

ижро қилувчи ва бошқарувчи олий органи сифатидаги ўз вазифасини сақлаб қолди. Ҳукумат 10 нозирликдан иборат бўлиши кўрсатилди. Халқ Нозирлари Шўроси таркибига раис ва халқнозирлари кирган. Халқ нозирликлари – ташқи ишлар, ички ишлар, ҳарбий ишлар, маориф, соғлиқни сақлаш, меҳнат ва ижтимоий таъминот, савдо ва саноат, молия, зироат(қишлоқ хўжалиги), давлат назорати таркибида ташкил этилган.

Фойдаланилган манба ва адабиётлар:

1. Россия Ижтимоий Қўшма Шўролар Жумҳурияти билан Бухоро Халқ Шўролар Жумҳурияти орасида маҳда // “Бухоро ахбори”. 1920 йил 1 декабрь.
2. Ражабов Қ. Бухорога қизил армия босқини ва унга қарши кураш. – Тошкент: Маънавият, 2002. –Б.17-18.
3. Қиличев Ф. Зулматдан садолар. – Тошкент: Адолат, 1994. – Б.25.
4. Наимов Н. Маърифатга бахшида умр (Тарихий қисса) – Бухоро: “Дудона”, 2018. –Б.126-127.
5. Наимов Н. Маърифатга бахшида умр (Тарихий қисса) – Бухоро: “Дудона”, 2018. –Б.126-127.
6. Бухоро Шўролар Жумҳуриятининг Қонун асосий [Конституцияси]. Ўз МА, 47-фонд, 1-рўйхат, 13-йиғма жилд, 1-14-варақлар.
7. Бухоро Шўролар Жумҳуриятининг Қонун асосий [Конституцияси]. Ўз МА, 47-фонд, 1-рўйхат, 13-йиғма жилд, 11-варақ.

БУХОРО ХАЛҚ СОВЕТ РЕСПУБЛИКАСИНING ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ РИВОЖИДА ДИПЛОМАТ АБДУРАХИМ ЮСУФЗОДАНИНГ ЎРНИ ВА РОЛИ

Махкамов А.К.

*Андижон давлат университети тузилмасидаги
Қатагон қурбонлари хотираси музейи илмий ҳодими*

Аннотация: Ушбу мақолада таниқли давлат ва жамоат арбоби Абдурахим Юсуфзоданинг Москва шаҳрида БХСРнинг СССР ҳузуридаги мухтор вакили лавозимида ҳизмат кўрсатаётган даврида Бухоро Республикасининг транспорт тизими ривожига ва Юсуфзоданинг қўшган хиссаси ҳақида янги архив манбалари асосида маълумотлар келтирилган.

Калит сўз ва иборалар: БХСР, СССР, Транспорт, авиация, Добролёт, темирйўл, Юсуфзода, Юнкерс, Склянский, Рыков, олтин рубль, Красный Восток.

Аннотация: В данной статье базируясь по новым архивным источникам были представлены сведения о развитии транспортной системы Бухарской Республики и вкладе Юсуфзаде в период, когда он известный государственный и общественный деятель, был автономным представителем СССР при СССР в Москве.

Ключевые слова и фразы: БХСР, СССР, Транспорт, авиация, Добролет, железная дорога, Юсуфзода, Юнкерс, Склянский, Рыков, золотой рубль, Красный Восток.

Annotation: In this article, based on new archival sources, new information was presented on the development of the transport system of the Republic of Bukhara and the contribution of Yusufzade during the period when he was a well-known statesman and public figure, and when he was an autonomous representative of the BPSR to the USSR in Moscow.

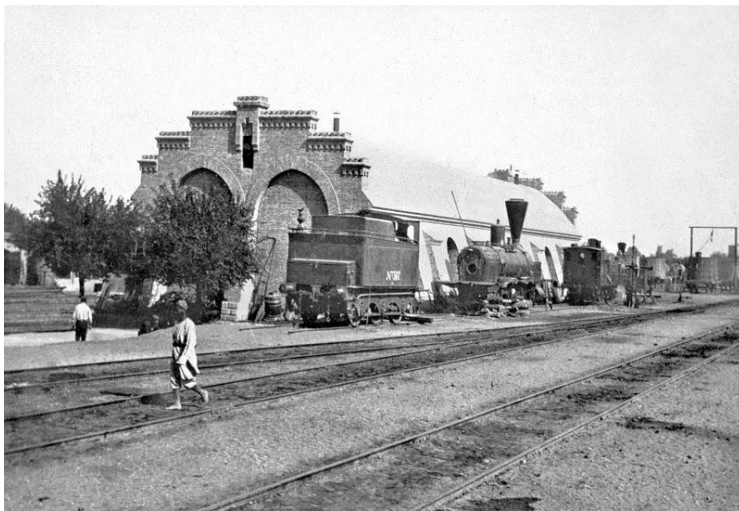
Key words and phrases: BPSR, USSR, Transport, aviation, Dobrolet, railway, Yusufzoda, Yunkers, Sklyansky, Rykov, golden ruble, Krasnyy Vostok.



XIX аср охири - XX асрнинг бошларида бутун дунёда илмий-техникавий ривожланиш авж олиб транспорт тизимларининг мутлақо янги турлари, хусусан темирйўл ва авиация соҳалари Шарқ давлатларида ҳам вужудга кела бошлаган. Ўрта Осиёга темирйўл транспорти XIX асрнинг охирларидаёқ кириб келганига қарамадан дастлаб 1918-1920 йиллардаги Бухоро амири ҳукуматини ағдаришга қаратилган қуролли ҳаракат пайтида, сўнг “босмачилик”ка қарши кураш даврида республика хўжалигининг ажралмас қисми бўлган бу тизим деярли издан чиққан эди. 1923 йилга келиб ушбу долзарб масалага Бухоро Халқ Совет Республикаси ҳукумати жиддий эътибор қарата бошлаган. Асли Андижонлик жаиди, тараққийпарвар, дастлаб Бухоро Халқ Совет Республикасида сўнг Ўзбекистон ССРда кўплаб лавозимларда фаолият кўрсатган давлат арбоби Абдурахим Юсуфзода 1923 йил 30 августда Бухоро халқ нозирлар кенгашининг қарори билан БХСРнинг СССРдаги мухтор вакили ҳамда БХСРнинг Москвадаги иқтисодий вакиллиги раиси лавозимларига тайинланган. У Москвадаги дипломатик фаолияти давомида республиканинг турли соҳаларини ривожлантириш ишлари билан бирга

транспорт тизимини қайта тиклаш ва такомиллаштириш учун СССР ҳукумати билан манфаатли келишувлар тузишга муваффақ бўлган.

Абдурахим Юсуфзода 1923 йилнинг 6 октябр оyiда Москвадаги мухтор вакиллик ҳамда БХСР Нозирлар кенгаши номидан Ўрта Осиё темирйўл магистралининг бир қисми ҳисобланган 54 верст⁷⁷ узунликдаги Қарши-Ѓузор ҳамда узунлиги тахминан 210 верст⁷⁸ бўлган Самсоново⁷⁹-Термиз темирйўл чизигини ташкил қилиш учун мутахассислар ва асбоб ускуналар юборишда амалий ёрдам бериш ҳақида РСФСР инқилобий ҳарбий советига №44 сонли ҳат билан мурожаат қилган.



Қарши темирйўл депоси. 1922-йил

РСФСР инқилобий кенгаши раисининг ўринбосари Склянский мухтор вакил Юсуфзода номига жавоб ҳати йўллаб Марказ томонидан Қаршидан Самсоновогача темирйўл учун катта миқдорда пул ажратилгани ва қурилиш

ҳарбий идоранинг қатъий талаби билангина 1923 йилда яқунланганини, бундан ташқари темирйўл чизиги билан Амударё бўйларини боғловчи махсус пристанлари қуриб битказилганини қайд этган. Склянский ўз ўрнида Бухоро ҳукумати 1924 йилдаги темир йўл қурилиши учун умумий молиявий аҳволдан келиб чиқиб қанча миқдорда пул ажрата олиши ҳақида савол бериб, хатнинг охирида Республика инқилобий ҳарбий қўмитаси ва алоқа йўллари халқ комиссарлиги ушбу масала бўйича БХСР элчисининг келгусидаги жавобидан келиб чиқиб аниқ жавоб беришини айтган [4].

⁷⁷ 57 километрга тенг

⁷⁸ 220 километрга тенг

⁷⁹ Ҳозирги Туркменистон Республикасидаги Карки шаҳри

1923 йил 5 сентябрда А.Юсуфзода Алоқа йўллари халқ комиссарлигига мурожаат қилиб унинг сўрови Бухоро Республикасига етказилгани ва жавоб келиши биланок зудлик билан хабар қилинишлари ҳақида маълумот беради.

Ушбу мурожаатга жавобан Бухорода Халқ Нозирлари Кенгашининг 1923 йил 30 декабрдаги №14 сонли йиғилишида Ўрта Осиё темирйўл магистралини Эски Бухоро шахридан бошлаш ва Қарши-Ғузор темирйўлини қуриб битказиш бўйича масала кун тартибига қўйилади. Халқ Нозирлари Кенгаши Республиканинг халқ хўжалигини тиклашни ўта муҳим ҳисоблаб,



Бухоро Халқ Совет Республикасининг маъмурий харитаси

биринчи ўринда Қарши-Ғузор, иккинчи ўринда эса Карки-Термиз темирйўлини тиклаш ва ишга тушириш бўйича қарор қабул қилиб иккала йўналиш қурилишни 1924 йилда тугаллаш шарти билан талаб қилинадиган суммани 50% ни ажратиш ҳақида қарор қабул қилади. Ушбу сумма 1.250.000 рублни ташкил қилган.



“Бухарская жизнь” журналы, 1924 йил март-апрель сони, 8-11 бетлар

1924 йил 30 январда Халқ Нозирлари Кенгаши раиси Файзулла Хўжаев Инқилобий-харбий кўмитага хат йўллаб темирйўл куриш масаласи ижобий ҳал этилиб 1.250.000 олтин рубль миқдорида пул Марказ ихтиёрига юборилгани ва курилиши 1924 йил давомида якунланиши зарур эканлигини яна бир бор таъкидлаб ўтади [5].

1924 йил апрель ойида А.Юсуфзода муҳаррирлиги остидаги “Бухарская Жизнь” газетасида чоп этилган Файзулла Хўжаевнинг “Экономическое

положение БХСР” (“Бухоронинг иқтисодий аҳволи”) номли мақоласида республикадаги мавжуд транспорт тизими, ҳусусан темирйўл аҳволи қолоқ даражада эканлигини таъкидлаб “Алоқа йўлларининг таъминланиши нафақат ички товар айланиши балким ташқи савдо алоқалари учун ҳам биринчи даражали аҳамият касб этади. Бухорода темирйўл тизими ўта суст ривожланган. Бухоро республикаси 217.000 квадрат верст майдонга эга бўлган ҳолда атиги 533 верст темирйўли мавжуд, яъни 400 квадрат верст майдонга атиги 1 верст темирйўл тўғри келмоқда. Темирйўл экспорт ва импорт тақдирида асосий рол ўйнар экан, Бухоро ҳукумати темирйўлларни тиклашга қатъий қарор қилди” деган эди. Журналнинг ўша сониди Абдурахим Юсуфзода ҳам Бухоро хўжалигини тиклаш жараёни ҳақида куйидагича айтган эди: “Ўз-ўзидан аниқки, биз ҳеч қандай мўжиза кутмоқчи эмасмиз. Бизга маълум, давлатимиз узоқ йиллик фуқаролар урушидан ҳолдан

тойган, унинг иқтисодий кучи қўпориб ташланган. Аммо, шунга қарамай, биз Бухоронинг вайрон бўлган хўжалигини тез орада тикланишига бир сония ҳам шубҳа қилмаймиз. Биз ўз тарихида бир неча бор метин иродаси ва шижоатини намоён қилган Бухоро халқининг буюк кучи ва имкониятига ишонамиз” [3].

СССР Халқ Комиссарлари Совети раиси ўринбосари, Халқ хўжалиги олий кенгаши раиси Алексей Иванович Рыков 1924 йил 11 февралда Крижановский, Склянский, Рудзутак ва Чичеринларга хат йўллаб Бухоро темирйўл тизимларини тиклаш бўйича Ташқи ишлар халқ комиссарлиги, Харбий ишлар халқ комиссарлиги, Алоқа йўллари халқ комиссарлиги, Молия ишлари халқ комиссарлиги, Давлат режа қўмитаси ва Бухоро мухтор вакиллиги (А.Юсуфзода) иштирокида Халқ Комиссарлари Советининг комиссияси тузилишини ва бу комиссиянинг иш тартиби ҳақида 1 ҳафта муддат ичида ҳисобот беришларини сўрайди.

СССР Ташқи ишлар халқ комиссари Георгий Васильевич Чичерин Мехнат ва мудофаа кенгаши номига юборилган 1924 йил 13 июндаги №2235/1 сонли телеграммасида ҳам Бухоро темир йўлларини тиклаш ишлари ҳақида сўз бориб, агар Бухоро ҳукумати билан қурилишнинг молиявий томонлари ҳал бўлса Ташқи ишлар халқ комиссарлигининг ушбу қурилиш бўйича ҳеч қандай эътирози йўқлигини билдириб ўтади [6].

Ўша йили 8 август санасида СССР Темирйўл транспорти марказий бошқармаси бошлиғи В.Шухов Мехнат ва мудофаа кенгашига Бухоро Республикасининг Қарши шаҳридан Китоб шаҳригача темирйўл рельслари ётқизилгани ва 1 ноябрдан бошлаб бу йўналишда вақтинчалик поезд қатнови йўлга қўйилиши ҳақида маълумот беради.

Ишчи ва деҳқон қизил армияси юридик бўлимининг бошлиғи Байковский берган маълумотга кўра 1924 йил 1 сентябр ҳолатига темирйўл ҳарбий қисмларининг саъй-ҳаракатлари билан Бухоро темирйўлининг Қарши-Ўзор қисми тўла тикланади [7].



А.Юсуфзода (чапдан тўртинчи) Москвадаги Бухоро Республикасига тегишли “Красный Восток” фабрикаси ишчилари билан учрашувда. 1924 йил.



“Добролет” ташилотининг Ўрта Осиёдаги бошқармасининг тарғибот плакати . 1923 йил.

1923 йил 17 мартда Москвада РСФСРдаги илк ҳаво йўллари акциядорлик жамияти ҳисобланмиш “Добролёт” ташкилоти вужудга келади. Ташкилот асосчиси Фуқаровий авиация совети томонидан бошқарилсада унинг акциялари СССРнинг бутун республикалари бўйлаб очик савдога қўйилган эди. Ўрта Осиёда, хусусан Бухоро Республикасида фуқаро авиацияси соҳасининг вужудга келиши 1923 йил ҳисобланади. Айнан шу йил 19 июль санасида Тошкент шаҳрида ОДВФ (Общество друзей воздушного флота – Россия ҳаво флоти дўстларининг жамияти) ва “Добролет” акциядорлик жамиятининг Ўрта Осиё Республикаларига бағишланган қўшма йиғилиши бўлиб ўтади ва унинг ишида Любимов раислигида Ўрта Осиёлик вакиллардан Жўрабоев, Ёқубжонов, “Добролёт” ташкилотидан Мамаев, Миронов, Кравцовлар иштирок этадилар. Йиғилишнинг 1-қарори “б”-банди Бухоро ва Хоразм Республикаларига оид бўлиб, ушбу республикаларда ҳам “Добролёт” ташкилотининг акцияларини сотувга қўйиш масаласи илгари сурилади. 2-қарор “б” бандида эса тегишли мутахассисларни Бухорога ва



Добролёт ташкилотининг Ўрта Осиё вакиллигига “Юнкерс” самолётини топшириш маросими. Тошкент 1924 йил

Хивага хизмат сафарига юбориб Чоржўйда қўниш майдонини ташкил қилиш масалаларини ўрганиб чиқиш вазифаси қўйилади [8].

1923 йил 25 октябрда ОДВФ ва Добролётнинг яна бир қўшма йиғилиши бўлиб ўтиб унда Ўрта Осиё бюроси ходимлари, Бухоро ҳукумати аъзоларидан Соколов, А. Мухитдинов, Бухордаги консуллик вакили Зивиц, Хоразм консуллиги вакили Ёқубжоновлар иштирок этадилар. Йиғилишнинг 1-қарорида зудлик билан Бухорода харбий ҳаво флоти тузиш, ОДВФ ҳисобидан 8 та аероплан ва Бухоро ҳукумати ҳисобидан 2 та аероплан ишлаб чиқариш кўзда тутилади. Бундан ташқари Бухоро ҳукумати бошқа харажатлар учун кўнгилли равишда Добролёт ташкилотига 65.000 олтин рубль беришга қарор қилади.

1923 йил 31 октябрь Москва шаҳрида БХСР вакили Абдурахим Юсуфзода, Туркистон АССР вакили М.С.Исаев, ХХСР вакили М.А.



*БХСРнинг Москвадаги мухтор вакили Абдурахим Юсуфзода (марказда)
Москва. Зарайск фабрикаси. 1924 йил.*

Матчонбоев ва Россия кўнгилли ҳаво флоти жамияти бошқармаси “Добролёт” вакили И. Девятковский ўртасида шартнома имзоланади. Унга кўра 1924 йил 1 апрелдан “Добролёт” жамиятига Бухоро–Хива–Тошкент–Алмати ва Бухоро–Хива йўналишларида йўловчи ва почта ташиш ҳукуқи берилди.

1924 йил 3 майда Тошкент ва Олма-ота шаҳри ўртасида 813 километрлик авиақатнов ташкил қилинади. Икки шаҳар ўртасидаги масофасини босиб ўтиш йўли авваллари бир ойдан ошиқроқ вақтни олган бўлса, самолётда бу вақт 6-7 соатни ташкил қиладиган бўлди. Айни вақтда эса “Юнкерс” самолётлари орқали Когон шаҳридан Хивагача 460 километрлик рейс ташкил қилинди. 1924 йил 3 сентябрга келиб 730 километрдан иборат Когон-Душанбе янги маршрути йўлга қўйилди. Бу пайтга келиб Добролёт жамияти томонидан янги очилажак ҳаво йўллари аниқлаш ишлари тугатилганди ва Ўрта Осиё бўйича узоқлиги 800 километр бўлган Тошкент-Авлиёота-Бишкек-Олма-ота линиялари, узоқлиги 450 километр бўлган Бухоро-Оқтўғай-Дарғон-ота-Хива линиялари ишга тушурилди. Бу линиялар учун “Добролёт” томонидан “Юнкерс” фирмасидан махсус 6 та йўловчи самолёти харид қилинганди [2].

“Добролёт”нинг 1924 йилги ҳисоботида кўра Ўрта Осиё ҳаво йўллари бўйича рейслар ҳафтасига 4 марта ташкил қилинди ва қуйидаги натижаларга эришилди:

Ташкил қилинган рейслар сони – 843

Парвоз узлуксизлиги – 94%

Йўловчилар сони - 2068 нафар

Самолётда ташилган юк ва почта миқдори 33.007 килограмм

Мажбурий қўнишлар сони – 15

Бузилишлар сони – 2

Миллий-худудий чегараланиш ортидан Бухоро Халқ Совет Республикаси 1924 йил 27 октябрда тугатилади ва Абдурахим Юсуфзода ҳам

Бухорога чақирилиб янги ташкил топган республика – Ўзбекистон ССРдаги турли лавозимларда ўз фаолиятини давом эттиради.

Фойдаланилган манба ва адабиётлар:

1. Р.Т.Шамсутдинов. Истиқлол йўлида шахид кетганлар. “Шарқ” нашриёти. – Тошкент, 2001 йил. 67-бет
2. Соболев Д. А. «Добролет» – первое российское акционерное общество воздушных перевозок (1923–1929) // Вопросы истории естествознания и техники. – 2019. – Т. 40. – №4 С. 716-739 .
3. “Бухарская Жизнь” журнали, №1-2 қўшма сон, Москва 1924 йил.

Архив манбалар рўйхати:

4. ГАРФ (Россия Федерацияси Давлат Архиви), 5446-фонд, 5-а – рўйхат, 23-иш, 3-варақ
5. ГАРФ (Россия Федерацияси Давлат Архиви), 5446-фонд, 5-а – рўйхат, 424-иш, 6-варақ
6. ГАРФ (Россия Федерацияси Давлат Архиви), 5446-фонд, 5-а – рўйхат, 23-иш, 12-варақ
7. ГАРФ (Россия Федерацияси Давлат Архиви), 5446-фонд, 5-а – рўйхат, 23-иш, 14-варақ
8. РГАСПИ (Россия ижтимоий-сиёсий тарихи давлат архиви) 62-фонд, 2-рўйхат, 40-иш, 12-варақ

ФАРҒОНА ВОДИЙСИ ҚИШЛОҚ ХЎЖАЛИГИДА ПАХТА ЯККА ҲОКИМЛИГИНИНГ ҚАРОР ТОПИШИ (XIX асрнинг иккинчи ярми – XX асрнинг бошлари)

Арслонзода Р.А.

ФарДУ, Жаҳон тарихи кафедраси доценти, т.ф.н.
arslonzoda_1954@mail.ru

Annotatsiya: Maqolada “Turkiston to‘plami”ga joylashtirilgan materiallar tahlili, ularni boshqa manbalar, xususan, arxiv hujjatlari va statistik materiallar bilan taqqoslab, Farg‘ona vodiysining Rossiya imperiyasining asosiy paxta bazasiga aylanishi jarayoni ochib berilgan. Tarixiy faktlarga asoslanib, XIX asr oxiri — XX asr boshlarida Farg‘ona vodiysi qishloq xo‘jaligida paxtaning monokulturaga aylanishi Rossiya to‘qimachilik sanoatini arzon xom ashyo bilan ta‘minlash zarurati natijasida yuz berganligi haqida xulosa chiqarildi. materiallar.