

МРНТИ 03.26

УДК: 94(4/9)

Амонова Феруза Садуллаевна

Старший научный сотрудник института Истории

Академии наук Республики Узбекистан,

доктор философии по истории (PhD)

E-mail: amonovaferuza230@gmail.com

ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЭКОНОМИКУ БУХАРСКОГО ЭМИРАТА

Аннотация

В статье изучаются такие вопросы, как влияние на развитие промышленности строительства железных дорог на территории Бухарского эмирата, состояние промышленных предприятий в русских селениях на территории эмирата, экономика эмирата в период Первой мировой войны и революционных преобразований в Российской империи. Также всесторонне анализируется роль железнодорожной инфраструктуры в промышленном развитии Бухарский эмират. Проведение железной дороги в Бухару в конце XIX века сыграло значительную роль в трансформации экономической системы эмирата, обусловив создание новых промышленных предприятий и стимулировав их дальнейшее развитие.

Строительство Бухарской железной дороги обеспечило соединение Центральная Азия железнодорожной магистрали с Бухарской линией по восточному и юго-восточному направлениям. Данная железная дорога представляла собой кратчайший и стратегически важный путь сообщения между рынками Россия, Афганистан и Восточной Бухары, способствуя активизации как внутренней, так и внешней торговли. Маршрут от Кагана через Карши до Термеза, проходивший вблизи афганской границы, рассматривался как фактор воздействия на российско-афганские и англо-российские отношения, а также как инструмент укрепления геополитических позиций России на Ближнем Востоке.

Кроме того, на основе сравнительного анализа архивных документов и исторической литературы обосновано, что данная транспортная магистраль предоставляла Бухарский эмират возможность осуществлять поставки товаров в Европу через Красноводск и Каспийское море на Кавказ и в Астрахань, а также по направлению Ташкент-Оренбург.

Ключевые слова: железная дорога; русские поселения; Новая Бухара; Новый Чарджоу; Новая Керки; Новый Термез.

Амонова Феруза Садуллаевна

Ўзбекистон Республикасы Ғылым академиясы

Тарих институтының аға ғылыми қызметкері,

Тарих ғылымдарының докторы (PhD)

E-mail: amonovaferuza230@gmail.com

ТЕМІРЖОЛДЫҢ БУҚАР ӘМІРЛІГІНІҢ ЭКОНОМИКАСЫНА ӘСЕРІ

Андатпа

Бұл мақалада Бұхара әмірлігіндегі темір жол құрылысының өнеркәсіптің дамуына әсері, әмірлік құрамындағы орыс ауылдарындағы өнеркәсіп кәсіпорындарының жағдайы, бірінші дүниежүзілік соғыс кезіндегі әмірлік экономикасы мен Ресей империясындағы революциялық өзгерістер сияқты мәселелер қарастырылады. Сондай-ақ Бұхара әмірлігінің өнеркәсіптік дамуындағы темір жол инфрақұрылымының рөлі жан-жақты талданады. XIX ғасырдың аяғында Бұхараға темір жол салынуы әмірліктің шаруашылық жүйесін өзгертуде

үлкен рөл атқарып, жаңа өнеркәсіптік кәсіпорындардың құрылуына және олардың одан әрі дамуын ынталандырды.

Бұхара темір жолының құрылысы Орта Азия темір жол желісін шығыс және оңтүстік-шығыс бағыттағы Бұхара желісімен байланыстырды. Бұл темір жол Ресей, Ауғанстан және Шығыс Бұхара нарықтары арасындағы ең қысқа және стратегиялық маңызды жолды көрсетіп, ішкі және сыртқы сауданы жеңілдеткен. Қағаннан Қарши арқылы Термезге ауған шекарасына жақын өтетін жол орыс-ауған және ағылшын-орыс қатынастарына әсер ететін фактор, сондай-ақ Ресейдің Таяу Шығыстағы геосаяси жағдайын нығайту құралы ретінде қарастырылды.

Оның үстіне мұрағат құжаттары мен тарихи әдебиеттерді салыстырмалы талдау негізінде бұл көлік жолы Бұхара әмірлігіне Красноводск және Каспий теңізі арқылы Кавказ бен Астрахань арқылы Еуропаға, сондай-ақ Ташкент-Орынбор бағытына жүк жеткізу мүмкіндігін бергені дәлелденді.

Түйін сөздер: темір жол; орыс қоныстары; Жаңа Бұхара; Жаңа Чарджоу; Жаңа Керкі; Жаңа Термез.

Amonova Feruza Sadullaevna

Senior Researcher at the Institute of History
of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan,
Doctor of Philosophy in History (PhD)
E-mail: amonovaferuza230@gmail.com

THE IMPACT OF RAILWAYS ON THE ECONOMY OF THE BUKHARA EMIRATE

Abstract

The article discusses the issues such as the impact of railway construction on industrial development in the Emirate of Bukhara, the state of industrial enterprises in Russian villages within the Emirate, the Emirate's economy during World War I and the revolutionary transformations in the Russian Empire. The article provides a comprehensive analysis of the role of railway infrastructure in the industrial development of the Bukhara Emirate. The introduction of the railway to Bukhara in the late 19th century played a significant role in transforming the emirate's economic system, enabling the establishment of new industrial enterprises and stimulating their further development.

The construction of the Bukhara railway ensured the connection of the Central Asian railway network with the Bukhara line along eastern and southeastern routes. This railway represented the shortest and strategically important transportation link between the markets of Russia, Afghanistan, and Eastern Bukhara, contributing to the expansion of both domestic and foreign trade. The route from Kagan through Karshi to Termez, passing near the Afghan border, was considered a factor influencing Russian-Afghan and Anglo-Russian relations, as well as a tool for strengthening Russia's geopolitical position in the Middle East.

Furthermore, based on a comparative analysis of archival documents and historical literature, it has been substantiated that this transport corridor provided the Bukhara Emirate with the opportunity to deliver goods to Europe via Krasnovodsk and the Caspian sea to the Caucasus and Astrakhan, as well as along the Tashkent-Orenburg route.

Keywords: railway; russian settlements; New Bukhara; New Chardzhou; New Kerki; New Termez.

Amonova Feruza Sadullayevna

Özbekistan Cumhuriyeti Bilimler Akademisi
Tarih Enstitüsü kademli araştırmacısı,

Tarih bilimleri doktora derecesi (PhD)
E-posta: amonovaferuza230@gmail.com

DEMİRYOLUNUN BUHARA EMİRLİĞİ EKONOMİSİNE ETKİSİ

Özet

Bu makalede, Buhara Emirliği'nde demiryolu inşasının sanayinin gelişimine etkisi, Emirlik bünyesindeki Rus yerleşimlerinde bulunan sanayi işletmelerinin durumu, Birinci Dünya Savaşı döneminde Emirlik ekonomisi ile Rus İmparatorluğu'ndaki devrimci değişimler gibi meseleler ele alınmaktadır. Ayrıca Buhara Emirliği'nin sanayi gelişiminde demiryolu altyapısının rolü kapsamlı bir şekilde analiz edilmektedir.

XIX. yüzyılın sonlarında Buhara'ya demiryolu inşa edilmesi, Emirliğin ekonomik sisteminin değişiminde büyük rol oynamış, yeni sanayi işletmelerinin kurulmasını ve bunların daha sonraki gelişimini teşvik etmiştir.

Buhara demiryolunun inşası, Orta Asya demiryolu ağını doğu ve güneydoğu yönündeki Buhara hattı ile bağlamıştır. Bu demiryolu Rusya, Afganistan ve Doğu Buhara pazarları arasında en kısa ve stratejik açıdan önemli güzergâhı temsil ederek, iç ve dış ticareti kolaylaştırmıştır. Kagan'dan Karşı üzerinden Termez'e, Afgan sınırına yakın bir şekilde geçen hat, Rus-Afgan ve İngiliz-Rus ilişkilerine etki eden bir faktör olarak, aynı zamanda Rusya'nın Yakın Doğu'daki jeopolitik konumunu güçlendiren bir araç olarak değerlendirilmiştir.

Bununla birlikte, arşiv belgeleri ve tarihî literatürün karşılaştırmalı analizi temelinde, bu ulaşım hattının Buhara Emirliği'ne Krasnovodsk ve Hazar Denizi üzerinden Kafkasya ve Astrahan yoluyla Avrupa'ya, ayrıca Taşkent–Orenburg hattına yük taşınmasını mümkün kıldığı ortaya konulmuştur.

Anahtar kelimeler: Demiryolu; Rus Yerleşimleri; Yeni Buhara; Yeni Çarcuy; Yeni Kerki; Yeni Termez.

Введение. Туркестанский регион представлял собой территорию с собственной системой управления и богатым опытом в сфере торговли и экономической политики. Исторически эти государства поддерживали международные связи с Китаем, Индией, Афганистаном, Ираном, Кашгаром, а также с рядом стран Западной Европы. Кроме того, они устанавливали тесные торгово-экономические отношения с Российской империей. Туркестанские ханства осуществляли внешнюю торговлю в соответствии с действовавшим законодательством. На территории региона взималась пошлина в размере 5% от стоимости импортируемых товаров. В торговых отношениях Бухарский эмират и Хивинское ханство с Афганистаном на определённые товары, ввозимые через Бухару, были наложены таможенные сборы, а ввоз отдельных категорий продукции в Афганистан был запрещён. Русские купцы также не освобождались от уплаты этих пошлин. Внутри имперского правительства велись многочисленные переговоры о возможной отмене пошлин, что отражало значительный интерес государства к Туркестанскому региону. При этом купцы Бухары играли ведущую роль в поставках товаров из восточных стран на рынки России, дополняя торговлю продукцией самого Туркестана.

Представители императорского правительства выдвинули предложения о введении таможенных пошлин на импортируемые товары для бухарских купцов и, под их влиянием, о принуждении эмира к отмене таможенных пошлин для русских купцов. В случае отказа эмира выполнить эти требования, бухарские купцы были бы лишены возможности участвовать в русских ярмарках, а руководитель торгового каравана, незаконно проникшего в Москву, подлежал бы наказанию в соответствии с законодательством Российской империи. Фактически данные меры носили направленный против бухарского эмира характер. Однако в результате продолжительных обсуждений внутри империи требования были отменены, поскольку введение ограничений могло причинить ущерб экономическим интересам

государства. Последующие договоры, заключённые в 1868 и 1873 годах, открыли широкие возможности для деятельности русских купцов в Бухаре и Хиве и одновременно послужили правовой основой для последующей колонизации этих государств. Постепенное расширение прав от мелких российских купцов к крупным производителям посредством данных соглашений создало новые благоприятные условия для укрепления позиций России в Туркестане.

Методы и материалы. Вряд ли найдётся исследователь, который не касался бы истории строительства железных дорог в Средней Азии; в рамках своих исследований данная тема изучалась с различных позиций и на основе многочисленных дискуссий. Основным источником для изучения истории железных дорог Прикаспийского региона и Средней Азии являются работы З.К. Ахмеджоновой [1], отражённые в её монографиях. В этих монографиях представлены важные факты, касающиеся условий, созданных при строительстве железных дорог, их роли в обществе и влияния на экономику.

Наиболее ценные сведения по истории “Бухарской железной дороги” можно получить, изучив документы фонда № 301 “Бухарские железные дороги”, хранящиеся в Российском государственном историческом архиве (Санкт-Петербург) [2].

Исследование основано на современных методологических подходах к изучению экономической истории Бухаре. Экономические процессы анализируются на региональном уровне посредством сравнительного изучения исторической и экономической литературы, а также архивных документов, что позволяет формулировать новые научные выводы. В качестве источников использовались материалы на узбекском, русском и английском языках, включая архивные документы, мемуары и путевые заметки, разведывательные отчёты и официальные записи российских чиновников, а также статистические сборники. Все материалы подвергались сравнительному и критическому анализу, обеспечивая комплексное и системное изучение экономических процессов в регионе.

Обсуждение. Как известно из истории, строительство, проходившей по территории Бухарского эмирата, Закаспийской военной железной дороги (построена в 1880-1899 годах, с 1899 года называется Среднеазиатской железной дорогой), Бухарской железной дороги (железная дорога, построенная в 1914-1916 годах от города Новая Бухара (ныне Каган) до Термеза), Бухарского отделения Среднеазиатской железной дороги (железная дорога от Новой Бухары до Старой Бухары, протяжённостью 12 километров; построена в 1900-1901 годах) оказало значительное влияние на развитие промышленности эмирата.

В архивах Узбекистана и России сохранились важные сведения о строительстве железных дорог на территории Бухарского эмирата. В одном из таких архивных документов [2] имеются сведения о проекте строительства железной дороги по территории эмирата, а также привлечённые к строительству железной дороги фирмы и товарищества, проекты строительства искусственных сооружений: мосты, трубопроводы, техническое состояние и чертежи дорог, схемы расположения поселений, договора с ответственными заводами и фабриками о поставке строительных материалов, сертификаты приёма строительных материалов, отчёты главного инженера о ходе строительных работ, обеспечение водой выделенных для строительства земель, наём строительных и дорожных рабочих, соглашения об их обеспечении продовольствием, одеждой, орудиями труда. Например, сохранились документы о покрытии дорожных расходов и подписания договоров на аренду помещений; документы о поставке 10 000 бочек цемента на основе договора для строительства железных дорог с цементным заводом Портланд, принадлежавшим обществу Мешкова из Пермской губернии; акты о поставке кожевенного сырья заводом торгового дома Ф.Буаллон и К° и “Управление французской технологии”, расположенного в городе Петербурге [2].

С целью всестороннего эффективного использования железнодорожной ветки по требованию российского императора 23 июня 1888 года между Туркестанским генерал-губернатором и эмиром Бухары был подписан новый документ о развитии взаимовыгодных, многосторонних торговых отношений, а также, о приведении в порядок и развития

территорий, расположенных близко к границам Бухары, железнодорожным станциям, пристаням. Контроль за исполнением указанных условий было возложено на политического агента Российской империи в Бухаре Николая Чарикова и представителя правительства Бухары главного сборщика закята Остонакула инака [3, 4-5].

Как писала газета “Таржимон”, “после доведения железной дороги до Самарканда, расстояние сократилось и товары стали доставляться по адресу на 5-6 часов раньше. Товары из Средней Азии в Европу поставлялись через Баку к Чёрному морю. Строительство этой дороги создало благоприятные возможности для мусульманских коммерсантов из Кавказа и Волжской области” [4, 1].

27 августа 1912 года в газете “Турон” было опубликовано обращение группы представителей местных национальностей политическому агенту Российской империи в Бухаре. В обращении говорилось, что проведение железной дороги из Карши до Кагана даст надежду на создание удобства для населения, на возникновение у дороги новых городов, районов, областей и освоение пустынь, на изменение в какой-то мере экономического положения с привлечением зарубежных коммерсантов, на освобождение от индийских ростовщиков с организацией банков. Излагается мысль о том, что с доведением этой железной дороги до Гиссара увеличится зерновая продукция, можно будет обладать подземными богатствами и развитие Бухары связано с этой железной дорогой [5, 1].

Русские поселения в Бухарском эмирате можно разделить на две категории. К первой категории относятся поселения, построенные вблизи станций Закаспийской военной железной дороги, а ко второй - военные гарнизоны, расположенные на приграничных территориях эмирата. В частности, на Бухарской железнодорожной ветке было 16 станций и вблизи с военными гарнизонами Чарджоу, Фараб, Келиф, Керки, Термез, Сарай, а также железнодорожными станциями Каракуль, Яккатут, Каган (Новая Бухара), Бухара, Кизилтепа, Кармана, Зиёвуддин, Зирабулак возникают города и поселения эмирата, в которых проживало русское население и российские граждане. Население всех этих поселений [за исключением Хорога (Хоруга)] были связаны со станциями Закаспийской железной дороги и представители специалистов, обслуживающих железную дорогу, проживали в этих населённых пунктах.

Появление города Новая Бухара связана со строительством в 1888 году направления Чарджоу-Бухара-Самарканд Закаспийской железной дороги. Это был первый город Российской империи, построенный в европейском стиле на территории Бухарского эмирата, имевший важное значение в качестве экономического и культурного центра, пункта обмена товарами. К тому же, город - поселение русского населения рядом со станцией Каган, расположенный всего в 12 километрах от столицы - Старой Бухары, по мнению колониальной администрации, во всех отношениях должен был служить “образцом” для бухарцев. Поэтому неспроста резиденция Политического агентства Российской империи в Бухаре располагалась именно в Новой Бухаре.

Граф А.А.Олсуфьев и В.П.Панаев, в своих путевых записках, которые были сделаны во время путешествия по Закаспийской военной железной дороге в 1897 году, так описывают город Новая Бухара: “В городе построены одноэтажные каменные здания. Дороги пыльные, на одной стороне которых ещё не достроенные здания, по краям дороги посажены молодые деревья. Здесь проживают европейцы и люди, занятием которых является торговля. Недалеко от рыночной площади в центре города расположено здание политического агентства, построенного эмиром Саид Абдулахадханом. По пути к базарной площади три улицы названы именами политических агентов Чарикова, Лессара, Игнатьева” [6, 149].

Организованные в Бухарском эмирате поселения развивались из года в год, в каждом из них проживало от 3 000 до 6 000 тысяч человек [7, 29].

В каждом поселении имелись широкие и чистые улицы, электрическое освещение, дома европейского типа, несколько школ и православная церковь, больница и почтово-телеграфное учреждение, множество торговых и промышленных предприятий [8, 3]. В конце

XIX и начале XX века под руководством русских специалистов за счёт правительства Бухары в Старой и Новой Бухаре, Шахрисабзе, Гузаре, Карши, Шерабаде, Сарае, Новом Чарджоу, Новом Керки, Келифе, Новом Термезе были построены почтово-телеграфные учреждения [9, 108].

Ещё одним военным гарнизоном в Бухарском эмирате, расположенным на берегу реки и вокруг станции Амударья, был город Новый Чарджоу. Новый Чарджоу был образован в декабре 1886 года. Город располагался в 17 километрах от Старого Чарджоу рядом с железнодорожной станцией Амударья. Станция Чарджоу была маленькой и невзрачной. Первоначально в городе для примерно 800 железнодорожных рабочих для временного проживания были построены деревянные и железобетонные дома. Русской администрацией у бухарского правительства недалеко от станции были выкуплены земли и созданы поселения, где была размещена 3-Туркестанская регулярная военная часть [10, 78]. На правой стороне железной дороги было начато строительство здания вокзала, нескольких домов для сотрудников железной дороги [11, 258].

Результаты. Хотя железные дороги в этом регионе строились с военной целью, на практике они приносили значительные коммерческие доходы. Амир Бухары Абдулахадхон проявлял заинтересованность в строительстве Прикаспийской железнодорожной сети. Так, с приходом железной дороги до Бухары он вложил 500 000 рублей в строительство железной дороги протяжённостью 12 верст от Новой Бухары до Старой Бухары [12, 8]. По этой линии, по которой курсировали небольшие поезда, в железнодорожной терминологии называемые “Бухарка” и ”Кукушка”, планировалось передать управление и контроль за сетью в ведение имперской администрации Среднеазиатской железнодорожной дирекции [13, 18].

Тем не менее амир настаивал на том, чтобы доходы от этой железной дороги оставались в распоряжении правительства Бухары. Согласно указанию императора Николая II, данная железная дорога получила название “Бухарский участок Среднеазиатской железной дороги” [14, 127]. Кроме того, Бухарская железная дорога связала торговые города по маршруту Новая Бухара-Карши-Карки-Калиф-Термиз, а также от Карши до Гузора и Китоба. Этот маршрут был чрезвычайно удобен для развития внутренней торговли, в частности, для доставки сельскохозяйственной продукции в северные районы эмирата и транспортировки производимых товаров и других изделий в южные регионы. Правительство эмира выделило для строительства железной дороги 6000 десятин земли, а также 87 десятин земли в Новой Бухаре для размещения жилья и административных зданий для строителей [15, 2]. Только по маршруту Новая Бухара-Карши годовой грузооборот составлял 2 000 000 пудов [16, 155;192]. Однако эти доходы направлялись в казну Туркестана под контролем политических агентств, в то время как правительство Бухары сохраняло право на доходы исключительно от Бухарского участка Среднеазиатской железной дороги.

После строительства и ввода в эксплуатацию железных дорог были созданы школы-интернаты (технические училища) для подготовки специалистов. Так, в 1912 году на станции Чарджуй действовали две отдельные железнодорожные школы, где обучение продолжалось два года. На начальном этапе численность учащихся составляла 192 юноши и 161 девушка. В трёхлетней смешанной железнодорожной школе на станции Фороб обучались 27 юношей и 22 девушки. В одногодичной смешанной железнодорожной школе в Ново-Бухаре численность учащихся составляла 49 юношей и 20 девушек; приём во все железнодорожные школы начался 1 января 1912 года [17, 70-83]. В школах-интернатах обучение продолжалось один, два или три года. В одногодичных школах учащиеся должны были быть в возрасте от 7 до 12 лет, независимо от вероисповедания. В двухгодичных школах приём осуществлялся среди детей, обладавших достаточными начальными знаниями: возраст юношей не должен был превышать 15 лет, девушек - 13 лет. Учебный год длился с 1 сентября по 15 мая [18, 1].

Свершение Февральской революции в России тепло было встречено населением Бухарского эмирата. Под влиянием революции во всех бекствах прошли митинги. Народ, являвшийся сторонником демократических реформ, каждый день проводил митинги. 7 марта

1917 года поступило сообщение о свержении правительства Российской империи и в Новой Бухаре прошёл большой митинг. 8 марта по инициативе железнодорожных рабочих прошёл митинг с участием примерно 6 000 человек. В Новой Бухаре был организован Исполнительный комитет Временного правительства. В состав комитета вошли официальные представители Российского правительства и торгово-промышленных фирм. В состав комитета представители местного населения не были включены. В одно время с Исполнительным комитетом были организованы Советы рабочих и солдатских депутатов [19, 164].

В ноябре 1917 года большевики и левые эсеры силой захватили власть в Ташкенте. Был образован Совет Народных Комиссаров Туркестанского края. Согласно постановлению Туркестанского СНК в русских поселениях Бухарского эмирата был установлен рабочий контроль, введён 8-часовой рабочий день для рабочих и служащих. Все частные банки, крупные промышленные предприятия российских граждан, а также Бухарская железная дорога были переведены в ведение государства [10, 78].

После мартовских событий 1918 года правительство Бухары прекратило экономические отношения с Россией. В таких условиях экономика и сельское хозяйство эмирата стало сильно отставать. Экономическое положение ухудшилось.

Заключение. Таким образом, с установлением советской власти в результате революционных преобразований в России, расположенные в русских поселениях Бухарского эмирата заводы, в том числе, хлопкоочистительные и масложировые заводы, принадлежавшие эмиру, крупным чиновникам и купцам, были переданы в ведение государства. Торговля хлопком, каракулем, шелкопрядом и некоторыми товарами, являвшимися основными видами сельскохозяйственного сырья, были взяты под контроль государства. После свержения власти эмира в Бухаре был восстановлен товарооборот с советской Россией и таким образом удалось достигнуть существенного повышения цен на сельскохозяйственное сырьё. В сфере внешней торговли возможности государств Туркестана оказались существенно ограничены. Введение таможенной системы резко изменило внешние связи Бухарский эмират. Доходы, получаемые от торговли, перешли в распоряжение русской администрации. Усиление контроля и надзора привело к значительному сокращению доходов Бухары. Предполагалось, что все товары и виды сырья, находившиеся в руках коммерсантов, а также большое количество тканей и шёлка в принудительном порядке по твёрдым ценам будут выкуплены государством.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX - начало XX в.). – Ташкент: Фан, 1984.
2. Правление общества Бухарской железной дороги 1913-1917 гг. (Российский государственный исторический архив [РГИА]) // www.rusarchives.ru
3. Национальный архив Узбекистана, фонд И-3, опис-2, дела-1, лист - 4 – 5.
4. Ўрта Осиё темир йўли // Таржимон, №19. 30 июня 1887 г.
5. Қарши темир йўли // Турон. № 12. 27 августа 1912 г.
6. Олсуфьев А., Панаев В. По Закаспийской военной железной дороге: Путевые впечатления. – С.-Петербург, 1899. - С.149.
7. Национальный архив Узбекистана, фонд И-3, опис-2, дела-22, лист-29.
8. Новая Бухара // Закаспийское обозрение. №227. 20 октября 1900 г.
9. Тухтаматов Т.Г. Русско-Бухарские отношения в конце XIX - начале XX века (Победа Бухарской народной революции). – Ташкент: Фан, 1966. – С.108.
10. Фомченко А. Русские поселения в Бухарском эмирате. – Ташкент: Госиздат УзССР, 1958. С.78.
11. Национальный архив Узбекистана, фонд И-3, опис-1, дела-23, лист-258.
12. Национальный архив Узбекистана, фонд И-3, опис-1, дела-562, лист-8.

13. Файзиева Ф. Бухоро амирлигида рус манзилгоҳларидаги ижтимоий, иқтисодий ва маданий ҳаёт (1868-1920 й.). Тарих фанлари бўйича дисс. авторефер. – Бухоро, 2022. – Б.18.
14. Тухтаметов Т.Г. Россия и Бухарский эмират в начале XX века. – Душанбе, 1977. – С. 127.
15. Несколько цифрь о стоимости сооружения Бухарской ветви Средние Азиатские железные дороги / Закаспийское обозрение. 23 октября 1901 г.
16. *Curzon G.N.* Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian Question. – P. 155, 192.
17. Гулишамбаров С.И. Экономический обзор. Туркестанскаго района обслуживаемаго Средне-Азиатской железной дорогой. Т.3. – Асхабад. 1913. – С. 70-83.
18. Правила о содержания училищ и интернатов средне-азиатской железной дороги // Закаспийское обозрение. № 223. 4 сентября 1905.
19. Хакимов К.З., Кварец Л.Н. Социально-экономические отношения и классовая борьба в дореволюционном Узбекистане (конце XIX – начало XX в.). – Ташкент: Фан, 1980. - С.164.

REFERENCES

1. Axmedjanova Z.Q. Orta Aziya men Qazaqstandagi temir jol qurilisi (19 ğ. soñi – 20 ğ. basi). Taşkent: Fan, 1984 j.
2. Buxara temirjol qoğaminiñ basqarması, 1913-1917 (Resey memlekettik tarixi murağatı [RGİA]) // www.rusarchives.ru
3. Özbekstan Ulttıq murağatı, Fond I-3, opis-2, dela-1, paraq – 4-5.
4. Transkaspıy askerı temir jolı twralı // Tarjimon, No19. 30 mawsım 1887 j.
5. Transkaspıy askerı temir jolında // Twron. No 12. 27 tamız 1912 j
6. Olswfev A., Panaev V. Transkaspıy askerı temir jolı boyında: sayaxattan alğan äserleri. – Peterbwrg, 1899. – 149 b.
7. Özbekstan Ulttıq murağatı, I-3 jınaq, 2-tizim, 22-fayl, 29-paraq.
8. Jaña Buxara // Transkaspıy şolwı. No 227. 20 qazan 1900 j.
9. Twxtametov T.Ğ. 19 ğasırdıñ soñı – 20 ğasırdıñ basındağı oris-buxar qatınastarı (Buxara xalıq revolyucıyasınıñ jeñisi). – Taşkent: Fan, 1966. – 108-b.
10. Fomçenko A. Buxara ämirliğindegi oris qonıstarı. – Taşkent: Özbek KSR Memlekettik baspası, 1958. 78-b.
11. Özbekstanıñ Ulttıq murağatı, Fond I-3, Opis-1, Delo-23, Level-258.
12. Özbekstanıñ Ulttıq murağatı, Fond I-3, Opis-1, Delo-562, Level-8.
13. Fayzıeva F. Bwxoro amirligida rws manzilgolaridagi ijtimoıy, iqtısodı jäne mädenı xayot (1868-1920). Tarix fanları bıça dıss. referat. – Bwxoro, 2022. – B.18.
14. Twxtametov T.Ğ. 20 ğasırdıñ basındağı Resey jäne Buxara ämirliği. Dwşanbe, 1977, b. 127.
15. Ortalıq Aziya temir jolınıñ Buxara bölımşesin salw qunı twralı birneşe cıflar / Transkaspıy şolwı. 1901 jılı 23 qazan.
16. Kerzon G.N. 1889 jılı Ortalıq Aziyadağı Resey jäne ağılşın-oris mäselesi. 155, 192 better.
17. Gülišambarov S.İ., Ortalıq Aziya temirjoli qızmet körsetetin Türkistan oblısınıñ ékonomikalıq şolwı. T. 3. Aşxabad, 1913, 70-83 b.
18. Ortalıq Aziya temir jolındağı mektepter men mektep-internattardı ustaw erejeleri // Transkaspıy şolwı. No 223. 4 qırküyek 1905 j.
19. Hakımov K.Z., Kvarec L.N. Revolyucıyağa deyingi Özbekstandağı älewmettik-ékonomikalıq qatınastar jäne taptıq küres (19 ğ-dıñ soñı – 20 ğ-dıñ basi). – Taşkent: Fan, 1980. – 164-b.