

УДК 94

https://doi.org/10.33619/2414-2948/96/62

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ В ТУРКЕСТАНСКОМ КРАЕ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

©Холмунинов Х. Э., канд. ист. наук, Термезский государственный университет,
г. Термез, Узбекистан, xusan_75xolmuminov@mail.ru

DEMOGRAPHIC PROCESSES IN TURKESTAN REGION AT THE END OF THE XIX - BEGINNING OF THE XX CENTURIES

©Kholmuminov Kh., Ph.D., Termez State University,
Termez, Uzbekistan, xusan_75xolmuminov@mail.ru

Аннотация. Проанализированы вопросы политики колонизации и переселения Российской империи и ее влияние на демографические процессы населения в южных оазисах Бухарского эмирата, сделаны соответствующие выводы.

Abstract. This article highlights and analyzes the issues of the policy of colonization and resettlement of the Russian Empire and its impact on the demographic processes of the population in the southern oases of the Bukhara Emirate and draws appropriate conclusions.

Ключевые слова: Туркестанский край, демографические процессы, политика переселения.

Keywords: Turkestan region, demographic processes, resettlement policy.

Известно, что в последние годы в крупных научных центрах мира осуществляется ряд научных исследований, посвященных изучению истории демографических процессов, происходивших в Центральной Азии в конце XIX века, в том числе в южных областях Бухарского эмирата. В частности, благодаря масштабным реформам, осуществленным в нашей стране в годы независимости «...создаются прочные основы для возвышения чести и достоинства человека, среды межнационального согласия и религиозной терпимости» [1].

В том числе актуальное значение приобретает научное изучение демографических процессов в южных областях, осуществление переселенческой политики, историко-культурных процессов на юге страны. В конце XIX века в Туркестане изучались его природно-географическое положение, накапливались ценные сведения об основных полезных ископаемых. Англия была заинтересована в Средней Азии и часто направляла в Бухару, Коканд и Хиву путешественников и торговцев. Начиная со второй половины XIX века на основе накопленных сведений начались осуществляться действия по установлению господствующего положения в крае, осуществления управления, постепенного подчинения самостоятельных бекств. Царская Россия принимала экстренные контрмеры, она вела борьбу за господство на бухарском рынке. После англо-афганской войны отношение эмира к Англии резко изменилось. Эмир стал слушаться Россию и обо всех действиях англичан сообщал царскому правительству. На рынках Бухары русские товары превосходили английские товары. Эмир старался не пускать англичан в Бухару. В частности, в результате военных столкновений 1866-1868 годов, осуществленных в этих целях, Бухарский эмират с большими потерями потерпел поражение [15].

После того, как Бухарский эмират лишился большого количества поступлений и территорий, он принялся за полное подчинение земель Восточной Бухары, которые существовали в качестве самостоятельных бекств [2].

На географической территории, называвшейся Восточной Бухарой существовало 10 бекств: Байсунское, Денаусское, Кабодиённое, Кургантепинское, Каратегинское, Кулябское, Балджуванское, Гиссарское, Сариджуйское, Шерабадское [3].

Эти бекства существовали в составе Бухарского эмирата, но наблюдалось их отдаление от него. Восточные бекства превратились в основной центр сосредоточения сил, недовольных договором, заключенным Бухарским эмиратом с Российской империей. В связи с политической нестабильностью в 1868 году войска Бухарского эмирата разгромили гиссарцев, захватили Денау и Гиссар. Беки Восточной Бухары были жестоко наказаны войсками эмирата [4].

Недовольство такой политикой эмирата явилось одним из основных факторов движения самостоятельных бекств за свою независимость и возникновения разногласия между бекствами [5]. Внутренние конфликты в социально-политическом управлении Бухарского эмирата, отсталая социальная жизнь оказывали влияние на политическое управление в эмирате [6]. В целях расширения торговых путей, улучшения почтовой связи в 1877-1888 годах была построена железная дорога Красноводск-Самарканд, проходившая через территорию Бухары, а в 1907 году — железная дорога из Бухары до Кагана [7].

Особое внимание царской администрации строительству железных дорог проявляется также и в том, что царское правительство назначало своих ответственных лиц на различные железнодорожные объекты. В частности, начиная с 1886 года на осуществление контроля за строительными работами в Самарканде был назначен инженер К. Толпиго, в Каттакургане — техник Р. Полмигрэн, в Зиёвиддине — техник В. Лекинский, в Бухаре — инженер С. Иванов, в Каракуле и Амударье — инженеры Д. Семагин и Л. Дараган, в Карши и Термезе — техник С. Качурский [8]. В строительстве железных дорог в Туркестанском крае принимали участие представители многих национальностей, в том числе узбеки, таджики и туркмены.

Начиная с 90-х годов XIX века, администрация принимала меры для увеличения количества русских рабочих среди железнодорожных рабочих. В конце XIX века национальный состав железнодорожных рабочих Средней Азии был следующим: русские составляли в 1890 году 1760 человек, в 1894 году — 2359 человек, в 1898 году — 4100 человек, а представители местных национальностей в 1890 году — 1028 человек, в 1894 году — 860 человек, в 1898 — году 948 человек [9].

Строительство железных дорог в Туркестанском крае преследовало такие цели, как развитие экономических связей и торговых путей. В политической сфере усилились противоречия между Россией и Англией по вопросу Средней Азии, преследовалась цель укрепления политического положения Российской империи в краях, расположенных по обоим берегам реки Амударьи для того, чтобы в будущем иметь выход к Индийскому океану. Строительство железных дорог в 1895–1897 годах было продолжено от станции Хаваст до Коканда. В 1899 году железная дорога была протянута до Ташкента и соединена с железными дорогами Самарканд-Андижан [8]. В 1913–1915 годах были построены железнодорожные станция Каган–Амударья и Карши–Китаб. К 1917 году общая протяженность железных дорог составила 1,1 тыс км [10].

С 1800 по 1836 г. в Бухару прибыло три русских посольства. Бухарский эмират, в свою очередь, только с 1836 по 1843 г. снарядил в Россию три посольства для переговоров с царским правительством о расширении русско-бухарских торговых связей. Обмен посольствами продолжался до 60-х годов XIX в.

Таким образом, обе стороны — и Россия и Бухара были заинтересованы в поддержании и расширении посольских и торговых взаимоотношений. Российские послы, начиная с 1675 г, собирали географические сведения о крае. В том числе русский посол Давыдов собрал сведения о переправе Паттакесар и переходе от нее к Балху через территории Байсуна, Шерабада, Термеза [11].

В своих сведениях Н. Покотило сообщал о том, что спокойное течение рек Шерабад и Сурхандарьи в южных оазисах способствует удобному ведению земледелия, там существуют большие возможности для развития сельского хозяйства и хлопководства [12].

Несмотря на то, что Российская империя считала расширение площадей для хлопководства первоочередной задачей, эта политика преследовала и несколько других целей. Об этом выразил следующее мнение один из руководителей правительства Российской империи А. В. Кривошеин, — «Эта центральная задача преследует три цели: первая содержит святящуюся надпись «хлопок», вторая — «орошение», и, наконец, третья, не броскую, но на самом деле самую главную — это вопрос о переселении и размещении русских» [13].

В этот период представители административной власти строго осуществляли переселение населения русской национальности в районы, прилегающие к железным дорогам, уделяя особое внимание их социальной жизни. То есть особое внимание уделялось созданию таких учреждений, как больницы, школы, клубы, учреждения культуры, детские сады, прежде всего, для представителей населения, проживающих в окрестностях этих железных дорог. Для этих целей в Бухаре в 1989-1907 годах первоначально были построены и сданы в эксплуатацию две больницы и одна аптека. В 1910 году была сдана в эксплуатацию первая русско-туземная школа [14].

Вместе с тем особое внимание было уделено социальным условиям жизни населения, переселенного в южные оазисы Бухарского эмирата. В увеличении численности населения и национального состава в южных оазисах Бухарского эмирата в начале XX века, наряду со всеми социальными факторами, важное значение имело внедрение российской администрацией промышленности в регионы. К этому времени реформы в аграрной отрасли южных оазисов, внимание Российской империи к развитию хлопковой промышленности. Это создало основу для возникновения более 30 торгово-промышленных предприятий в южных регионах, особенно в городе Термезе.

В хлопководстве был накоплен большой опыт. Хлопок-сырец, выращиваемый по всей Восточной Бухаре, накапливался в городе Термезе. Как уже говорилось выше, в 1916 году была построена железная дорога Каган-Термез, которая была стратегически необходима в начале XX века для развития промышленности с целью перевозки выращенного в оазисе сырья и промышленной продукции. Строительство железных дорог привело к дальнейшему расширению хлопковой промышленности в Туркестанском крае [14].

Список литературы:

1. Кабулов Э. Хозяйственная жизнь Сурханского оазиса. Ташкент, 2012. С. 56.
2. Логофет Д. Н. Страна бесправия. СПб., 1909. С. 9.
3. Кабулов Э. А. Местная система управления в Бухарском эмирате // Бюллетень науки и практики. 2016. №10(11). С. 387-392.
4. Кабулов Э. Хозяйственная жизнь Сурханского оазиса. Ташкент, 2012. С. 60-61.
5. Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан // Русское дело. 1886. №17-24. С. 25-26.
6. Ашуров Я. С. Бухара. Краткий справочник-путеводитель. Ташкент, 1968. (104с). С 18.

7. Kabulov E. History of Termez railway // Архивариус. 2016. Т. 2. №4 (8). С. 13-15.
8. Могилевич В. М., Боброва Т. В. Организация дорожно-строительных работ. М.: Транспорт. 1990. 150 с.
9. Национальный архив Узбекистана, фонд. И 1, оп.13, д. 1237, л. 2.
10. Митаишвили А. А. Экономические проблемы развития транспорта. М.: Транспорт, 1982. 231 с.
11. Логофет Д. Н. На границах Средней Азии // Бухарско-Афганская граница. СПб., 1909.
12. Покотило. Отчет о поездке в пределы Центральной и восточной Бухары в 1886 гг. Ташкент, 1888.
13. Кабулов Э. Хозяйственная жизнь Сурханского оазиса. Ташкент, 2012. 285 с.
14. Холмуминов Х. Э. Историко-демографические процессы в южных районах Бухарского эмирата. (Вторая половина XIX - начало XX века. На примере оазисов Сурхандарьи и Кашкадарьи). Ташкент: Фирдавс Шах, 2023. 133 с.
15. Каноатова Г. И. Вклад русских учёных в географическом исследовании Средней Азии в 70-80-е годы XIX века // Вестник Педагогического университета. 2022. №2 (97). С. 253-256.

References:

1. Kabulov, E. (2012). Khozyaistvennaya zhizn' Surkhanskogo oazisa, Tashkent, 56. (in Russian).
2. Logofet, D. N. (1909). Strana bespraviya. St. Petersburg, 9. (in Russian).
3. Kabulov, E. (2016). The Local Governing System in Bukhara Emirate. *Bulletin of Science and Practice*, 10(11), 387-392. (in Russian).
4. Kabulov, E. (2012). Khozyaistvennaya zhizn' Surkhanskogo oazisa. Tashkent, 60-61.
5. Mazov, S. (1886). Vostochnaya Bukhara, Badakhshan i severnyi Afganistan. *Russkoe delo*, (17-24),. 25-26. (in Russian).
6. Ashurov, Ya. S. (1968). Bukhara. Kratkii spravochnik-putivoditel'. Tashkent, 18. (in Russian).
7. Kabulov, E. (2016). History of Termez railway. *Arkhivariuc*, 2(4 (8)), 13-15.
8. Mogilevich, V. M., & Bobrova, T. V. (1990). Organizatsiya dorozhno-stroitel'nykh rabot. Moscow. (in Russian).
9. Natsional'nyi arkhiv Uzbekistana, fond. I 1, op.13, d. 1237, l. 2.
10. Mitaishvili, A. A. (1982). Ekonomicheskie problemy razvitiya transporta. Moscow. (in Russian).
11. Logofet, D. N. (1909). Na granitsakh Srednei Azii. Bukharsko-Afganskaya granitsa. St. Petersburg. (in Russian).
12. Pokotilo (1888). Otchet o poezdke v predely Tsentral'noi i vostochnoi Bukhary v 1886 gg. Tashkent. (in Russian).
13. Kabulov, E. (2012). Khozyaistvennaya zhizn' Surkhanskogo oazisa. Tashkent.
14. Kholmuminov, Kh. E. (2023). Istoriko-demograficheskie protsessy v yuzhnykh raionakh Bukharskogo emirata. (Vtoraya polovina XIX - nachalo XX veka. Na primere oazisov Surkhandar'i i Kashkadar'i). Tashkent. (in Russian).

15. Каноатова, Г. И. (2022). Vklad russkikh uchenykh v geograficheskom issledovanii Srednei Azii v 70-80-e gody XIX veka. *Vestnik Pedagogicheskogo universiteta*, (2 (97)), 253-256. (in Russian).

Работа поступила
в редакцию 03.10.2023 г.

Принята к публикации
10.10.2023 г.

Ссылка для цитирования:

Холмуминов Х. Э. Демографические процессы в Туркестанском крае в конце XIX - начале XX веков // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. №11. С. 480-484. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/96/62>

Cite as (APA):

Kholmuminov, Kh. (2023). Demographic Processes in Turkestan Region at the End of the XIX - Beginning of the XX Centuries. *Bulletin of Science and Practice*, 9(11), 480-484. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/96/62>