

## XIX АСР ОХИРИ – XX АСР БОШЛАРИДА ТУРКИСТОН ЎЛКАСИДА ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИ ҲУҚУҚИНИНГ ШАКЛЛАНИШИ

Оппоқхонов Азизхон Акмалхон ўғли

Тошкент давлат транспорт университети мустақил изланувчиси

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20813307>

**Аннотация:** Ушбу мақолада XIX асрнинг сўнгги чорагида Туркистон ўлкасининг Чор Россияси томонидан эгалланиши ортидан минтақадаги транспорт муносабатлари ва қонунчилигидаги кескин трансформация жараёнлари чуқур таҳлил қилинади. Тадқиқотда темир йўлларнинг (Каспийорти, Оренбург-Тошкент) қурилиши соф иқтисодий эмас, балки ҳарбий-стратегик ва экстрактив мақсадларга хизмат қилганлиги, “Россия темир йўлларининг умумий устави” асосидаги ҳуқуқий тартибга солиш механизмларининг мустамлакачилик хусусияти очиб берилган. Шунингдек, дискриминацион тариф сиёсати, мулкни мажбурий бегоналаштириш (экспроприация), ишчиларнинг (мардикорларнинг) меҳнат ҳуқуқлари поймол этилиши ва экстерриториал жандармерия юрисдикциясининг жорий этилиши орқали маҳаллий анъанавий ҳуқуқ тизимининг сиқиб чиқарилиши илмий асосланган.

**Калит сўзлар:** темир йўл транспорти, транспорт ҳуқуқи, Туркистон ўлкаси, Чор Россияси, мустамлакачилик сиёсати, тарифлар, меҳнат эксплуатацияси, жандармерия, экспроприация.

## THE FORMATION OF RAILWAY TRANSPORT LAW IN TURKESTAN IN THE LATE 19TH AND EARLY 20TH CENTURIES

**Abstract:** This article provides an in-depth analysis of the drastic transformation processes in transport relations and legislation in the Turkestan region following its annexation by Tsarist Russia in the last quarter of the 19th century. The study reveals that the construction of railways (Trans-Caspian, Orenburg-Tashkent) served military-strategic and extractive purposes rather than purely economic ones, highlighting the colonial nature of the legal regulatory mechanisms based on the "General Charter of Russian Railways." Furthermore, the marginalization of the local traditional legal system through discriminatory tariff policies, forced property expropriation, the violation of the labor rights of workers (mardikors), and the introduction of extraterritorial gendarmerie jurisdiction is scientifically substantiated.

**Keywords:** railway transport, transport law, Turkestan region, Tsarist Russia, colonial policy, tariffs, labor exploitation, gendarmerie, expropriation.

## ФОРМИРОВАНИЕ ПРАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ТУРКЕСТАНСКОМ КРАЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

**Аннотация:** В данной статье проводится глубокий анализ процессов резкой трансформации транспортных отношений и законодательства в Туркестанском крае после его присоединения к Царской России в последней четверти XIX века. В исследовании раскрывается, что строительство железных дорог (Закаспийской, Оренбург-Ташкентской) служило не чисто экономическим, а военно-стратегическим и экстрактивным целям, подчеркивая колониальный характер механизмов правового регулирования на основе «Общего устава российских железных дорог». Кроме того,

научно обосновывается вытеснение местной традиционной правовой системы посредством дискриминационной тарифной политики, принудительного отчуждения имущества (экспроприации), нарушения трудовых прав рабочих (мардикоров) и введения экстерриториальной юрисдикции жандармерии.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, транспортное право, Туркестанский край, Царская Россия, колониальная политика, тарифы, трудовая эксплуатация, жандармерия, экспроприация.

XIX асрнинг сўнги чорагида Туркистон ўлкасининг Чор Россияси империяси таркибига зўрлик билан қўшиб олинishi минтақадаги ижтимоий-иқтисодий ва ҳуқуқий муносабатлар тизимида кескин бурилиш яратди. Бу жараёнда император ҳукуматининг энг асосий стратегик вазифаси янги босиб олинган ҳудудларни метрополия билан мустаҳкам боғловчи, ҳам ҳарбий-логистик, ҳам хомашё ташиш эҳтиёжларини қондирувчи темир йўл тармоқларини барпо этишдан иборат эди<sup>1</sup>. Туркистонда темир йўл қурилишининг бошланиши (хусусан, 1880 йилда Каспийорти темир йўлининг пойдевори қўйилиши) минтақага аввал маълум бўлмаган, мутлақо янги ва қатъий марказлашган императив транспорт қонунчилигининг кириб келишига сабаб бўлди. Минг йиллар давомида қарвон йўлларидаги диспозитив шартномалар ва шариат нормаларига асосланган транспорт муносабатлари ўрнини эндиликда давлат монополияси, ҳарбийлашган бошқарув ва соф маъмурий буйруқбозликка асосланган империя қонунчилиги эгаллади<sup>2</sup>.

Темир йўл инфратузилмасини яратишнинг дастлабки ҳуқуқий қадамлари ер участкаларини давлат фойдасига мажбурий бегоналаштириш (экспроприация) жараёнлари билан боғлиқ бўлган. Маҳаллий аҳолининг хусусий мулклари, ҳатто асрлар давомида дахлсиз ҳисобланиб келинган вақф ерлари ҳам темир йўл изларини ётқизиш ва бекатлар қуриш мақсадида кескин қисқартирилган. Бу жараён ҳеч қандай адолатли компенсация механизмларисиз, фақатгина Туркистон генерал-губернаторлигининг буйруқлари ва ҳарбий-маъмурий низомлар асосида амалга оширилган. Олимлар Ж.С.Раматов ва Б.Э.Юлдашевлар таъкидлаганидек, Марказий Осиёда темир йўлларнинг қурилиши дастлаб соф иқтисодий манфаатлардан кўра кўпроқ ҳарбий-стратегик мақсадларга бўйсундирилган бўлиб, бу ҳолат ўз навбатида транспорт тизимини бошқаришда ҳарбий-ҳуқуқий нормаларнинг устуворлигини таъминлаган<sup>3</sup>.

Минтақада транспорт муносабатларини тизимлаштириш йўлидаги энг йирик норматив қадам бу – 1885 йилда қабул қилинган “Россия темир йўлларининг умумий устави” (Общий устав российских железных дорог)<sup>4</sup> нинг Туркистон ўлкасига нисбатан ҳам татбиқ этилиши бўлди. Ушбу ҳужжат юк ва йўловчи ташиш шартларини,

<sup>1</sup> Маҳаммадалиев Р.Й., Ниязов А.А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истиқболи //Academic research in educational sciences. – 2021. – Т. 2. – №. 2. – Б.707-720.

<sup>2</sup> Тоғаева А. З. Фарғонада темир йўллар қурилишига миллий зиёли ва тараққийпарварлар муносабати //Partner conferences of the International Scientific Journal Research Focus. – 2025. – Т. 1. – №. 2. – Б.84-90.

<sup>3</sup> Раматов Ж.С., Юлдашев Б.Э. Железные дороги Узбекистана: история, сегодня, перспективы //Транспорт шелкового пути. – 2019. – №. 1-2. – С. 10-14.

<sup>4</sup> Кононец А.Н. Опыт историко-правового анализа развития железнодорожного транспорта, железнодорожных акционерных обществ и законодательства в России //Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. – 2008. – №. 2. – С. 371-372.

ташувчининг жавобгарлигини ва тариф сиёсатини белгилаб берувчи асосий юридик база вазифасини ўтади. Бироқ, ҳуқуқшунос олим Ю.И.Петровнинг тарихий-ҳуқуқий таҳлилларига кўра, мазкур Устав кўплаб камчиликларга эга бўлиб, унда йўловчиларнинг ҳуқуқларидан кўра кўпроқ монополист темир йўл жамиятлари ва давлат ғазнасининг манфаатлари ҳимоя қилинган<sup>5</sup>. Хусусан, Уставда юklarнинг йўқолиши ёки шикастланиши учун темир йўл маъмуриятининг жавобгарлигини чеклаб қўювчи кўплаб диспозитив бўшлиқлар мавжуд бўлиб, бундан Туркистондаги мустамлакачи амалдорлар корчалонлик билан фойдаланганлар.

Ушбу давр транспорт ҳуқуқининг яна бир марказий муаммоси – тариф сиёсатини белгилаш ва унинг ҳуқуқий механизмларини ишлаб чиқиш эди. Давлат арбоби ва молиячи С.Ю.Витте томонидан ишлаб чиқилган тариф назарияси<sup>6</sup> Туркистон ўлкасига нисбатан ўта дискриминацион тарзда қўлланилган, деб ҳисоблаймиз. Чунки Виттенинг мақсади темир йўл тарифлари орқали империянинг иқтисодий қудратини ошириш бўлган бўлса-да, амалда бу қонунчилик Туркистондан пахта хомашёсини арзон нархларда олиб чиқиб кетиш ва марказдан тайёр маҳсулотларни қиммат нархларда олиб киришга хизмат қилувчи тариф имтиёзларини қонунлаштирди. Натижада, минтақанинг миллий иқтисодиёти сунъий равишда транспорт қонунчилиги орқали бўғиб қўйилди ва у тўлиқ Россия саноатининг хомашё базасига айлантирилди<sup>7</sup>.

Темир йўл қурилиши ва уни эксплуатация қилиш жараёнида мутлақо эътибордан четда қолган, аммо юридик жиҳатдан энг муаммоли масала – бу ишчиларнинг меҳнат ҳуқуқлари ва меҳнатни муҳофаза қилиш тизимининг абгор аҳволи эди. Каспийорти ва кейинчалик Оренбург-Тошкент темир йўли қурилишига ўн минглаб маҳаллий аҳоли вакиллари (мардикорлар) ҳамда Россиядан келтирилган ишчилар жалб қилинди<sup>8</sup>. Аммо уларнинг меҳнатини тартибга солувчи, иш вақтининг давомийлигини, меҳнатга ҳақ тўлашнинг энг кам миқдорини ёки хавфсизлик техникасини кафолатловчи бирорта ҳам махсус қонун ёки низом мавжуд эмас эди. Маҳаллий мардикорлар билан тузилган оғзаки ёки ёзма шартномалар ҳеч қандай юридик кучга эга бўлмай, пудратчилар томонидан исталган вақтда бузилиши мумкин бўлган.

Меҳнатни муҳофаза қилиш институтларининг қонунчиликда акс этмаганлиги оқибатида темир йўл қурилишидаги ўлим ва жароҳатланиш ҳолатлари дахшатли тус олган. Оғир иқлим шароитида (Қорақум ва Қизилқум чўлларида) ишловчиларнинг тиббий суғуртаси ёки касб касалликлари учун товон пули тўлаш механизми Россия империясининг Фуқаролик қонунлари тўпламида назарда тутилмаган эди<sup>9</sup>. Бу эса транспорт инфратузилмасини яратишдек глобал вазифа аслида маҳаллий аҳолининг

<sup>5</sup> Петров Ю.И. Историография истории железнодорожного законодательства России конца XIX-начала XX столетия // Транспортное право и безопасность. – 2019. – №. 29. – С. 204.

<sup>6</sup> Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – СПб, 1910. – 275 с.

<sup>7</sup> Хусаинов Ф. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России //Экономическая политика. – 2015. – Т. 10. – №. 5. – С. 91-141.

<sup>8</sup> Жумаев У.Х. Туркистонда молия-хўжалик идоралари ва уларнинг вазифалари тарихидан //Qo 'qon DPI. Ilmiy xabarlar jurnali. – 2026. – Т. 8. – №. 2. – Б.720-729.

<sup>9</sup> Кодан С.В. Свод законов Российской империи. Место и роль в развитии юридической техники и систематизации законодательства в России в XIX—начале XX века //Юридическая техника. – 2007. – №. 1. – С. 178-191.

хуқуқсиз ва меҳнат эксплуатацияси эвазига амалга оширилганлигини, мустамлака ҳукуматининг қонунчилик сиёсатида инсон омили ва унинг ижтимоий ҳимояси мутлақо мавжуд бўлмаганлигини илмий жиҳатдан исботлайди.

Темир йўллардаги хавфсизлик ва ҳуқуқ-тартиботни таъминлаш ҳам соф репрессив-маъмурий хусусият касб этган<sup>10</sup>. Транспорт полициясининг тарихини тадқиқ қилган И.Ф.Амельчаков ва бошқа олимларнинг фикрича, Россия империясида темир йўл жандармериясининг ташкил этилиши нафақат йўловчилар ва юкларни қўриқлаш, балки темир йўл ишчилари устидан сиёсий назорат ўрнатиш ва иш ташлашларнинг олдини олиш мақсадида амалга оширилган. Туркистон ўлкасида бу жандармерия бошқармалари алоҳида экстерриториал юрисдикцияга эга бўлиб, темир йўл ҳудудида содир этилган ҳар қандай ҳуқуқбузарлик маҳаллий қози судлари томонидан эмас, балки тўғридан-тўғри ҳарбий судлар ёки жандармерия томонидан кўриб чиқилган<sup>11</sup>. Бу маҳаллий ҳуқуқ тизимининг транспорт соҳасидан тўлиқ сиқиб чиқарилишини англатар эди.

Бу даврдаги транспорт қонунчилигининг табиати борасида замонавий олимлар ўртасида жиддий илмий баҳс-мунозаралар мавжуд. Профессор В.М.Корякин транспорт ҳуқуқининг генезисини тадқиқ этаркан, бу тармоқнинг пайдо бўлиши бевосита транспорт воситаларининг технологик ривожланиши ва табиий эҳтиёжлардан келиб чиққан эволюцион жараён эканлигини уқтиради<sup>12</sup>. Бироқ, бизнинг назаримизда, Туркистон ўлкаси мисолида бу назария тўлиқ ўзини оқламайди. Чунки минтақада темир йўл ҳуқуқи технологик эҳтиёжлардан ёки маҳаллий савдогарларнинг талабларидан келиб чиқиб табиий равишда шаклланмади, балки қурол кучи билан юқоридан сунъий равишда, тайёр қонун ҳужжатлари кўринишида жорий этирилди.

Шу ўринда профессор Н.А.Духнонинг транспорт қонунчилиги давлатнинг иқтисодий ва ҳарбий қудратини мустаҳкамлашга хизмат қилувчи асосий восита эканлиги ҳақидаги фикрлари Туркистондаги реал тарихий вазият билан тўла ҳамоҳангдир<sup>13</sup>. Ҳақиқатан ҳам, 1899-1906 йилларда Оренбург-Тошкент темир йўлининг қурилиши ва унинг ҳуқуқий тартибга солиниши соф давлат капитализми ва империянинг жанубий чегараларини мустаҳкамлаш мақсадларига бўйсундирилган бўлиб, унда маҳаллий аҳолининг манфаатлари заррача инобатга олинмаган.

Хуллас, 1880-1917 йилларда Туркистон ўлкасида темир йўл қурилиши ва илк транспорт низомларининг жорий этилиши минтақани глобал капиталистик бозорга жисмонан боғлаган бўлса-да, ҳуқуқий жиҳатдан уни мутлақ қарамликка юз туттирди. Чор Россиясининг транспорт қонунчилиги ўлкада инсон меҳнатини муҳофаза қилиш, адолатли рақобат ва фуқаролик жавобгарлиги тамойилларини эмас, балки мустамлакачилик экстракцияси (хомашё ташиш), ҳарбий-сиёсий назорат ва маҳаллий

<sup>10</sup> Литвинов В.П., Литвинов П.П. О Специфике деятельности железнодорожной полиции в Туркестане (конец XIX–начало XX вв.) // Вестник КРСУ. – 2014. – Т. 14. – №. 6. – С. 24.

<sup>11</sup> Амельчаков И.Ф., Александров А.Н., Дергилева С.Ю. Становление и развитие транспортной полиции России в XVIII–начале XX веков // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2016. – №. 3. – С. 6-10.

<sup>12</sup> Корякин В.М. Генезис транспортного права России // Аграрное и земельное право. – 2016. – № 3(135). – С. 20-21

<sup>13</sup> Духно Н.А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. № 3. – С. 56

суд юрисдикциясини чеклашга қаратилган репрессив ҳуқуқий механизмларни яратди. Бу эса ўз навбатида, кейинги Совет давридаги транспорт ва меҳнат қонунчилигининг эволюцияси учун ҳам оғир ва зиддиятли тарихий-ҳуқуқий мерос бўлиб хизмат қилди.

