

ЎЗБЕКИСТОНИНГ ЖАНУБИЙ ВИЛОЯТЛАРИ ТРАНСПОРТ-ЛОГИСТИКА ВА КОМУНИКАЦИЯ ТИЗИМИДА ЙЎЛ ТРАНСПОРТИНИНГ АҲАМИЯТИ

Хидиров Холмамат Джўраевич

Термиз давлат педагогика институти Педагогика ва ижтимоий

фанлар факультети Тарих кафедраси профессори в.б.,

тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)

UDK: 94(575.1)

<https://orcid.org/0009-0007-7891-0023>

Аннотация: Сурхондарёда йўл қурилиши тарихи нихоятда қадим даврга бориб тақалади. Ушбу ҳудуддан ўтувчи Буюк ипак йўли қадимдан серкатнов бўлган, савдо - сотиқ ривожланган бўлиб, йўллар мунтазам тарзда кўп тармоқларга бўлиниб турган.

Калит сўзлар: автомобиль йўллари, почта йўли, транспорт тизими, Катта Ўзбек тракти, Сурхон тракти.

Аннотация: История дорожного строительства в Сурхандарье уходит корнями в очень древние времена. Великий шелковый путь, проходящий через эту местность, издревле был оживленным, была развита торговля, и дороги регулярно делились на множество ответвлений.

Ключевые слова: автомобильные дороги, почтовый тракт, транспортная система, Большой Узбекский тракт, Сурханский тракт.

Abstract: The history of road construction in Surkhandarya goes back to very ancient times. The Great Silk Road passing through this area has been busy since ancient times, trade was developed, and the roads were regularly divided into many branches.

Key words: highways, postal route, transport system, Greater Uzbek tract, Surkhan tract.

КИРИШ (ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION). XIX аср охири – XX аср бошларида савдо-сотиқнинг ривожланиши янги йўлларни қуришни талаб қилди. Негаки, шаҳарлар ва қишлоқлар орасида фақатгина қарвон йўллари мавжуд бўлиб, тоғли жойларда йўллар ҳавфли эди[1.183]. Бунга ҳисобга олган ҳолда ҳукумати Шарқий Бухородаги

рус гарнизонлари билан алоқани яхшилаш ва савдо-сотиқни алоқаларини йўлга қўйиш мақсадида Самарқанд-Термиз почта йўлини қуришга қарор қилди. Самарқанд – Термиз почта йўли лойиҳасини Россия ҳарбий вазири Куропаткин топшириғи асосида французларнинг Жазоирдаги қурилиши асосида амалга оширилган. Рус ҳарбий зобити, подполковник Мельников Самарқанд – Термиз почта йўлидаги энг оғир участкаларнинг оралиқ масофаси ва улардан ўтадиган вақтни ҳам ҳисоблаб чиқиб ахборот берган. Унинг ахборотида қуйидаги маълумотлар келтирилади. Лайлагон – Чилонзор, 11, 5 верст, 43 минут. Сайроб – Дарбанд, 16 верст, 2 соат 50 минут. Дарбанд – Оқработ, 21 верст, 2 соат 55 минут[2.218].

МУҲОКАМА (ОБСУЖДЕНИЕ / DISCUSSION). 1900 йили Бухоро амири Абдулахад ва чор ҳукумати амирлик аҳолиси кучи билан рус ҳарбий инженерлари ва Туркистон сапёр батальони бошлиқлари раҳбарлигида 376 верстли Самарқанд-Термиз алоқа йўли ва 14 та мустақамланган станциялар қуриш ҳақида махсус шартномага имзо чекдилар. Алоқа йўли 1902 йили ишга туширилди. Рус мутахассислари раҳбарлигида Бухоро амирлиги маблағи ҳисобидан Шерободни Термиз билан боғлайдиган почта-телеграф идораси қурилди. Почта-телеграф йўлининг барпо этилиши рус-бухоро савдосини яхшилаш билан бирга маданий жиҳатдан ҳам катта аҳамиятга эга бўлди[5.281]. Самарқанд ва Термиз ўртасида Ғузор–Шеробод орқали ўтадиган почта йўли арава сиғадиган қилиб қурилган бўлиб, савдо ва ҳарбий аҳамиятга эга эди. Почта йўли ёзда чанг, қишда юриб

бўлмайдиган даражада лой бўлар эди. Бунақа кийинчиликларни фақатгина шағалқум йўли қуриш билангина бартараф қилиш мумкин эди, лекин бунга аҳолининг ҳам, ҳукуматнинг ҳам қурби етмас эди. Баъзи йилларда йўлнинг ёмонлиги сабабли, пахтани тайёрлов манзилларига кузда ташиб бериша олмас ва бу иш баҳорга қолдирилар эди. Маблағ ва йўл қурилиш материаллари етишмаслигидан айрим сувоқар ариқлар устида кўприкларни жуда энсиз ва калта қилиб қуришар эди. Шу сабабли сувли ариқлардан ўтиш жуда мушкул иш эди. Кўприклар ва қайиқларнинг йўқлиги боис тез оқар дарёлардан оқимга қараб саёз жойлардан ўтилар эди. Асосий йўллар карвон йўллар ва йўлакчалар эди. Транспорт эса отга қўшиладиган ёғоч аравалар эди. Ўзбекистон транспорт тизимини ривожланиш босқичлари ва тараққиётига эътибор берилганда, XX асрда ушбу соҳада янги йўл қурилишлари амалга оширила борилганлигига гувоҳ бўлиш мумкин. 1913 йилда Ўзбекистон ҳудудида жами 1,1 минг км йўллар мавжуд бўлиб, бунинг 0,03 км. тош ётқизилган йўллардан иборат эди. Сурхондарёда автомобиль йўллари қурилиши 1920 йилларга бориб тақалади. 1920 йилда давлат иншоотларининг Туркистон Бош қўмитаси ташкил этилди. Ушбу ташкилот 1922 йилгача фаолият кўрсатган бўлса-да, амалда йўл хўжалиги бўйича ҳеч қандай иш бажармади. 1922 йил ноябрда Туркистон маҳаллий транспорт ташкилоти ташкил этилди, бироқ, давлат томонидан маблағ ажратилмаганлиги туфайли воҳада ҳеч қандай амалий ишлар қилинмади. XX аср бошида Ўзбекистонда 27 минг км йўл бўлиб, асосан от арава, карвон ва йўловчиларга мўлжалланган, шундан фақат 2 минг км га шағал ётқизилган эди[12]. 1920 йилга қадар йўл ишлари билан мунтазам шуғулланадиган давлат ташкилоти бўлмаган. 1922 йил ноябрда Туркистон маҳаллий транспорт бошқармаси, 1925 йил июнда Сурхондарё вилоят йўл бошқармалари ташкил этилди[12]. XX асрнинг 30-йилларида Сурхондарёда автомобиль корхонаси пайдо

бўлди. Автомобилда юк ташиш йўлга қўйилиши туфайли, аравада юк ташиш ишлари камайди[1.183]. 1931 йилдан вилоят автотранспорт ва тош йўллар бошқармаси ташкил этилди. Қайд қилиш керакки, 1933 йилгача вилоятда юқорида айтилган йўл бошқармаларининг бирор бир бўлими йўқ эди[13]. Бу даврда йўл хўжаликларини аҳволи фожияли ҳолатда эди. Янги йўллар қурилмас, эскилари эса таъмирланмас эди. Шу сабабли аҳоли яшаш марказлари орасида транспорт алоқалари тупроқли йўллар ва сўкмоқлар орқали, араваларда бажарилар эди. Бундай аҳвол 1932 йилгача давом этди. Пахта етиштириш ва бошқа қишлоқ хўжалик маҳсулотларини етиштириш йилдан-йилга кўпайиб бориши натижасида йўл қурилиши ва йўлларни таъмирлаш ишларига ҳам эътибор берилди. 1930 йилда Тўпаланг дарёси устида узунлиги 150 м бўлган кўприк қурилди[10]. Йўл қурилиши 1930 йилларда сезиларли ўсиб, Сариосиё, Денов, Шўрчи, Жарқўрғон туманларини бирлаштирадиган шох йўл қуриб битказилди. 1935–1936 йиллари шу йўлдан от аравалар, туяларда Душанбе шаҳрини қуриш учун ғишт ташилди[14]. Транспорт соҳасида амалга оширилган ишлар, йўл қурилиши, йўловчиларга хизмат кўрсатиш, юкларни ўз вақтида манзилларига олиб бориш соҳасида Ўзбекистонда ўзига хос ишлар амалга оширилди. Ўзбекистонда 1940 йилда жами йўл тармоқларининг узунлиги 1,9 минг километрни ташкил этган. Шундан тош-бетон қопланган автомобиль йўлларининг узунлиги 31,6 км, унинг 4,3 км.и қаттиқ бетон қопламалардан иборат эди. Ҳашар орқали сув иншоотларини қуриш тажрибасига асосланиб, ўша йили автомобиль йўлларини қуриш ишлари давом эттирилди. 1940 йилда узунлиги 708 километр бўлган Катта Ўзбек тракти, яъни Тошкент–Самарқанд–Термиз йўлини қуриш учун алоҳида қарор қабул қилинди. Бу йўлни қуриш давомида Сурхондарё вилоятида узунлиги 145 километрлик йўл тармоқлари ишга туширилди. Шунингдек, 87 километрлик Оқрабод–Шўроб ва Дарбанддаги тоғли доводдан йўл

ўтказилди. Қолган 58 км масофада кумли ва барханли жойларда шағал–кум тўкилиб, йўл қурилди[15]. Сурхон воҳасининг лойиҳа асосида йўл қурилиши ва сунъий иншоотлари учун маҳаллий қурилиш материалларидан имкони борича кўпроқ фойдаланиш назарда тутилиб, йўл қурилиш бошқармаси вилоятга, туманга, колхозга ва бригадаларга бўлинди. Қурилиш ишларига раҳбарлик қилиш учун «Штаб» ташкил қилинди ва ҳар бир ҳудуд телефонлаштирилди. Қурувчилар учун чойхона, маданий ва тиббий хизмат учун дўконлар, ошхоналар ташкил этилди. Колхозчиларнинг ҳамкорлиги оммавий тус олди. Йўл устидаги қоплама учун шағал–кумлар йўл яқинида жойлашган карьерлардан қазиб олиниб фойдаланилди. Майда оқар сувларни ўтказиш иншоотлари учун тошлардан ва маҳаллий хом ашёлардан фойдаланилди. Шу иншоотларнинг кўпчилиги ҳозирги кунда ҳам (Окрабод–Сайроб йўли) сақланиб турибди[16]. Кўприк қурилишида биринчи марта метан кондинциясиз қувурлардан фойдаланиб, Шўроб, Қорасув каби дарёлар устидан катта кўприклар қурилди. Тезкор халқ ҳашари йўли билан қурилган кўприклар йўл хўжалигини яхшилаб, йўлсизлик муаммоларини бартараф қилди. 1940 йилда Сурхондарёда Катта Ўзбек тракти қурилиши ва шу йўлдан фойдаланиш ишларини бажарадиган биринчи ташкилот пайдо бўлди[11]. Уруш олди йилларида йўллар ётқизишда кўпгина ишлар бажарилган, йўлсизликни тугатиш бошланган бўлса ҳам, маблағ ва қурилиш материалларининг етишмаслигидан бу соҳадаги ишлар тўла рўёбга чиқмади. Темир йўл жуда кам, тош йўллар эса халқ хўжалигининг ҳамма тармоқларига юкларни ташиб етказиш имконига эга эмас эди. Йўлларнинг носозлиги халқ хўжалиги учун бошқа кийинчиликларни ҳам келтириб чиқарди. Чунончи бу ҳол пахта экиш учун ерларни ўзлаштиришга, қишлоқ хўжалигининг бошқа экинларини кўпайтириш, ишлаб чиқариш кучларини ҳудудий ташкиллаштиришга имкон бермас ва аҳолининг транспортга бўлган

эҳтиёжини қондирмас эди. 1945–1949 йилларда автотранспортда юк ва йўловчилар ташиш ҳажми ўсди. Шу йилларда республикага 9548 та янги юк автомобили келтирилди[7]. Ўзбекистонда автомобиль хизматидан фойдаланиш йилдан йилга ошиб бориши натижасида янги йўл қурилишлари амалга оширилди, йўлларнинг сифат ва самарадорлиги анча яхшиланди. Ўзбекистонда шағал ётқизилиб, асфальт қилинган йўллар 1940 йилда 31,6 минг км, 1965 йилда 27,5 минг км, 1970 йилда 28,3 минг км, 1973 йилда 29,4 минг км, 1975 йилда 30,5 минг километрни ташкил этди[8.233]. 1955 йил бошларида Сурхондарё вилоятидаги йўл тармоқларининг ҳолати бир мунча яхшиланди. Лекин бу ерда йўл қурилиши ишлари континентал, тез ўзгарувчан об-ҳаво шароитида бажарилганлиги боис йўл хўжалиги қолоқлигича қолар ва бу соҳа халқ хўжалигининг бошқа тармоқларидан ортда қолаётган эди. Шунинг учун вилоятда қисқа муддат ичида йўлсизликни тугатиш муаммоси пайдо бўлди. Йўлсизликда хом ашё, техника ва маблағ ресурсларини топиш, йўллар қурилиши ва уларни қайта таъмирлашни механизациялаш, йўл устларини капитал типдаги қопламалар билан қуриш, қурилишни тезлаштира оладиган технологияни ўзлаштириш талаб қилинарди. Вилоятда шағал–кум аралашмасига Жарқўрғон нефтини аралаштириб йўлга ётқизиш жорий этилди. Бу эса ҳудудда йўл қурилиш суръатини тезлаштиришга ёрдам берди. 1952–1954 йилларда Катта Ўзбек трактининг Термиз шаҳрининг шимолий дарвозаси бўлимида, Эски Термиз–Каптархона, Ангор йўналишларида шу усул қўлланилди. Бу биринчи тажриба сифатида амалга оширилди. 1953–1955 йилларда Сурхон трактидаги Навшаҳар–Қорақир–Жарқўрғон йўллари ҳам шу усул қўлланилди[9]. Совет ҳукумати иккинчи жаҳон урушидан кейинги йилларда автомобиль йўл қурилишига жиддий эътибор берди. Хом ашё манбалари жойлашган ҳудудларни Марказ билан

боғлаш мақсадида катта йўл трассаларини қуришга киришиб, Ўзбекистон ҳудудида ҳам йирик йўл трассаларини бирлаштириш билан боғлиқ лойиҳаларни амалга оширди. Пахта ва қишлоқ хўжалик маҳсулотларини белгиланган манзилларга етказиш бўйича махсус таянч йўллари ишга туширилди. Ўзбекистонда 1953 йили 6,5 минг километр тош йўллар, 0,9 километр асфальт-бетон йўллар топширилган бўлса, 1958 йилда 8,1 минг километр тош йўллар, 3,3 минг километр асфальт-бетон йўллар қуриб фойдаланишга топширилди[6.237]. Фойдаланишга топширилган автомобиль йўллар асосан янги ўзлаштирилган қўриқ ва бўз ерлар, янги барпо этилган шаҳарлар, давлат хўжаликлари, маъмурий марказлар ҳисобида бўлиб, аҳоли кўп истиқомат қиладиган аҳоли пунктлари, тоғ, тоғолди қишлоқлари бундан истисно эди. Бундай жараёни амалга оширишдан мақсад марказ манфаатлари асосида, белгиланган режа бўйича пахта хом ашёсини ташиб кетишга мўлжалланган эди.

ХУЛОСА (ЗАКЛЮЧЕНИЕ / CONCLUSION). Сурхон воҳасида йўл тармоқларини қуриш ва ишга туширишдан асосий мақсад марказни хом ашёга бўлган талаб ва эҳтиёжларини қондириш, кўчириб келтириладиган русий аҳолининг ижтимоий-иқтисодий шароитларни яратиш, янги аҳоли манзилгоҳларни қурилиш ашёлари билан таъминлаш, шунингдек аҳолига хизмат кўрсатиш тармоқлари орқали ҳарбий стратегик имкониятларни мустаҳкамлаш каби масалалар муҳим қилиб олинган эди. Маҳаллий аҳолига йўловчи хизматини кўрсатиш кўпроқ Марказ манфаатларини ҳисобга олган ҳолда амалга оширилди. Совет тузумининг иқтисодий-сиёсий зиддиятлари, ишлаб чиқариш ва таъминотдаги узилишлар, маъмурий-буйруқбозлик тизимидаги ноаниқ кўрсатмалар, сохта мажбуриятлар, дабдабали баландпарвоз чақириқлар темир йўл тизимида ҳам ўз салбий таъсирини кўрсатди.

АДАБИЁТ ВА МАНБАЛАР РЎЙХАТИ (ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТРАТУРА / REFERENCES):

1. Азимов М. Термиз тарихи (энг қадимги даврлардан XXI аср бошигача). – Қарши: Насаф, 2001. – Б.183.
2. Турсунов С., ва бошқалар. Термиз тарихи. –Б. 218.
3. Турсунов С.Н. Сурхондарё вилояти тарихини ўрганиш –Тошкент: А.Қодирий, 1997. – Б.46.
4. Турсунов С.Н., Қобилов Э.О.Пардаев Т., Муртазаев. Б Сурхондарё тарихи кўзгусида. – Тошкент: Шарқ, 2001. –Б.317.
5. Умаров И., Раҳмонов Ҳ., Худойбердиев Э. Сурхон воҳасида этник тарих ва этномаданий жараёнлар (хатакилар уруги мисолида). –Тошкент: Алишер Навоий номидаги Ўзбекистон Миллий кутубхонаси, 2014. –Б. 281.
6. Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. – С.237.
7. Ўзбекистон Миллий архиви, 303-фонд, 2-рўйхат, 135-иш, 54-варак.
8. Народное хозяйство Узбекской ССР 1975. – Ташкент: Узбекистан, 1976. – С.233.
9. Сурхондарё вилоятида давлат архиви, 76-фонд, 1-рўйхат, 754-иш, 72-73-вараклар.
10. Сурхондарё вилояти давлат архиви, 95- фонд, 1-рўйхат, 189-иш, 14-варак.
11. Сурхондарё вилояти давлат архиви, 454-фонд, 3-рўйхат, 464-иш, 63-варак.
12. Сурхондарё вилояти давлат архиви, 95-фонд, 1-рўйхат,15-иш, 28- варак.
13. Сурхондарё давлат архивининг Денов филиали, 425- фонд, 1-рўйхат, 21-иш, 9-варак.
14. Сурхондарё давлат архивининг Денов филиали, 425-фонд, 1-рўйхат, 29- иш, 31-варак.