

XX ASRNING 20-40 YILLARIDA QASHQADARYO VOHASI TEMIR YO'LLAR TARMOG'I VA ULARNING FAOLIYATI

Asliddin Safarov

Qarshi davlat universiteti O'zbekiston tarixi kafedrası

ANNOTATSIYA

Ushbu maqolada XX asrning 20-40-yillarida Qashqadaryo vohasida mavjud temir yo'llar tizimi, ularning geografik joylashuvi, boshqarilish tizimi, temir yo'lining o'lka iqtisodiyotida tutgan o'rni, temir yo'llarning Qashqadaryo vohasiga kirib kelishi va takomillashishi haqida so'z yuritilgan.

Kalit so'zlar: *Chor Rossiyasi, Buxoro amirligi, Qashqadaryo, voha, Sovet davri, Kogon, G'uzor, Iqtisodiy kengashlar, xususiy temir yo'llar tizimi, Dubrovin.*

ABSTRACT

In this article, the system of railways in the Kashkadarya oasis in the 20s-40s of the 20th century, their geographical location, management system, the role of the railway in the country's economy, the introduction and improvement of railways in the Kashkadarya oasis are discussed. is maintained.

Key words: *Czarist Russia, Bukhara Emirate, Kashkadarya, oasis, Soviet era, Kogon, Guzor, Economic councils, private railway system, Dubrovin.*

KIRISH

Qashqadaryo vohasidan o'tgan temir yo'llarning qurilishi quyidagicha bo'lgan: Qarshi XX asr boshida Buxoro amirligining muhim siyosiy va ma'muriy markazlaridan biri bo'lib, 27 viloyati qatorida 10 ta tuman - amlokdan iborat edi. Qashqadaryo vohasida temir yo'l qurilishi Qarshi shahri taraqqiyotini ancha tezlashtirib yuboradi. 1913-1915 yillarda Kogon (Yangi Buxoro) - Amudaryo, Qarshi - Kitob (Shahrisabz) temir yo'li, foydalanishga topshiriladi. Chunki Chor hukumati bundan bevosita manfaatdor edi. 1913-yilda Buxoro amirligi hududidan Kogon, Qarshi-G'uzor, Kelif, Termiz shaharlari oralig'ida quriladigan temir yo'li loyihasi ishlab chiqildi. Birinchi navbatdigisi Kogon-Qarshi shaharlari o'rtasida 157 kilometrlik masofada 1914-yilda qurib tugallanishi lozim bo'lgan yo'l edi. Loyiha bo'yicha Kogon-Qarshi temir yo'lida beshta eng yirik bekat (Amirabod, Qarovulbozor, Muborak, Koson) va bir nechta raz'yezdlar qurilishi rejalashtirildi. Temir yo'l qurilishining ikkinchi navbati 1917-yilning boshida Qarshi-Termiz-Kelif shaharlari o'rtasida loyiha ishlari amalga oshirildi. Uchinchi navbatda Qarshi-Kitob oralig'ida 122 kilometrlik masofa 1914-1917-yillarda qurib ishga tushirilishi mo'ljallangan edi. Bu shaharlar orasida G'uzor, Qamashi, Yakkabog', Kitob temir yo'l stansiyalari bir qancha raz'yezdlar qurilishi rejalashtirilgan edi. Kogon-Qarshi-

Termiz, Qarshi-Kitob temir yo'lini qurilishini amalga oshirishda Kogon temir yo'l stansiyasining xizmatlari benihoya katta edi. 1914-yil 12-noyabrda temir yo'l Qashqadaryo viloyatining Qarshi shahriga yetib keldi. XX asrda O'zbekistonda temiryo'llar qurilishiga katta e'tibor berildi. Bu davrda Farg'ona-Quvasoy (1922-yili), Qarshi-Kitob (1924-yili), Amudaryo-Termiz (1925-yili) va boshqa temiryo'l tarmoqlari qurilib, foydalanishga topshirildi. 1929–1931-yillarda uzunligi 1452 km bo'lgan Turkiston-Sibir temiryo'li ham qurib bitkazildi. 30-yillarda O'zbekistonda avtomobil transportining rivojlanishi natijasida qattiq qoplamali yo'llar qurilishi keng rivojlangan.¹

Qarshi shahrida 1885 yilning 25 iyunida rus va buxorolik diplomatlar, elchilar ishtirokida Qashqadaryo, Surxondaryo hududlaridan temir yo'l o'tkazish haqida bitim imzolandi. 1913 yilga kelib Buxoro amirligi hududidan Kogon, Qarshi-G'uzor, Kelif, Termiz shaharlari oralig'ida quriladigan temir yo'li loyihasi ishlab chiqildi. Birinchi navbatdigi Kogon-Qarshi shaharlari o'rtasida 157 kilometrlik masofada 1914 yilda qurib tugallanishi lozim bo'lgan yo'l edi. Loyiha bo'yicha Kogon-Qarshi temir yo'lida beshta eng yirik bekat (Amirabod, Qarovulbozor, Muborak, Koson) va bir nechta razyezdlar qurilishi rejalashtirildi. Temir yo'l qurilishing ikkinchi navbati 1917 yilning boshida Qarshi-Termiz-Kelif shaharlari o'rtasida loyiha ishlari amalga oshirildi.

MUHOKAMA VA NATIJALAR

XX asr boshlarida podsho hukumati temiryo'llar qurishga ham boshqa sohalar qatori alohida ahamiyat bera boshladi. Buxoro amirligida ham temiryo'llar qurilgan edi. U Kogon – Buxoro, Qarshi – Kogon, Qarshi – Amirobod, Qarshi – Samsonov va Qarshi – G'uzor yo'nalishini o'z ichiga olgan. Yo'l qurilishi 1912—1915-yillarda amalga oshirildi. 1917-yilda Buxoro temiryo'li Qarshi–Kerki orqali G'uzor–Kitob tarmog'i bilan Termizgacha uzaytirildi.

Uchinchi navbatda Qarshi-Kitob oralig'ida 122 kilometrlik masofa 1914-1917 yillarda qurib ishga tushirilishi mo'ljallangan edi. Bu shaharlar orasida G'uzor, Qamashi, Yakkabog', Kitob temir yo'l stansiyalari bir qancha raz'ezdlar qurilishi rejalashtirilgan edi².

1913-yili Kogon –Termiz temiryo'li qurilishiga ham ruxsat berildi. Bu yo'lining Qarshi bekatidan Kitobgacha shohobcha o'tkazilishi mo'ljallandi. Uzunligi 585 chaqirim bo'lgan bu yo'l qurilishi uchun “ Buxoro temiryo'li jamiyati” ga 3122000 so'mlik aksiya chiqarishga va shuncha rubllik ta'sis kapitaliga ega bo'lishga ruxsat

¹ Polvonov K, Safarov A, Qadimiy savdo yo'llarining yangi qiyofasi: temir yo'llar tarixi (Qashqadaryo vohasi misolida) Jamiyat va innovatsiyalar – Общество и инновации – Society and innovations Issue – 3 № 6 2022, B. 2

² Pardayev Asror, Buxoro va Xorazmdagi Iqtisodiy kengashlar faoliyati (1920-1924-yillar), T.: Yangi nashr, 2015, B. 133

berildi. Buxoro amiri Said Olimxon (1910—1920) jamiyat ixtiyoriga 6 ming gektar yerni tekinga berdi va yo'l qurilishi uchun ketadigan harajatlarning 25 % ni o'z zimmasiga oldi.³ Amirning bunday saxiyligiga sabab, u amirlikning eng yirik mulkdori sifatida temiryo'ldan katta foyda kutar edi. Temiryo'l qurilishi muhandisi A. A. Dubrovin O'rta Osiyoda xususiy temiryo'llar qurilishi va ularga ketgan sarf xarajatlarni hisoblab chiqdi. Uning hisob-kitoblariga ko'ra, xususiy temiryo'llarning muomula kapitali – 3, 7 mln rublni , umumiy kapitali esa – 75,2 mln rublni tashkil etgan. Xususan temiryo'l qurilishining kengayishi O'rta Osiyoga yirik capital kiritilishi kuchayib borayotganligini ko'rsatadi (A. A. Dubrovin ma'lumotlari ko'pincha shartli bo'lishiga qaramasdan, boshqa ma'lumotlardan haqiqatga yaqinligi bilan ajralib turadi.) Shunday qilib, xususiy temiryo'l qurilishiga e'tiborning kuchayishi natijasida 1912 – 1915-yillarda O'rta Osiyoda quyidagi temiryo'l shohobchalari qurildi⁴.

Temiryo'l shohobchalarining qurilishi Turkistonda aholi zich yashaydigan barcha tumanlarni o'zaro bog'ladi. Bu shohobchalar yirik paxta zavodlari va konlarga ham yetkazildi. Natijada, o'lkada yetishtirilgan paxta tolasi, meva, ipak va boshqa tovarlar Rossiya bozorlariga batamom temiryo'l orqali tashila boshlandi. Faqat Xiva xonligigina temiryo'l orqali bog'lanmagan edi. Toshkent – Orenburg temiryo'li qurilishi bilan Orol dengizida ham kemalar qatnovi avj oldi. Shundan keyin Xorazm paxtasi, Chorjo'y orqali aylanma yo'l bilan tashilmasdan Amudaryo orqali Orol stansiyasiga yetkazib berila boshlandi.

Kogon-Qarshi-Termiz, Qarshi-Kitob temir yo'lini qurilishini amalga oshirishda Kogon temir yo'l stansiyasining xizmatlari benixoya katta edi. 12 noyabr 1914 yilda temir yo'l Qashqadaryo viloyatining Qarshi shahriga yetib keldi.⁵ 1933 yilda vagon xizmati va vagon uchastkalari tashkil qilingan va 1935 yilda Ashhobod, Charjou, qarshi, Termiz, Hovost stantsiyalarida vagon ta'mirlash punktlari va Kogon, Qo'qon va Samarqand stantsiyalarida vagon depolari qurilgan edi. Vagonlarni ishlab chiqarish- ta'mirlash texnikaviy bazasini takomillashtirish boshlandi. 1980-yillar ohiriga kelib temir yo'lda zarur texnik uskunalar, texnologik uskunalar va mexanizmlar bilan jihozlangan 16 ta vagon deposi faoliyat olib borar edi.⁶ Ushbu vaqt davomida amalga oshirilgan ishlar va tashkiliy qismlar natijasida temir yo'l sanoati o'lkaning barcha qismiga yetib borishiga erishdi.

³ Аминов А.М. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период)..., -С. 164. Ташкент, 1959.

⁴ Musayev N. “ XIX asrning II yarmi—XX asr boshlarida Turkistonda sanoat ishlab chiqarishning shakllanishi”. Toshkent. “ IQTISOD—MOLIYA”. 2008. 64-65-betlar

⁵ Qarshi MTU UK Axborot xizmati Qashqadaryo viloyatiga temir yo'lining kirib kelish tarixi, 2020.

⁶https://www.railway.uz/uz/gazhk/istoriya_zheleznykh_dorog/

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR (REFERENCES)

1. Jabborova, I. X. (2021). IRRIGATION STRUCTURES IN KASHKADARYO OASIS. In *НАУКА И ТЕХНИКА. МИРОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ. СОВРЕМЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ПСИХОЛОГИИ И ПЕДАГОГИКЕ* (pp. 15-19).
2. Khujamuratovna, J. I. (2022). Contributions of Irrigators Yekaterina Isaakovna Friesen and Somova Nina Nikolaevna to the Development of Kashkadarya Water Management. *Miasto Przyszłości*, 30, 18-20.
3. ЖАББОРОВА, И. Х. (2021). ЎЗБЕКИСТОН СУҒОРИШ ТАРИХИНИНГЗАХМАТКАШ ТАДҚИҚОТЧИСИ ВА ЗУККО МЕЪМОРИ. In *Uzbek Conference Publishing Hub* (Vol. 1, No. 01, pp. 54-58).
4. Хужамуратовна, Ж. И. (2020). Study of irrigation history of the kashkadarya oasis. *International Journal of Psychosocial Rehabilitation*, 24(6), 3047-3051.
5. Khujamuratovna, J. I. (2022). MELIORATIVE CONDITION OF LAND IN THE OASIS OF KASHKADARYA IN THE 50S OF THE 20TH CENTURY. *INTERNATIONAL JOURNAL OF SOCIAL SCIENCE & INTERDISCIPLINARY RESEARCH ISSN: 2277-3630 Impact factor: 7.429, 11(10)*, 118-122.