan va Istanbulga qaytarilgan[11]. Keyinchalik epidemiyaning pasayishi ortidan uning topshirig'i qayta ko'tarilgan.

Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, uning kuzatuvlari asosida Erkân-ı Harbda komissiya tuzilib, Rossiya tomonidan Hazar bo'yidan Buxorogacha qurilgan temiryo'l bo'yicha hisobot tayyorlangan. Bu infratuzilma faqat harbiy emas, balki iqtisodiy manfaatlar, xususan, paxta va ipak eksporti uchun ham xizmat qilishi, Shuningdek, Rossiyaning bu tarmoqlar orqali Eron va Afg'oniston savdosiga ham ta'sir o'tkazishi kutilyotgani haqida muhim ma'lumotlar yig'ilgan.

Muhokama

Rossiya imperiyasi tomonidan temiryo'l qurilishi Markaziy Osiyoda strategik ustunlikni mustahkamlashning asosiy vositasiga aylandi. Bu infratuzilma orqali Rossiya inglizlar manfaatlariga tahdid soldi. Inglizlarning o'z navbatida Hindiston va Afg'oniston chegaralarida ilgari keraksiz deb topilgan mudofaa tadbirlarini ko'ra boshlagani bu xavotirning amaliy dalilidir.

Temir yo'lining ishga tushirilishi Turkiston hayotida chuqur iz qoldirdi:

Iqtisodiyotda: Mintaqa Rossiyaning xom ashyo bazasiga aylandi va jahon bozoriga integratsiyalasha boshladi. Paxta yetishtirish keskin oshdi, paxta tozalash, yog' ishlab chiqarish kabi sanoat korxonalari vujudga keldi. Temir yo'l stansiyalari atrofida Toshkent, Samarqand, Qo'qon, Andijon kabi shaharlarning "yangi shahar" qismlari paydo bo'ldi.

Ijtimoiy hayotda: Mintaqaning demografik tarkibi o'zgardi. Temir yo'l bo'ylariga rus, ukrain, tatar va boshqa millat vakillari ko'chib kela boshladi. Bu madaniyatlararo aloqalarni kuchaytirgan bo'lsa-da, ba'zan qarama-qarshiliklarni ham keltirib chiqardi. Temiryo'lchilar o'lkadagi eng ilg'or va uyushgan ishchilar qatlamiga aylanishdi hamda keyinchalik siyosiy jarayonlarda ham faol ishtirok etdilar .

An'anaviy turmush tarzida: Temir yo'l an'anaviy karvon savdosiga kuchli zarba berdi. Ming yillar davomida mintaqa iqtisodiyotining tayanchi bo'lgan karvon yo'llari o'z ahamiyatini yo'qotdi. Mahalliy aholi tomonidan "shayton arava" deb atalgan poezdlar bir tomondan savdo, haj safari, ta'lim kabi yangi imkoniyatlarni ochgan bo'lsa, ikkinchi tomondan, an'anaviy turmush tarzining yemirilishiga va o'lkaning tashqi dunyoga qaramligining ortishiga sabab bo'ldi.

Xulosa

XIX asr oxiri va XX asr boshlarida Turkistonda qurilgan temiryo'l tarmoqlari Markaziy Osiyodagi geosiyosiy muvozanatni tubdan o'zgartirdi. Turkistonda temir yo'l qurilishini bir yoqlama baholab bo'lmaydi. Bir tomondan, bu o'lkada kapitalistik munosabatlarning rivojlanishiga, yangi texnologiyalarning kirib kelishiga va mintaqaning jahon xo'jaligi tizimiga

qo‘shilishiga turtki bergan modernizatsiya loyihasi edi. Boshqa tomondan esa, bu loyiha Chor Rossiyasining mustamlakachilik siyosatining ajralmas qismi bo‘lib, uning asosiy maqsadi o‘lkani harbiy-siyosiy jihatdan ushlab turish va iqtisodiy jihatdan ekspluatatsiya qilish edi. Usmonli davlatining Bahauddin Bey orqali olib borgan razvedka missiyasi tarixiy jihatdan qimmatli tajriba hisoblanadi. Bahauddin Bey missiyasi orqali Usmonli davlati o‘zining mintaqaviy siyosiy anglash darajasini namoyish etdi, biroq bu kuzatuvlar bilan cheklangan harakatlar Usmonlilarning amaliy natijalarga erishishini cheklab qo‘ydi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Yılmaz, M. (2001). Türkistan’da Osmanlı-Türk etkileri. Tarih İncelemeleri Dergisi, 15, 45–67.
2. Holikova, N. (2003). Temiryo‘l va Turkistonda ijtimoiy taraqqiyot. Samarqand: Zarafshon.
3. Gubaydullin, A. (1990). Transport I modernizatsiya v Turkeстане. Toshkent: Fan.
4. Ziyoyev, H. (2006). O‘zbekiston mustamlaka va zulm iskanjasida (XIX asr ikkinchi yarmi – XX asr boshlari). Toshkent: Adolat.
5. O‘zbekiston Markaziy davlat arxivi. F.11, 11-ro‘yhat, 1308-ish, 2–11-betlar.
6. Mamonov, D. N. (Ed.). (1905–1906). Putevoditel’ po Turkestarskoi i Sredne-Aziatskoi doroge. Sankt-Peterburg.
7. BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), Y. A. Hus., 259/40, 5 Mayıs 1892 (7 Şevval 1309).
8. Turkestanskaya Vedomosti gazetasi. (1892). 12-son.
9. BOA, Y.PRK. HR., 5/41. (1892). Bahauddin Bey Turkistonga yuborilishi to‘g‘risidagi farmon.
10. BOA, İ. DH., 1274/100159, 7 Mayıs 1892 (9 Şevval 1309).
11. BOA, BEO, 25/1874, 28 Haziran 1892 (2 Zilhicce 1309).