

ТОШКЕНТ ВИЛОЯТИДА ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИНИНГ ШАКЛЛАНИШИ ВА ТАРАҚҚИЁТ БОСҚИЧЛАРИ

Саидусманов Б.А.

Чирчиқ давлат педагогика университети, Чирчиқ, Ўзбекистон.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7434211>

Аннотация. Ушбу мақолада Тошкент вилоятида темир йўл транспортининг шаклланиши ва тараққиёт босқичлари ҳақида сўз бориб, Чор Россияси даврида Марказий Осиёга темир йўлнинг кириб келиши, шўролар ҳокимияти даврида янги тармоқларнинг ташкил қилиниши, темир йўл транспортининг қишлоқ хўжалигида хом ашёларни ташиши, саноат тараққиёти эса янги саноат корхоналари, завод ва фабрикалар қурилиши ва йўловчи ташиши самарадорлигининг ортишида тутган ўрни ҳақида маълумотлар келтирилган

Калит сўзлар: Марказий Осиё, вилоят, шаҳар, темир йўл, тараққиёт, транспорт, қишлоқ хўжалиги, завод, фабрика, корхона, аҳоли, саноат, тараққиёт, хужжат.

ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ТАШКЕНТСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. В данной статье рассказывается об этапах становления и развития железнодорожного транспорта Ташкентской области, вводе железных дорог в Среднюю Азию в период царской России, создании новых производств в период советской власти, подвозе сырья в сельском хозяйстве железнодорожным транспортом, промышленное освоение новых промышленных предприятий, заводов и сведения о роли заводов в строительстве и повышении эффективности пассажирского транспорта.

Ключевые слова: Средняя Азия, регион, город, железная дорога, развитие, транспорт, сельское хозяйство, завод, фабрика, предприятие, население, промышленность, развитие, документ.

STAGES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN TASHKENT REGION

Abstract. This article describes the stages of the formation and development of railway transport in the Tashkent region, the introduction of railways into Central Asia during the period of tsarist Russia, the creation of new industries during the Soviet period, the supply of raw materials in agriculture by rail, the industrial development of new industrial enterprises, factories and information about the role of factories in construction and increasing the efficiency of passenger transport.

Keywords: Central Asia, region, city, railway, development, transport, agriculture, plant, factory, enterprise, population, industry, development, document.

КИРИШ

Бугун жаҳон бозорида транспорт тизими алоҳида ўрин эгаллайди. Келажакда Ўзбекистон ҳам транспорт соҳасини иқтисодийнинг драйверига айлантириб жаҳон бозоридан муносиб ўрин эгалласа ажаб эмас. Зеро, Ўзбекистонда бугунги давлат сиёсати бунга ҳуқуқий ва иқтисодий имкониятлар яратмоқда. Тошкент вилоятига транспорт соҳасининг кириб келишига қуйидагилар сабаб бўлди. **Биринчидан**, воҳада хомашё бойликларининг ниҳоят даражада кўплиги; **иккинчидан**, ушбу имкониятлардан

тўлақонли фойдаланмаётган маҳаллий ҳукмдорлар, иқтисодий тизимни бошқарувчи соҳа ходимларининг ўзбошимчалиги, солиқларни инсофсизларча ундирилиши; **учинчидан**, Ўрта Осиё масаласида Россия-Англия зиддиятларининг кучайиши, Ҳинд океанига чиқиш учун рус мустамлакачилик сиёсатининг ҳаддан ташқари ошиб бориши, Россиянинг Амударё бўйлаб ўз мавқеини мустаҳкамлаши эди.

АДАБИЁТЛАР ТАҲЛИЛИ ВА МЕТОДОЛОГИЯСИ

Темир йўл транспортининг қулай ва арзонлиги шўролар давлатига халқ хўжалигини зудлик билан тиклаш имкониятини берди, вайрон бўлган саноат корхоналарини тиклаш ва ишга тушириш учун транспорт тизими алоҳида аҳамият касб этди. Темир йўл транспорти зиммасига бутун имкониятларни ишга солганлиги темир тизимининг республика кишлоқ хўжалиги, саноати ва аҳолига хизмат кўрсатиш соҳасида амалга оширилган ишлар Ўзбекистон Миллий архиви, Сурхондарё вилоят давлат архиви материлари ва Ф.Захритдинов, Ражабов Қ, Ҳайдаров М, Могилевич В.М., Боброва Т.В, Могилевич В.М., Боброва Т.В асарларида темир йўллар тизимининг такомиллашуви ҳақида қимматли маълумотлар берилган.

МУҲОКАМА ВА НАТИЖАЛАР

Туркистондаги илк темир йўл 1880 йил ноябрдан 1886 йил декабрга қадар қуриб битказилган бўлиб, Красноводск ва Чоржўй шаҳарларини боғлади. 1888 йил май ойида Амударё орқали 2,7 км узунликдаги ёғоч кўприк қурилиб, ишга туширилиши натижасида темир йўл Самарқандгача олиб келинди. [1]

Кейинчалик темир йўл қурилиши 1895–1897 йилларда Урсатьевская (Ховос) станциясидан Қўқонгача давом эттирилди. 1899 йили темир йўл Тошкентга етказилиб, Самарқанд-Андижон темир йўллари билан бирлаштирилди. 1899 йил 16 июнда рус ҳукуматининг махсус мажлиси бўлиб, унда Туркистонга янги темир йўл ўтказиш тўғрисидаги масала кўриб чиқилди.

Аммо молия вазири ва ҳарбий вазири келиша олмаганлиги туфайли, масала очик қолдирилди. 1900 йил 4 апрелда Петербург шаҳридаги мажлисда “Ўрта Осиё темир йўл магистрали ўтказишнинг энг маъқул йўналиши» муҳокама қилинди. Ушбу лойиҳа Россия Алоқа йўллари вазири Г.Хилков томонидан қайта кўриб чиқилди ва тасдиқланди. Бу лойиҳани кўриб чиққан подшо Николай II лойиҳага ўз қўли билан: “Умид қиламанки, биз ушбу муҳим иншоотни тезда ва асосли равишда амалга оширишга эришамиз”, – деб ёзиб имзо қўйди. [2]

1901 йил 21 апрелда Оренбург - Тошкент темир йўли қурилишига рухсат берилди. 1906 йил январда эса Тошкент - Оренбург темир йўл (Тошкент темир йўли) ишга туширилди. Россия ҳукумати темир йўл қурилишига алоҳида эътибор бериб, Туркистонни ягона темир йўл узелига бирлаштиришга жиддий киришди. Натижада 1907 йил Когон - Бухоро, 1913-1916 йилларда Фарғона ҳалқа темир йўлининг Қўқон-Наманган - Андижон қисми, 1913 - 1915 йилларда Когон - Амударё станцияси ва Қарши - Китоб шохобчалари қурилди.[3]

Ўзбекистон территориясида темир йўл қуриш ишлари дастлаб 1888 йил Самарқанд станцияси қуриш учун бошланган. “1913 йилда Ўрта Осиё темир йўли ҳозиқи чегара бўйича 2711 километр масофани ташкил этади, шундан 1274 километри Ўзбекистон территориясида бўлиб, атиги 26 километригина Тошкент области бўйлаб ўтарди”. 1917 йилга келиб ҳозирги Ўзбекистон ҳудудидаги темир йўлларнинг умумий узунлиги 1,1 минг

кмни ташкил этди. Россия 1918 йили шўролар ҳукумати Ўрта Осиё-Тошкент темир йўлини ўз назоратига олди.

1920 йилга келиб шўролар ҳукумати транспорт устидан қаттиқ давлат назоратини ўрнатиб, ушбу соҳага оид хусусий мулкчиликка тўлиқ барҳам берди. Давлатга қарашли темир йўл тармоқларини бирлаштириб, янги темир йўлларни қуриш, транспорт билан боғлиқ алоқа тизимини йўлга қўйиш ва ушбу соҳага оид масалаларни ҳал қилишда давлат томонидан махсус маблағлар ажратишга алоҳида эътибор берди.[4]

1921 йил Бош пахта кўмитасига 1.048.240 пуд пахта толаси жўнатишга эди. 1922 йилнинг бошларида Туркистондан Марказга Красноводск йўналиши бўйича 1.150 вагон (63.470 той пахта), Оренбург йўналиши бўйича 1.547 вагон (85.030 той пахта), ҳаммаси бўлиб 2.724 вагон (148.500 той пахта) тола жўнатишди. Фақат ўша йилнинг июнь ойида Оренбург ва Красноводск йўналишлари бўйича 2.180 вагон пахта толаси марказга юборилди. [5]

Темир йўл транспортини тиклаш ишлари ҳам сезиларли даражада жонланди. 1922 йилнинг охирига бориб Туркистон республикасида темир йўллар, йирик паровоз деполари ва темир йўл устахоналари тиклаб бўлинди. 1922 йил 16 майда Бош пахта кўмитаси ва Темир йўллар комиссарлиги ўртасида шартнома тузилди. Туркистонда пахтачиликни ривожлантириш мақсадида 1923 йил 23 августда собиқ шўро ҳукумати қарори билан Бош пахта кўмитасига ички бозордан 10 млн. пуд хом пахта ва 3 млн. пуд пахта толаси сотиб олиш вазифаси топширилди. Ушбу топшириқни амалга ошириш фақат темир йўл транспорти зиммасига юклатилди. Натижада темир йўл транспорти тармоқлари орқали 8 млн пуд ғалла, 227 вагон (50 млн.аршин) мануфактура, 110 вагон шакар, 32 вагон чой, 150 вагон шиша ва идиш-товоқлар, 40 вагон резина буюмлар (калиш ва бошқалар), 300 вагон ёғоч жўнатиш режалаштирилди.[6]

1925 йил 5 августда Полторацкдаги Ўрта Осиё темир йўли ОГПУ си йўл транспорт бўлимига йўлланган ўта махфий ҳужжатда айтилишича, 1925 йил 31 июлда Термиз станциясида Термиз-Жарқўрғон линияси қурилишида тупроқ ишларини бажарувчи ишчиларнинг йиғилиши бўлиб ўтган. Худди шундай иш ташлаш 1925 йилнинг 1 августидан Қарши темир йўл станциясида ҳам бўлиб ўтади. ОГПУ ҳар икки ҳолатни ўрганар экан, уларнинг узвий боғлиқлигини кўрсатиб ўтади. 1930–1940 йилларда Ўзбекистонда темир йўл транспортида қисқа масофаларга ташиш таннари юқори бўлиб, унда 40356 минг тонна юк ташилди, 32912 млн т/км юк айланиши бажарилди. Бу эса 1950 йилдаги магистрал темир йўл излари узунлигига нисбатан 1330 км ортиқ бўлиб, бажарилган юк айланиши 3,2 марта, ташилган юк ҳажми 4,5 марта кўпдир. 1930 йилдан эътибор Ўзбекистон темир йўлларида электр билан ҳаракат қиладиган янги электровозлар ишлай бошлади.[7]

1950 йилнинг ўрталарида Ховос-Когон, Марғилон-Қизилқум, Қизилтўқимачи-Оҳангарон, Тошкент-Бараж каби серқатнов темир йўл участкалари барпо этилган. Ўзбекистонда 1950 йилда Москва, Душанбе, Фрунзе ва Красноводск шаҳарларига қатнайдиغان поездлар хизмат кўрсатган бўлса, “1950 йилдан республика территориясидан ўтайдиган 4 жуфт скорий поездлар юрадиган бўлди ва Андижон-Москва, Тошкент-Целиноград, Тошкент- Кросноярк, Тошкент- Душанбе, Тошкент-Хўжайли каби янги темирйўллар очилди”.[8]

Тошкент вилояти транспорт тизими коммуникациясида 1966-1980 йилларда мамлакатимиз иқтисодиётида юз берган ўсиш туфайли бир қанча ижобий ишлар амалга оширилди. 1970 йилдан бошлаб Келес-Янгийўл участкасида 56 километр масофали Тошкент кесимида шаҳар атрофида қатнайдиган асосий йўл тармоқларига электровозлар қўйила бошлади. Натижада, Тошкент вилоятида транспорт коммуникациясидаги ижобий ўзгаришлар туфайли “Пассажир поездларининг ҳаракат тезлиги 13-15 процент миқдорида ўсади”. [9]

1971 йилда Тожикистонга чиқадиган Термиз–Турсунзода, Термиз–Шахритуз темир йўллари қайта таъмирлангач, қурилиш материалларини етказиб бериш анча яхшиланди. 1973 йилда темир йўл бекатларини кўрсатувчи белгилар электр қуввати билан ишлайдиган мосламалар орқали амалга оширила бошланди. Натижада дарё порти орқали Афғонистон ва Жанубий Тожикистон туманлари билан савдо-сотик қилиш имонияти кенгайди. Юк оборотининг тинимсиз ўсиб бориши натижасида 1982 йили Термизда янги темир йўл парки қурилди. Бу парк 16 та темир йўл шохобчасидан иборат эди. 1982 йил Термиз шаҳри яқинида Амударё орқали Афғонистонга ўтадиган Термиз–Ҳайротон темир йўл ва автомобиль йўли кўприги фойдаланишга топширилиб, Термиз темир йўл бекати қайта таъмирланди. Бу тадбир Афғонистон давлати билан иқтисодий алоқаларни мустаҳкамлаш имконини берди. Термиз Афғонистон учун энг қулай савдо-сотик қиладиган порт шаҳрига айланди. [10]

ХУЛОСА

Хулоса ўрнида шуни айтиш керакки, Тошкент вилояти ҳудудида темир йўл транспортининг пайдо бўлиши ва ривожланиши узоқ йиллик тараққиётга эга бўлди. Ўзбекистонда транспорт тараққиёти билан боғлиқ манбаларнинг далолат беришича, темир йўл транспортининг ривожлантирилиши жамият тараққиётига, унинг ижтимоий-иқтисодий, маданий ва сиёсий жиҳатдан ривожланишига муҳим ҳисса қўшган. Ўзбекистонда темир йўл соҳаси шўролар ҳокимияти даврида назоратга олиниб, асосан, ўлкадаги хом-ашё захираларини марказга ташиб кетишга мўлжалланган эди. Шунингдек, Россия империяси ва шўролар ҳокимияти йилларида бу ерда транспорт тизимининг ривожланиши Россия манфаатларини ҳисобга олган ҳолда амалга оширилди. Бу борада хом ашё маҳсулотларини ташиб кетиш ва ҳарбий салоҳиятни мустаҳкамлаш марказ томонидан асосий мақсад сифатида белгилаб олинган эди. Шунга қарамай, темир йўлларнинг пайдо бўлиши Ўзбекистон учун ижобий аҳамиятга эга бўлди. Чунки у ишлаб чиқарувчи кучларнинг ривожланишига муносиб ҳисса қўшган эди.

REFERENCES

1. Могилевич В.М., Боброва Т.В. Организация дорожно-строительных работ. - Москва: Транспорт. 1990. – С.150.
2. Ўзбекистон Миллий архиви, И 1-фонд, 13-рўйхат, 1237-иш, 2-варақ
3. Жаҳонгиров Б.Б. Ўзбекистоннинг хорижий мамлакатлар билан илм-фан соҳасидаги ҳамкорлик алоқалари. Academic research in educational science. Volume 2 | special issue 2 | 2021 /02; - Б.992.
4. Ф.Захритдинов “Ўзбекистонда пассажирлар ташишнинг ўсиши.” “Билим жамияти” Т.-1969й. 4-бет.
5. Жаҳонгиров Б.Б. Ўзбекистоннинг Европа мамлакатлари билан илми-техникавий алоқалари. Ўтмишга назар журнали.2021.2-сон.4- жилд.-Б.20

6. Декреты Советской власти. –М.: 1973. –Т.6. – С. 50, док. 30.
7. Ражабов Қ, Ҳайдаров М. Туркистон тарихи. – Тошкент: Университет, 2002. –Б. 96, 106.
8. Ф.Захритдинов “ Ўзбекистонда пассажирлар ташишнинг ўсиши.” “Билим жамияти” Т.-1969й. 31-бет.
9. Ф.Захритдинов “ Ўзбекистонда пассажирлар ташишнинг ўсиши.” “Билим жамияти” Т.-1969й. 31-бет.
10. Сурхондарё вилоят давлат архиви, 95-фонд, 12-рўйхат, 28-иш, 19-варак.