



Фазлиддин ЖУМАНИЁЗОВ,

Тошкент ахборот технологиялари университети

Урганч филиали ўқитувчиси

E-mail: zulfiqar-77@mail.ru

THE RAIL TRANSPORT EMERGENCE IN THE SYSTEM OF KHOREZM OASIS TRANSPORT INFRASTRUCTURE THE

Abstract

This article describes the history of the railway construction in the Khorezm region and its impact on the transport infrastructure of the region. At all stages of human development, vehicles needed them, and attention was paid to their creation and improvement. There is no doubt that by the 21st century this sector is the most developed infrastructure. Its evolution has always evolved with the progress of society, sometimes at an incredible rate. As you know, transport communications are a blood vessel of the country's economy. Studying the history of transport communications in the region, we can draw important conclusions about the socio-economic status of the region and the history of the formation of ancient caravans and trade routes. Railways are very important in the transport system. The natural geographical location of the Khorezm oasis greatly affects its trade, economic and political relations with other regions of the world. This article identifies key factors affecting the formation and development of railway transport services in Khorezm, and considers the gradual progress and updating of new services in the region.

Keywords: *Railway, desert, Lower Amu Darya, caravans, Chorghui-Urgench-Kungrad, Khorezm People's Republic project, Khiva Khanate, Central Asia.*

ВОЗНИКНОВЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ХОРЕЗМСКОГО ОАЗИСА

Аннотация

В данной статье описывается история строительства железной дороги в Хорезмской области и ее влияние на транспортную инфраструктуру региона. На всех этапах человеческого развития транспортные средства нуждались в них, и внимание уделялось их созданию и совершенствованию. Нет сомнений в том, что к 21 веку этот сектор является наиболее развитой инфраструктурой. Его эволюция всегда развивалась с прогрессом общества, иногда с невероятной скоростью. Как известно, транспортные коммуникации являются кровеносным сосудом экономики страны. Изучая историю транспортных коммуникаций в регионе, мы можем сделать важные выводы о социально-экономическом статусе региона и истории формирования древних караванов и торговых путей. Железные дороги очень важны в транспортной системе. Естественное географическое положение Хорезмского оазиса в значительной степени влияет на его торгово-экономические и политические отношения с другими регионами мира. В этой статье выявляются ключевые факторы, влияющие на формирование и развитие железнодорожных транспортных услуг в Хорезме, и рассматривается постепенный прогресс и обновление новых услуг в регионе.

Ключевые слова: *Железная дорога, пустыня, Нижняя Амударья, караванные пути, Чорджуй-Ургенч-Кунград, проект, Хорезмская Народная Республика, Хивинское ханство, Центральная Азия.*

ХОРАЗМ ВОҲАСИ ТРАНСПОРТ ИНФРАТУЗИЛМАСИ ТИЗИМИДА ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИНИНГ ВУЖУДГА КЕЛИШИ

Аннотация

Мазкур мақолада Хоразм воҳасида темир йўл қурилишининг тарихи ва унинг воҳа транспорт инфратузилмасига таъсири ҳақида сўз юритилади. Инсоният тараққиётининг барча даврларида транспорт воситаларига эҳтиёж сезган ва уларни яратиши ҳамда такомиллаштиришига эътибор қараб келинган. XXI асрга келиб мазкур соҳани энг ривожланган инфратузилмадан иборат эканлигига шубҳа қолмади. Унинг эволюцияси жамият тараққиёти билан доимо уйғун равишда, баъзида эса ақл бовар қилмайдиган даражада тез ўсган. Маълумки, транспорт коммуникация тизими мамлакат иқтисодиётининг қон томири ҳисобланади. Воҳада транспорт коммуникация тизимини тарихини ўрганиши орқали биз ҳудуднинг ижтимоий иқтисодий ҳолати ва қадимги қарвон ва савдо йўлларининг шаклланиши тарихи ҳақида муҳим хулосаларга келиши имкониятини беради. Темир йўллар транспорт тизимида жуда катта аҳамиятга эга. Хоразм воҳасининг табиий географик жойлашуви унинг жаҳоннинг бошиқа минтақалари билан савдо- иқтисодий ва сиёсий мунособатларига улкан таъсир кўрсатади. Мазкур

мақолада Хоразмда темир йўл транспорт хизматининг шаклланиши ва ривожланишига таъсир кўрсатган асосий омиллари аниқланади ва воҳада мазкур тизимда янги хизматларни босқичма-босқич тараққий этиб янгилашиб ўзгариб борганлигини тадқиқ қилинади. Транспорт соҳасининг муҳим бўғинлари ҳисобланган темир йўл соҳасини пайдо бўлиши ва воҳаси тараққиётидаги ўрни ўрганилади.

Калим сўз: Темир йўл, саҳро, куйи Амударё, савдо карвонлари, Чоржўй-Урганч-Қўнғирот, лойиҳа, Хоразм Халқ Республикаси, Хива хонлиги, Марказий Осиё.

КИРИШ. Хоразм воҳаси минг йиллар давомида икки катта саҳро – Қорақум ва Қизилқум ҳамда Устюрт қирлари орасида гуллаган маскан сифатида кўпгина босқинчи ва саргузашт излаган сайёҳларнинг ҳам назаридан четда турди. Ташқи дунё билан уни воҳани яратган Амударё ва унинг яқинидан ўтган карвон йўллари боғлаб турарди, холос. Куйи Амударё ҳавзаси ва у орқали Марказий Осиёга темир йўл тортиш гоёси руслар босқинининг биринчи йиллариданоқ бошланган. Ақл бовар қилмайдиган лойиҳалар ва таклифлар илгари сурилишига қарамай, уларнинг амалга ошишига кўп йиллар керак бўлган. Воҳанинг географик жойлашуви ва мазкур даврда минтақа халқ ҳўжалигининг тараққиёт даражаси Хоразмни Марказий Осиё темир йўл тармоқига улаш жараёнини қийинлаштирди.

АСОСИЙ ҚИСМ. Хива хонлиги даврида воҳада транспорт-коммуникация тизими ривожланишида турғунлик ҳолати рўй берди. Жаҳоннинг бошқа минтақаларида XIX асрнинг иккинчи ярмига келиб юклар, асосан, темир йўл транспорти орқали ташилар эди. Мазкур даврда Хоразм воҳасида юк ташиш асосан от араваларда амалга оширилган. Хивадан Бухорогача қуруқликда юк ташиб келтириш бир туядаги юк учун 1-1,5 тиллагача ҳақ олинган[1]. Хивадан Оренбургга қадар бўлган 1000 км (360 верст) масофани карвонлар 44-45 кунда босиб ўтган[2]. Ушбу рақамлар воҳада транспорт тизими ўта паст даражада ривожланганлигидан далолат беради. Хоразмга темир йўл тортиш гоёси марифатпарвар Хива хони Муҳаммад Раҳим II даврида бошланди. У 1883 йил августда Петербургга қилган саёҳати давомида шахзода Николай Рамоновга Хивага темир йўл қуришни илтимос қилади. Шахзода унга “ўйлаб кўрамиз” деб жавоб беради. 1897 йил Хивага Гаринов, Штукенбург ва Поповлардан иборат геология-қидирувчи лойиҳачилар гуруҳи етиб келиб Александров-Гай-Хива-Чорджой йўналишида темир йўл қуриш лойиҳасини ўрганишга киришадилар. 1873 йилда чор Россияси кўшинлари томонидан бўйсундирилган Хива хонлиги ҳудудида пахтачилик, галлачилик, ипакчилик каби соҳаларнинг ривожланиши, хом ашёни қайта ишлаш корхоналари — пахта тозалаш ва ёғ-мой заводларининг қурилиши тайёр юкларни ташиш имкониятларини кенгайтиришни талаб қилди. Шу сабабли дунёдаги илғор давлатлар саноатчилари орасида ўз ўрнини эгаллаш учун қурашаётган рус ишбилармонлари Ўрта Осиёдан арзон хом ашёни ташиб кетиш йўллариини излай бошладилар. Натижада, 1865-1888 йиллар орасида ўлкага темир йўллар тортиш борасидаги 40 дан ортиқ лойиҳалар муҳокама этилди. 1898 йил Хива хони вазири Ислом

Хўжа Хивага темир йўл қуриш лойиҳаси туздиради ва Хива Қўша дарвозасини қурдиради. 1911-1913 йилларда Ислом Хўжа темир йўл қурилиши ҳаракатларини бошлаб юборади. Лекин унинг бевақт ўлими мазкур лойиҳаларни фақат коғозда қолиб кетишига олиб келади. Россия ҳукумати Ўрта Осиёга темир йўл қуриш стратегик аҳамиятга эгаллиги учун "Ўрта Осиё темир йўлини қуриш бутун дунё жамияти"ни ташкил этди. Комиссияга бир қанча чет давлатларнинг йирик мутахассислари ҳам ўз таклифларини юбордилар. Хусусан, Петербург академиясининг фахрий аъзоси бўлган машҳур француз инженери Фердинанд Лессепс (1805–1894) Россиянинг Стамбулдаги элчиси граф Н.П.Игнатъевга (1858 йилда элчи бўлиб Хива ва Бухорога келган) Франциянинг шимолидаги Паде-Кале шаҳарчасидан то Ҳиндистоннинг гарбидаги Пешевар шаҳригача темир йўл қуриш ҳақида таклиф юборди. Мазкур йўлнинг узунлиги 11055 км. бўлиб, унинг 7550 км. Европа мамлакатлари ва Россияда қурилган ҳамда ишлаб турган магистраллар орқали ўтарди. Келажакда Оренбургдан то Пешеваргача бўлган 3503 км. йўлни қуриб, ишга тушириш учун 2 йил ва 3 млн. франк маблағ талаб қилинарди[1]. Катта муҳокамадан сўнг, Лессепснинг таклифлари рад қилинди. 1874 йилда рус инженери Барановскийнинг таклифлари кўпчиликнинг эътиборини тортди. У Саратов шаҳри яқинида Волга дарёси устидан темир йўл кўприги қуриш, кейинчалик йўлни Урал чўли ва Устюрт қирлари орқали Хива хонлиги ҳудудига келтириш, сўнгра уни Туямўйин яқинидан Амударё устига қуриладиган кўприк орқали ўтказиб, Бухорогача олиб боришни таклиф қилганди. Кейинги босқичда эса, жанубга бурилган йўл Қарши ва Жерм орқали тоғлардаги Нуксан, Читрал, Миёнқалъа дараларидан ўтиб, Пешеварга етказилиши кўзланган эди. Бу лойиҳа ҳам қабул қилинмаган бўлса-да, Буюк Британиянинг йирик мустамлакаси бўлган Ҳиндистонга, Ўрта Осиё орқали темир йўл қуриш гоёси сақланиб қолаверди. Ўрта Осиёда дастлабки темир йўл қурилиши қутилмаган бир шароитда ва режалаштирилмаган жойда, Хоразмдан анча йироқда бошланган бўлса-да, Хива хонлиги орқали темир йўл қуриш гоёси сақланиб қолди. 1893 йил октябрида Бошмаков ва Гронский исмли инженерлар Россия Алоқа йўллари министрлигига Каспий денгизининг шарқий қирғоғидаги Кандирли кўрфазидан Амударёгача тор йўлакчи темир йўл изини ётқизиш таклифи билан мурожаат қилдилар. Орадан 3 йил ўтгач, Амударёнинг куйи оқимидаги ерларни ўрганаётган инженер А.Глуховский Қрасноводскдан Сариқамиш кўлигача темир йўл изларини ётқизиш ва ундан Амударёгача кемачиликни ташкил этиш мақсадга мувофиқ

бўларди, деган таклифни илгари сурди. 1911 йилда рус инженерлари М.А.Маевский ва В.Н.Харчевский Хўжайлидан Чоржўйгача темир йўл изларини ётқизиш имкониятларини ўрганиб чиқдилар. Хоразм халқ республикаси ўрнатилгач, Амударё кемачилиги идорасининг пароход ва баржалари кўпайтирилди, автомобиль, кейинчалик эса ҳаттоки самолётлар ёрдамида юк ва одамларни ташиш ишлари бошланди. Аммо уларнинг барчаси темир йўл ҳақидаги муаммони четга суриб қўя олмади. ХХСР Марказий Ижроия Комитетининг 1923 йил 23 октябрида бўлган мажлисида Россиянинг Хивадаги вакили Б.Г.Городецкийнинг маърузаси тингланди ва қуйидаги мазмунда қарор қабул қилинди: “Хоразм республикаси Чоржўй ва Урганч оралигида темир йўл қуришни ўта зарур деб ҳисоблайди. Шу билан бир қаторда темир йўл қурилишига Хоразм — ишчи кучидан бошқа ҳеч нарса беролмайди. СССР ҳукуматиға Хоразмға темир йўл изларини ётқизиш жуда муҳим эканлигини билдириш учун, Иқтисодий Кенгашға зарур лойиҳани тайёрлаш ва уни Москваға кетадиган комиссия аъзоларига етказиб бериш таклиф этилсин”[2]. Мамлакат халқ хўжалигини тиклаш, биринчи навбатда йирик корхоналар, энергетика ва кон саноатини ривожлантиришға эътибор бераётган большевиклар Хоразм раҳбарларининг илтимосларини инобатға ҳам олмадилар.

Урушнинг галаба билан тугалланганлиги ва мамлакатдаги маънавий кўтаринкилик мавжуд бўлган бир шароитда Хоразмға темир йўл излари ётқизиш таклифлари яна илгари сурилди. СССР Министрлар Советининг 1947 йил 10-16 ва 28 мартларда қабул қилган “Чоржўй-Урганч-Қўнғирот темир йўлини қуриш тўғрисида”ги қарорлари асосида узунлиги 600 км. бўлган йўл барпо этилиши керак эди. Фашистлар вайрон этган ва талаб кетилган гарбий ҳудудларда тиклаш ишлари давом эттирилатган, техника ва зарур асбоб-ускуналар етарли бўлмаганлиги сабабли асосий ишларни Турксиб, Катта Фаргона, Тошсоқа каналлари қурилиши тажрибасидан келиб чиққан ҳолда – умумхалқ ҳашари усулида амалға ошириш кўзланган эди. 25 августдан бошланадиган қурилиш ишларига жиддий тайёргарлик кўрилди. Ҳашарчиларнинг белгиланган жойларға келишидан бир ҳафта олдин 72 та чойхона, 146 та дўкон, 56 та ошхона, 200 та тандир, 7 та ҳаммом, 45 та сартарошхона, 130 та кийим-кечак ва этикдўзлик устахоналари, 20 та врачлик ва 45 та фельдшерлик пунктлари, 385 та ўринлик касалхона, 32 та почта ва бошқа кўплаб маънавий-маданий муассасалар шайлаб қўйилди[3]. 1947 йил 26 сентябридан бошлаб Амударё флотилияси, автомобиллар, аравалар, бир қисм меҳнаткашлар вакиллари самолётларда темир йўл излари ётқизиладиган жойларға келтирила бошланди. Умумий сони 70 минг кишидан ошиб кетган қурувчилар орасида инженер, техник, тупроқшунос ва бошқа касбдаги малакали мутахассислар ҳам бор эди. Дунёдаги биронта темир йўл Чоржўй-Қўнғирот темир йўли қурилишидагидек огир шароитда, техникасиз фақат қўл кучи билан,

минглаб одамларнинг жасорати эвазига амалға оширилмаган эди. Темир йўл излари ётқизилиши режалаштирилган Чоржўй-Урганч қисмининг дастлабки 399 километрдан 260 километри Қорақумнинг кўчиб юривчи қум барханлари, Туямўйин тизмасининг мураккаб қисмидан ўтарди. Куз фасли бўлишиға қарамасдан ҳарорат 30-35 даражаға кўтарилиб, меҳнаткашларни огир аҳволға солиб қўярди. Натижада жазирама вақтлари дам олиб, кечаси соат учларға гулхан ёруғида ишлашға тўғри келди. Суюлиб кетаверадиган қумни маҳкамлаш, қаттиқ тупроқ ва тош қатламларини қазиб ишлари анча катта меҳнатни талаб қиларди. Туямўйин тизмасидан ўтадиган йўлни очиб учун портловчи моддалар ёрдамида 29 минг кубометр қоя тошлар қўзгатилди. Мардонавор меҳнат натижасида 40 кунда 4 млн. 800 минг кубометр тупроқ, тош ва қум қўчирилди[4].

Чоржўй-Урганч темир йўли 1952 йил 18 декабрда фойдаланишға топширилди. Ҳозирда Хоразм темир йўл ҳудуди бекатлари ва корхоналари Қўнғирот минтақавий темир йўл узели таркибида фаолият кўрсатади. Воҳа темир йўл тузилмаси йилдан йилға кенгайиб борди ва унинг таркибида янги корхоналар ташкил этилди. 1953 йил 1 мартда “Урганч темир йўл масофаси”, 1953 йил 21 февралда “Урганч сигналлаштириш ва алоқа масофаси”, 1997 йил “Ўзтемирйўлконтейнер” АЖ га қарашли Урганч ишлаб чиқариш участкаси (ЖДК), 1998 йил 18 мартда “Ўзтемирйўлйўловчи” АЖ Хоразм филиали, 1995 йил 8 февралда ташкил қилинган “Қўнғирот минтақавий темир йўл узели” унитар корхонаси Хоразм ҳудуди бугунги кунда юқорида кўрсатилган соҳа корхоналаридан 12 нафарини бирлаштирди.

Республикамиз мустақилликға эришгандан кейин темир йўл соҳасида, жумладан, Хоразм темир йўл ҳудудида ҳам туб ўзгаришлар бўлди. Хоразм темир йўл ҳудуди бекатлари ҳар иккала томондан ҳам Туркменистон Республикаси ҳудуди билан чегарадош бўлиб, собиқ иттифоқ тугагандан кейин Хоразмға юк олиб келиш ва йўловчи поездларининг ҳаракати қийинлашиб кетган эди. Туркменистон орқали ўтиш тўловлари чет эл валютаси ҳисобига амалға оширилди эди. Истиклол йилларида Навоий-Учкудук-Султон Увайстог-Нукус йўналишида темир йўлқуриш ишлари тугалланиб ниҳоясига етди. Мамлакатимиз ҳудудлари темир йўл излари билан туташтирилди.

2004 йил 11 март кун мухташам Амударё устиға қурилган темир йўл-автомобил қўшма кўпригининг очилиши Хоразм вилояти учун юксалиш ва ривожланиш эшикларини очиб берди. Хоразм вилояти Республикамиз ҳудудиға темир йўл орқали уланди. Бунгача вилоятимиздан ташқарига ва Республикамиз марказига қатнайидиган йўловчи поездлари қатнови тўхтаб қолган эди. Кўприк ишға тушгандан кейин юк поездларининг сони ҳам кўпайди. Тошкент-Урганч-Тошкент, Тошкент-Шовот-Тошкент йўналишларида йўловчи поездларининг ишға тушиши қувонарли воқеа эди. Ниҳоят, 2007 йилнинг октябр ойидан бошлаб

Урганч-Саратов йўловчи поезда харакати йўлга куйилди. Шунингдек, 2010-2011 йиллар давомида Урганч Локомотив депосига замонавий типдаги 4 та ТЭП 70 БС, УЗТЭ 16 маркали юк ва йўловчи поездларини тортишга мўлжалланган тепловозларнинг Компания томонидан берилиши, айниқса, юк ва йўловчилар ташиш ҳажмининг ошишига сабаб бўлди.

2017 йил Бухоро-Мискин йўналишида 354,2 км лик янги, тез юрар поездлар катнови учун мўлжалланган темир йўл линияси фойдаланишга топширилди.

Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М.Мирзиёевнинг 2017 йил 25 апрел кундаги ПҚ-2927 сонли “Урганч-Хива” янги темир йўл линиясининг қурилиши тўғрисидаги қарорига асосан 2017 йил 27 апрел куни Урганч-Шовот бекатлари оралигининг 402-километрида янги темир йўл линиясининг қурилиши бошланди. Мазкур йўналиш 2018 йил ноябр ойида қуриб битказилди ва 4 декабрда биринчи “Тошкент-Хива” поезда Хива шаҳрига келди.

ХУЛОСА. Хоразм воҳасида темир йўл қурилиши халқ ҳўжалигининг барча соҳаларида туб

ўзгаришлар юз беришига олиб келди. Темир йўл қурилиши натижасида воҳанинг минтақа шаҳарлари билан ўзаро савдо-иқтисодий муносабатлари кучайди. Темир йўл қурилишига қадар воҳага юк ташишда асосий рўл ўйнаган дарё транспорти йиллар давомида ўз аҳамиятини йўқотиб борди. Ўзбекистон мустақилликка эришгандан сўнг мазкур соҳада маълум бир давр тургинлик даври рўй берди. Воҳани Республика билан боғловчи темир йўл Туркменистон ҳудудидан ўтганлиги сабабли 2004 йилга қадар соҳада инқироз ҳолати юз беришига олиб келди. Мазкур даврда воҳага юклар асосан автомобил йўллари орқа ташилиши натижасида йўлларнинг асварт қопламасига чиддий зарар келтирди. Кейинчалик янги тармоқларнинг ишга туширилиши натижасида соҳада яна жонланиш юз бера бошлади. Темир йўл тармоғини Хивага қадар кенгайтирилиши воҳага сайёҳлар оқимини кучайишига хизмат қилди. Соҳага жалб қилинган инвестициялар натижасида бугунги кунга келиб ушбу соҳада хизмат кўрсатиш сифати тубдан яхшиланди.

АДАБИЁТЛАР

1. Ўзбекистон Республикаси Марказий Давлат Архиви (ЎзР. МДА), И-1 фонд, 27-рўйхат, 926-иш, 14-варақ.
2. Ходжаев, С.М. Развитие транспорта Узбекистана. – С-7.
3. Железная дорога в Среднюю Азию // “Туркестанские ведомости”, 1873, 17 июля.
4. ЎзР. МДА, 80-жамгарма, 1-рўйхат. 5-иш, 42-варақ.
5. Мунько Н. Подвиг в пустыне // “Экономика и жизнь”, 1967. – № 11. – С. 23.
6. Маҳмудов М. Хоразмнинг пўлат излари // “Хоразм тарихи истиклол кўзгусида” китобида. – Б. 41.
7. Сейтимбетов М. Железнодорожное строительство в Каракалпакстане (1946–1975 гг.). Автореф. дисканд. ист. наук. — Нукус, 1994. – С. 5.
8. Поезда в Узбекистане // [www.centralasia-travel.com/ru/countries/uzbekistan/...](http://www.centralasia-travel.com/ru/countries/uzbekistan/)