

## 1917-1946-yillarda Xorazmda temir yo‘l qurish loyihalari va ularning barbod bo‘lishi

**Otaboyev Rahmonbek Maqsudovich**

Toshkent tibbiyot akademiyasi Urganch filiali o‘qituvchisi. Toshkent tibbiyot akademiyasi Urganch filiali, Urganch, O‘zbekiston. +998999671074.

hermanvamberi@gmail.com

### **Annotatsiya**

Ushbu ilmiy izlanishda Rossiyada sovetlar hokimiyat tepasiga kelgandan to 1946-yilgacha Xorazmda temir yo‘l qurilishi uchun berilgan taklif va loyihalar va ularni amalga oshmaslik sabablari ko‘rsatilgan. Shu bilan bir qatorda Xorazmdada temir yo‘l qurilishi ushbu hudud aholisi uchun juda muhimligi ham yoritib o‘tilgan. Va aksincha, temir yo‘l qurilishi nega amalga oshmay qolishining sabablari ham yoritilgan. Shuningdek, bu tezisda Xorazmda paydo bo‘lgan va qisqa masofaga temir yo‘l izida harakatlanadigan konka transporti va Urganch shahri bilan Cholish bandargohi (porti) orasidagi motorlashtirilgan temir yo‘l haqida ham ma’lumotlar berib o‘tilgan .

### **Аннотация.**

В данной работе показаны предложения и проекты строительства железной дороги в Хорезме со времени прихода к власти в России Советов и причины их неудач. Кроме того, было подчеркнuto, что строительство железной дороги в Хорезмде имеет большое значение для жителей этого региона. И наоборот, также выделены причины, по которым строительство железной дороги не будет реализовано. Также в данной дипломной работе были даны сведения о появившемся в Хорезме транспорте конча на короткие расстояния и автомобильной железной дороге между городом Ургенч и портом Чолиш.

### **Annotation.**

This thesis shows proposals and projects for the construction of a railway in Khorezm from the time the Soviets came to power in Russia and the reasons for their failure. In addition, it was highlighted that the construction of the railway in Khorezm is very important for the residents of this region. And on the contrary, the reasons why the construction of the railway will not be realized are also highlighted. Also, in this thesis, information was given about the short-distance concha transport that appeared in Khorezm and the motorized railway between the city of Urganch and the port of Cholish.

**Tayanch soʻz va iboralar:** temir yoʻl, transport, xomashyo, konka, bandargoh, parovoz, teplovoz, verst.

**Ключевые слова и выражения:** железная дорога, транспорт, сырье, ракушка, порт, паровоз, паровоз, верста.

**Key words and phrases:** railway, transport, raw materials, shell, port, steam locomotive, steam locomotive, verst.

Quyi Amudaryo havzasi va u orqali Markaziy Osiyoga temir yoʻl tortish gʻoyasi ruslar bosqinining dastlabki yillaridanoq boshlangan. Aql bovar qilmaydigan loyihalar va takliflar ilgari surilishiga qaramay, Xorazm diyorida temir yoʻl qurish loyihasining amalga oshishiga 70 yil kerak boʻlgan. Vaholanki, bu orada ruslar tomonidan Oʻrta Osiyoning boshqa hududlariga temir yoʻl izlari yotqizilgan edi. Masalan, 1880-1881-yillarda Kaspiy dengizining Mixaylovsk qoʻltigʻidan Samarqandgacha boʻlgan 1335 verst uzunlikdagi Kaspiyorti temir yoʻli barpo etidi. 1895-1898-yillarda Samarqand-Andijon, Toshkent, Qoʻqon, Marv, Kushkagacha boʻlgan masofada temir yoʻl qurildi. Kaspiyorti harbiy temir yoʻli Samarqand-Andijon yoʻli bilan birlashtirilib, Turkiston temir yoʻli, deb nomlandi.[1] Albatta minglab kilometr temir yoʻl qurilishi bu hududlarni rivojlantirish uchun emas, aksincha, bu hududlarni abadiy mustamlaka sifatida saqlab qolish maqsadida qilingan edi.

Sovetlar hokimiyatga kelgandan soʻng mamlakatni cheka hududlarida oʻz hokimiyatlarini mustahkamlash va qizil armiya yordamida mustamlakalarda koʻtarilgan qoʻzgʻolonlarni bostirish uchun temir yoʻl transportini rivojlantirish bolsheviklar siyosatini ustuvor yoʻnalishlaridan biriga aylandi. Sovetlar uchun imperiya hududlarini nazoratda ushlab turish va hom ashyo bazasiga aylantirish uchun mustamlakalarni markazga iqtisodiy qaramligini kuchaytirish eng dolzarb masala boʻlgan. Mazkur siyosatni temir yoʻllarsiz amalga oshirish imkonsiz boʻlgan.[2]

Xorazm vohasiga temir yoʻl Oʻrta Osiyoning boshqa hududlariga nisbatan kechroq kirib kelgan. XX asrning 20 yillarida Quyi Amudaryo hududida 2 millionga yaqin aholi mavjud boʻlib ularning xalq xoʻjaligi ehtiyojlarini temir yoʻllarsiz taʼminlab boʻlmas edi. [3]

1923 yil 23 oktyabrda XXSR Markaziy Ijroiya Qoʻmitasi quyidagi mazmunda qaror qabul qilgan: "Xorazm respublikasi Chorjoʻy va Urganch oraligʻida temir yoʻl qurishni oʻta zarur deb hisoblaydi. Shu bilan bir qatorda

Xorazm temir yo‘l qurilishiga ishchi kuchidan boshqa hech narsa berolmaydi. SSSR hukumatiga Xorazmga temir yo‘l izlarini yotqizish juda muhim ekanligini bildirish uchun, Iqtisodiy Kengashga zarur loyihani tayyorlash va uni Moskvaga ketadigan komissiya a‘zolariga yetkazib berish taklif etilsin". [4]

Ammo sovet hukumati Xorazm rahbarlarining iltimoslarini inobatga ham olmaydi. Faqat 1929 yilda Xorazmda dastlabki temir yo‘l Urganchdagi paxta zavodi va yog‘- moy zavodi o‘rtasida qurilgan. Mazkur tor yo‘lakli va vagoni ot bilan tortiladigan (konka) temir yo‘l paxta xom-ashyosini tozalangandan keyin chiqadigan chigitni qayta ishlash va tayyor mahsulotni (yog‘- moy, sovun, talqon, sheluxa va h.) tashish uchun har ikki korxonaga xizmat qilgan. [5]

1934 yilda Urganch shahri bilan Cholish bandargohi (porti) orasiga motorlashtirilgan temir yo‘l o‘tkazilgan. Yangi yo‘l Amudaryo orqali kemalarda tashib keltiradigan og‘ir yuklarni Urganchga va u yerdan paxta, yog‘ va boshqa mahsulotlarni bandargohga tashish imkoniyatini vujudga keltirdi. Bu borada barcha holatlarni tanqid qilavermasdan, xalq xo‘jaligini rivojlantirishning 1933-1937 yillarga mo‘ljallangan ikkinchi besh yillik rejalarida Xorazmga temir yo‘l izlarini yotqizish ko‘zlanganligi va uning ham amalga oshmasdan qolganligini eslab o‘tish joizdir. Bu davrda ko‘mir va o‘tin bilan yuritiladigan parovozlar o‘rniga, neft bilan ishlatiladigan dastlabki teplovozlarni yura boshlagan edi.[6]

Quyi Amudaryo havzasida joylashgan viloyatlar uchun temir yo‘l transportining yo‘qligi, ikkinchi jahon urushi yillarida o‘z qadrini ko‘rsatdi. Hududda yoqilg‘i, kimyoviy o‘g‘itlar, sanoat mollarining yetishmovchiligi bilan bir qatorda juda ko‘plab xomashyo, birinchi navbatda zarur bo‘lgan paxta tolasi, yig‘ilib qoldi. Odamlar frontga Aralsk bandargohi va Amudaryodan suv yo‘llari orqali Chorjo‘yga jo‘natilgan .[7]

Urushning g‘alaba bilan tugallanganligi va mamlakatdagi ma‘naviy ko‘tarinkilik mavjud bo‘lgan bir sharoitda Xorazmga temir yo‘l izlari yotqizish takliflari yana ilgari surildi. Chunki viloyat va butun Quyi Amudaryo hududi markazdan kelayotgan xalq xo‘jalik mollarini kam oladigan va o‘z xom-ashyosini tashish imkoniyatidan deyarli mahrum bo‘lib qolgandi. Amudaryo kemachiligi inqiroz holatida bo‘lib, yuklarni juda kam miqdorda tashish imkoniyatiga ega edi. Masalan, 1947 yilda hududning non mahsulotlariga ehtiyoji 76.200 tonna bo‘lgan bir vaqtda, O‘rta Osiyo kemachilik floti yordamida 8475 tonna g‘alla, neft mahsulotlari — 50 ming tonna o‘rniga 17.340 tonna olib kelingandi. Ayniqsa, “Uzxloptrans” tresti avtomobillari benzin yetishmasligi sababli deyarli to‘xtab qolgandi. Shu boisdan

1947 yil iyulida Xorazm viloyatidan rejadagi paxta xom-ashyosi 33,4 % va Qoraqalpog‘istondan 15,2 % tashib chiqarilgandi, xolos.[8] Xulosa o‘rnida shuni takidlash joizki, bu davrda Xorazmga temir yo‘l izlari 1929-yilda allaqachon paydo bo‘lgan bo‘lsada lekin, bu hali qisqa masofa uchun mo‘ljallangan va otga qo‘shilgan arava bu yo‘lda harakatlangan. To 1947-yilgacha Xorazmda temir yo‘l qurish turli sabablarga ko‘ra kechikkan yoki kechiktirilgan. Bu transport turiga bo‘lgan ehtiyoj oxir-oqibat 1947-1952 yillarda Xorazmni O‘zbekiston va SSSRni boshqa hududlari bilan bog‘laydigan temir yo‘l liniyasining qurilishiga olib keldi.

### Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Asqarov A. va boshqalar, O‘zbekiston tarixi, 1-jild. — Toshkent: “Ma’naviyat”, 2023. – 326 b.
2. Mahmudov M. Jumaniyozov F. Xorazm transporti kecha va bugun. — Buxoro: “Durdona”, 2020. –B. 80.
3. Baxt yo‘li. — Urganch: “Murabbiy”, 1992. –B. 9.
4. O‘zMA, 80-jamg‘arma., 1-ro‘yxat. 5-ish, 42-varaq
5. Xudayberganov M. Xorazm paxta tozalash sanoati tarixi. — Toshkent: “Sharq”, 2004. – B. 37
6. Mahmudov M. Jumaniyozov F. Xorazm transporti kecha va bugun. — Buxoro: “Durdona”, 2020. – B. 84-85.
7. Лазаров М. Потерянная флотилия. — Ленинград.1978. – С. 37.
8. Кзыл Каракалпакстан 12 феврал 1947 йил.