

AFG‘ONISTONDA XIX-XX ASRLARDA TEMIRYO‘L  
TARMOQLARI EVOLYUTSIYASI

*Nurislom Axmadjonov*

*Toshkent davlat shaqrshunoslik universiteti magistranti*

**ANNOTATSIYA**

Ushbu maqolada Afg‘onistonda XIX-XX asrlardagi siyosiy o‘yinlar va buning natijasi temiryo‘llarda ko‘rilishi hamda temir yo‘l liniyalarini qay tartibda va qaysi nuqtalardan o‘tish strategik ahamiyatga ega ekanligini olib borilayotgan tadqiqotlar natijasida yoritildi. Bilamizki, Afg‘onistonda temiryo‘llar doimo og‘riqli maslalardan biri bo‘lib kelgan. Shu nuqtai nazarda ushbu maqolada mamlakatda temir yo‘l liniyalarini qurish XIX asrning oxiridan boshlab rejalashtirilgan, ammo Rossiya va Angliya imperiyalarining siyosiy bosimi hamda boshqa siyosiy va harbiy mojarolar tufayli qurilish to‘liq amalga oshirilmagan yoki butunlay to‘xtab qolganligi haqida so‘z yuritiladi.

**Tayanch so‘zlar:** Afg‘oniston, temir yo‘l liniyalari, Rossiya, Angliya

EVOLUTION OF RAILWAY NETWORKS IN AFGHANISTAN IN THE XIX-  
XX CENTURIES

Nurislom Akhmadjonov

Master of Tashkent State University of Oriental Studies

**ABSTRACT**

In this article, the political games of the XIX-XX centuries in Afghanistan and the result of this can be seen on the railways, as well as the order and at which points of railway lines are strategically important. We know that railways have always been one of the painful issues in Afghanistan. In this context, this article mentions that the construction of railway lines in the country has been planned since the end of the 19th century, but due to the political pressure of the Russian and British empires and other political and military conflicts, the construction was not fully implemented or completely stopped.

**Key words:** Afghanistan, railway lines, Russia, England

**KIRISH**

Ta’kidlash joizki, XIX-XX asrlarda Afg‘oniston asosan strategik joylashuvi nuqtai nazaridan buyuk davlatlarning ta’sirida bo‘ldi(ya’ni Sovet Rossiyasi hamda Buyuk Britaniya). O‘z navbatida bu ularning manfaatlari to‘qnashuviga hamda olib kelmay qo‘ymas edi. Bu manfaatlar aynan biz quyida so‘z yuritmoqchi bo‘lgan tadqiqotning

asosiy mazmuni hisoblangan temiryo‘l tarmoqlari loyihalarida namoyon bo‘ldi. Shu jihatdan Afg‘onistondagi temiryo‘llar liniyalarining kelajakdagi taqdiri yuzasida mana shu ikka davlatning diqqat markazida bo‘lib kelib, bir qator dastur-loyihalarni ishlab chiqishdi. Bu o‘rinda ingliz kapitani A. K. Yetes kitob yozib, temiryo‘lning yo‘llarning aynan inglizlar manfaatiga xizmat qilishligi haqida o‘z qarashlarini bayon etadi.

Birinchi marta Afg‘onistonda temir yo‘l loyihasi Britaniya imperiyasi tadbirkorlari va muhandislari tomonidan taklif qilingan. Qirolicha Viktoriya 1879 yilda Hindiston imperatori unvonini olganidan so‘ng, inglizlar Qandahorga temir yo‘l qurishni boshladilar. 1885 yilga kelib bu yo‘l qurib bitkazildi va Kvetta tomon yo‘l oldi, ammo keyinchalik Afg‘onistonni boshqargan amir Abdurahmon inglizlarni istilo qilishning potentsial yo‘li deb hisoblab temir yo‘l qurishdan bosh tortdi<sup>1</sup>

Afg‘oniston rahbarlari chet elliklarning mamlakatga temir yo‘l qurmoqchi bo‘lganlaridan tez-tez tashvishda edilar. XIX asrda Angliyaning siyosiy va harbiy ma‘murlari, Rossiya Afg‘oniston orqali Hindistonga o‘tishi mumkinligi hamda ushbu mintaqadagi Britaniya hukmronligiga tahdid solishidan xavotirlanishdi. Hatto Rossiyaning keng miqyosli bosqini va Hindistonni bosib olish ehtimoli bo‘lmagan taqdirda ham, ruslarning Hindiston tomon har qanday harakati Britaniya resurslarini ruslar bilan taqsimlanishiga olib kelishi va shuningdek, hindlarning qo‘zg‘olonga ruhlantirishi mumkin edi. Endilikda Britaniya Pokistonning bir qismi bo‘lgan Hindistonning Shimoliy G‘arbiy Chegara(Qal‘a)sini himoya qilishi Markaziy Osiyoda ikki raqib tomonidan olib borilayotgan siyosatlar "Katta o‘yin" uchun muhim rol o‘ynadi.

## MUHOKAMA VA NATIJALAR

1857-yilda Skinde, Panjab va Dehli temiryo‘llari raisi Uilyam Endryu Bolan<sup>2</sup> va Hayber<sup>3</sup> ga olib boradigan temir yo‘llar Rossiyaning har qanday tahdidiga qarshi kurashishda strategik ahamiyatga ega bo‘lishini taklif qildi.<sup>4</sup> Bu borada Britaniya hukumati dastlab biror ishni amalga oshirmadi keyinchalik 1876 yilda qaror qabul qilinishi esa Afg‘onistonda Karachidan Hindistonga har qanday tahdidni bartaraf etish uchun tezkor qo‘shinlarning joylashishiga imkon beradigan temiryo‘lning qurilishi uchun zamin yaratdi. Ayni paytda Afg‘oniston bilan chegaradosh Kvetta shahriga temir yo‘l qurish kerakligi to‘g‘risida buyruq berilib, u Qandahorga etib boradigan sxemaga aylandi.

<sup>1</sup> <https://afghanistan.ru/doc/16754.html>

<sup>2</sup> Bolan-Balujistonning markaziy qismidagi tuman

<sup>3</sup> Hayber -Pokistonning Peshovardagi tumanlaridan biri bo‘lib uning sobiq nomi Shimoliy G‘arbiy Chegara(qal‘a)

<sup>4</sup> Couplings to the Khyber PSA Berridge 1968

Britaniya va Afgʻoniston oʻrtasida ikkinchi ingliz-afgʻon urushi (1878-1880) natijasida temir yoʻl sohasida ish avj olgan edi. Urush chegaraga kirishni osonlashtirish zaruriyatini yuzaga keltirdi va 1879-yil 18 sentabrda Vitse-qirol kengashi Bolan orqali oʻtadigan liniyani faqat yaxshi ob-havoda qurishga qaror qildi. Ish uch kunddan keyin boshlandi va 4 oydan keyin birinchi 215 km.li liniya ochilib Rukdan Sibiga 1880-yil yanvar qurib bitkazildi. 1880-yil 27 martda "The Morning Post" gazetasi bu haqida "uch yigirma yillik davomidagi beparvolikdan soʻng zaruriyat paydo boʻldi, hozir ushbu temir yoʻllar qurilmoqda » deb nashr qildi. Temir yoʻl 1676 mm.li hind oʻchamida qurilgan edi.

Sibir ortidagi hududlarga yetib borish ancha qiyin edi. Razvedka guruhlarini Qandahorga 1879-yil dekabrda qadar etib kelishgan, ammo Afgʻoniston dushman mamlakat boʻlib bu esa mazkur yoʻnalish uchun maqbul yoʻlni topishni qiyinlashtirgan edi. Ayni paytda urush natijasidan oldin Kvetta temir yoʻliga etib borishning iloji yoʻqligi tushunildi shuning uchun temir yoʻlga kam ahamiyat berila boshladi. 1880-yil aprelda Gladstoun rahbarligida yangi mahkama tashkil etilganda, rejalashtirilgan Qandahor kengayishi bir tomonga surib qoʻyildi. 1880-yil mart oyida Angliya va Eron Hirot konvensiyasi kelishuviga erishishdi. Unga koʻra Eron Afgʻonistonning Hirot shahrini muayyan shartlar asosida oʻz nazoratiga olishi va Angliya harbiyalariga u yerda joylashishiga ruxsat berishi kerak edi. Mazkur bitim loyihasining ettinchi moddasida shunday deyilgan: "Agar Shoh (Eron shohi) qirolicha (Viktoriya) iltimosiga binoan temir yoʻl yoki telegraf qursa, u Hirotga barcha yoʻllar va oʻz imkoniyati bilan yordam beradi va Hirot daromadlarining ortiqcha qismidan oʻz ulushini oladi". Avvaliga Eron tashqi ishlar vaziri ushbu qismni olib tashlashni soʻradi. Oxir oqibat u ushbu qismini kiritishga rozi boʻldi, ammo shaharning daromadini hisoblash shartlariga eʼtiroz bildirdi<sup>5</sup>

Rossiya esa 1880-yilda Trans-Kaspiy temir yoʻlini qurishni boshladi.<sup>6</sup> Bu esa Angliyada Rossiya Hirotni bosib olishi va shaharga yangi temir yoʻlini uzatishi mumkin degan xavotir uygʻotdi. Ushbu tahdidga javoban Britaniya Afgʻonistonga olib boradigan temir yoʻl ishlarni boshlab yubordi. Rossiyani bu haqida xabar topmasligi uchun bu ishni "Xarayi yoʻlini yaxshilash loyihasi" deb nomlagan<sup>7</sup> va odatdagi vaqtinchalik temir yoʻl liniyalari oʻrniga tuyalardan qurilishda foydalanishdi. Rossiya 1883-yilda Meri shahrini egallab olganida, bu hiyla-nayrang bekor qilindi va liniya Sind Peshin Davlat Temir yoʻli sifatida rivojlantirildi. 320 km uzunlikdagi bu liniya 1887-yilning mart oyida qurolli qabilalar yashaydigan bepoyon togʻlar orqali Kvetta shahriga yetib bordi.

<sup>5</sup> England & Afghanistan Dilip Kumar Ghose 1960

<sup>6</sup> Railways At War John Westwood 1980

<sup>7</sup> Concise History of Afghanistan in 25 Volumes, Tom 14. page 897. *Hamid Wahed Alikuzai*

1891-yil 30-sentabrda Kvettaning shimoli, Bo‘stonni Afg‘oniston chegarasi bilan bog‘laydigan Chaman Kengaytirish Temiryo‘li ochildi. Bufer to‘xtash joyi Chaman istehkomidan 5 km uzoqlikda bo‘lib, 1893-yilda Mortimer Dyurand tomonidan o‘rnatilgan Afg‘oniston-Hindiston chegarasi Dyurand chizig‘idan 200 m qisqa masofada joylashdi. Chaman shahrida harbiy favqulodda holatlarda Qandahorgacha qolgan 108 km yo‘lni kengaytirish uchun zarur bo‘lgan relslar, vagonlar va ko‘prik qismlari mavjud bo‘lgan yetkazib berish omborxonalari tashkil etildi. Shu paytda, ruslar Afg‘oniston bo‘ylab Hirotga tezyurar yo‘l qurishga imkon berish uchun Kushkada<sup>8</sup> materiallar yig‘ishga kirishdi.

1880-yildan 1901-yilgacha Afg‘onistonni boshqargan Amir Abdul Rahmon temiryo‘llar va telegrafning Afg‘onistonga kirishini taqiqlab qo‘ydi, aks holda bulardan Britaniya yoki Rossiya o‘z istilolarida foydalanar edilar. Abdul Rahmon bu haqida "Afg‘onistonda temir yo‘l bo‘ladi, agar afg‘onlarning o‘zlari buni amalga oshira olsalar" deb aytgan edi va yana "agar Afg‘oniston har qanday kuchli hujumga qarshi kurashish uchun qurolli kuchlariga ega bo‘lmasa, temir yo‘llarni butun mamlakat orqali o‘tkazishga ruxsat berish bu ahmoqlikdir" deb o‘z fikrini bildirdi. Bundan tashqari Abdul Rahmon o‘z fuqarolariga Britaniyaning Chaman<sup>9</sup> liniyasiga borishni taqiqlab qo‘ydi. Ushbu temiryo‘l liniyasi qurilishini u "xuddi mening hayotim uchun urilgan pichoq kabi" deb ta‘riflagan edi<sup>10</sup>. Afg‘oniston armiyasi esa bosqinchilik tahdidi xavfi tug‘ilganda temiryo‘llarni qanday qilib yo‘q qilish bo‘yicha qo‘llanma (yo‘riqnoma) ishlab chiqardi<sup>11</sup>.

1891-yilda kapitan A. C Yetes kitob yozib, temiryo‘lning Qandahorga emas, Seistonga qurishga hamda Rossiyaga qarshi Hirotning mudofaasini ta‘minlashga yo‘naltirilgan dalilarni keltirdi:<sup>12</sup> "Hozirgi paytda matbuot va jamoatchilik bizning temir yo‘llarimizni Qandahorgacha kengaytirishni himoya qilmoqdalar, ammo buni amir bilan munosabatlarimiz buzilishiga olib kelmasdan amalga oshirish mumkinligi shubhalidir" deya o‘z qarashini bildirdi.

Taxminan 1910-yilda Chaman temiryo‘l liniyasini Qandahorga, undan keyin Hirotga yetkazish hamda Kushkada rus ta‘minot stansiyasigacha yetkazish to‘g‘risida muhokamalar bo‘lib o‘tdi<sup>13</sup>. Voqealar rivojida esa ushbu chiziq hech qachon chegaradan o‘tmagan. Ammo bu Afg‘onistondan transport qatnovi bilan amalga oshirilgan, har kuni

<sup>8</sup> Kushka hozirgi Turkmanistondagi Serhetobod bo‘lib, turkman tilida Gusgy sifatida ham tanilgan

<sup>9</sup> Reform and Rebellion in Afghanistan 1919 – 29 Leon B Poullada

<sup>10</sup> The Life of Abdur Rahman, Amir of Afghanistan, volume 2, page 159

<sup>11</sup> [Afghan rail plan among proposals for donors](http://edition.cnn.com/2002/WORLD/asiapcf/east/01/21/afghan.rail/index.html), CNN News report, from Reuters 2002-01-21 (<http://edition.cnn.com/2002/WORLD/asiapcf/east/01/21/afghan.rail/index.html>)

<sup>12</sup> The Transcaspian Railway and the Power of the Russians to Occupy Herat Captain AC Yate 1891-04-29 PRO WO 106 178

<sup>13</sup> Baluchistan to Russia railway map <http://users.ev1.net/~jtslrr/1910h46.jpg>

muz bilan to'ldirilgan poezd Afg'onistonda o'sgan yangi mevalarni 1940-yillargacha Hindiston shaharlariga olib borib turilgan.

Yevropadan Hindistongacha temir yo'l orqali o'tadigan yo'l uzoq vaqt o'ylab topilgan, ammo bu loyihalar mintaqaning xavfsizligi uchun tashvish tug'dirdi. 1910 yilda rus sindikati Tehrondan Yazd, Kermon, Seistpn va Nushkiga boradigan Trans-Fors temiryo'lini taklif qildi. Bu Rossiya qo'shinlarining Qandahor va Kvetta shahrini egallab olishiga va hind armiyasi kuchlaridan son jihatdan o'tib ketish imkonini tug'dirdi.

1911-yilda ingliz tadqiqotlari Rossiyaning Yaponiya bilan urush davrida (1904-1905) Trans-Sibir liniyasida qo'shinlarning muvaffaqiyatli harakatlanishi munosabati bilan rus temir yo'lining qurilishi oqibatlarini ko'rib chiqdilar.<sup>14</sup> Ya'ni ular Trans-Fors liniyasi "bu Afg'onistonda xavotir va shubhalarni keltirib chiqarishi mumkin bo'lgan siyosiy muammolarga duch keldi, chunki uning relslari to'g'ridan-to'g'ri Afg'oniston chegarasiga olib kelardi. Bu esa amirning boshqaruvidan tashqaridagi qabilalar qo'zg'alonlariga olib kelishi mumkin edi. Ishonchni tiklash bo'yicha ko'rilayotgan choralar, bizni boshqa Yevropa davlatlari bilan bog'liq asoratlarga olib kelishi mumkin" deya fikr mulohazalarini bayon etdilar. Tadqiqot muallifi "bu chiziq bilan Afg'oniston yoki Shimoliy Balujiston o'rtasida hech qanday aloqa o'rnatilmasligi kerak" deb izohlagan.

## **XULOSA**

Endilikda Rossiya temir yo'llari Orenburgdan Toshkent va Samarqandgacha cho'zilgan edi. "Kelgusidagi kengayish faqat tinchlik bilan yoki amirning roziligi bilan amalga oshirilishi mumkin, yoki bo'lmasa Afg'oniston bilan urush paytida bunga erishish qiyin. Oks (Amudaryo) ko'prigining qurilishi to'rt oyni tashkil etadi deb taxmin qilinadi. " Amudaryoga yetib borganidan keyin ruslar temir yo'lni Doshi temiryo'l ta'minot stansiyasiga qadar uzaytirish uchun 16 oy kerak bo'lishini taxmin qilishdi. Hisobotda, shuningdek, Transkaspriy temir yo'lini Kushkadan Afg'oniston hududiga kengaytirish faqat rozilik bilan yoki urush davrida mumkinligi ko'rib chiqilgan. Kushkada relslar yig'ildi va 18 oy ichida Helmudga liniya yotqizilishi taxmin qilindi.

"Afg'oniston orqali Rossiya yoki Eron temir yo'llarining kengaytirilishiga har qachongidan ham qattiq qarshilik ko'rsatish kerak", deyiladi hisobotda. Muallif Germaniya tomonidan qo'llab-quvvatlangan Bog'dod temir yo'lini Afg'oniston chegarasiga etkazish mumkinligini taxmin qilmoqda, ammo loyiha nusxasida Xalq

---

<sup>14</sup> Afghanistan: Military aspect of Railway communication between Europe and India – Russian aspirations towards Afghan-Turkestan 1911, PRO WO 106/58

qo‘mondonligi kitobida yozilgan izohlar amaldorlar buni bir oz ehtimol deb o‘ylashadi deyilgan edi.

Muallif ning xulosasiga ko‘ra "Amirning ularga nisbatan hozirgi munosabati (ya’ni temir yo‘llar) tez o‘zgarishi mumkin, chunki yaqin orada Afg‘onistondagi yo‘llar bilan bog‘liq mumkin. Shunday qilib, ushbu ikki liniyaning (Trans-Kaspiy Kushkadan va Samarqanddan kengaytirilishi) qurilishi faqat vaqt masalasidir ».

1980-yillarning boshlarida, urush boshlangandan so‘ng, SSSR harbiy mollarni olib kirish uchun zarur bo‘lgan Amudaryo bo‘ylab ko‘prik bilan Termiz-Hayraton kichik shoxobchasini qurdi. Hozir u Afg‘onistonga temir yo‘l eshigi hisoblanadi. Kushkadan ikkinchi juda qisqa filial SSSR o‘z yordami bilan Afg‘oniston uchun qurgan Kushka-Hirot-Qandahor avtomobil yo‘lini qurish uchun mol etkazib berishni osonlashtirish uchun qurilgan edi.

#### FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Couplings to the Khyber PSA Berridge 1968
2. England & Afghanistan Dilip Kumar Ghose 1960
3. Railways At War John Westwood 1980
4. Hamid Wahed Alikuzai Concise History of Afghanistan in 25 Volumes, Tom 14. page 897.
5. Reform and Rebellion in Afghanistan 1919 – 29 Leon B Poullada
6. The Life of Abdur Rahman, Amir of Afghanistan, volume 2, page 159
7. Afghan rail plan among proposals for donors, CNN News report, from Reuters 2002-01-21.
8. The Transcaspian Railway and the Power of the Russians to Occupy Herat Captain AC Yate 1891-04-29 PRO WO 106 178.
9. Baluchistan to Russia railway map <http://users.ev1.net/~jtslrr/1910h46.jpg> .
10. Afghanistan: Military aspect of Railway communication between Europe and India – Russian aspirations towards Afghan-Turkestan 1911, PRO WO 106/58
11. <https://afghanistan.ru/doc/16754.html>
12. <http://edition.cnn.com/2002/WORLD/asiapcf/east/01/21/afghan.rail/index.html>