

1917-1991 YILLAR DAVOMIDA ORTA OSIYO, XUSUSAN O'ZBEKISTON HUDUDIDA TEMIR YO'LLAR TARMOG'INING KENGAYISHI

Niyazov Adxam Abduganiyevich

Chirchiq davlat pedagogika universiteti, geografiya fanlari bo'yicha falsafa doktori(PhD).

Annotatsiya: Mazkur maqolada 1917-1991 yillar mobaynida O'rta Osiyo, shu jumladan O'zbekiston hududida qurilgan temir yo'llar, ularning uzunligi, bog'lab turgan aholi punktlari va ahamiyatiga to'xtalib o'tilgan. Shuningdek, o'rganilgan davrdagi temir yo'llarga oid ma'lumotlar xronologik tarzda taqdim etilgan hamda xaritada ko'rsatilgan.

Kalit so'zlar: O'rta Osiyo temir yo'llari, izotermik vagonlar, Chorjo'y–Qo'ng'irot temir yo'li, "Turksib" temir yo'li, Nukus – Chimboy temir yo'li, Angren ko'mir havzasi, Toshkent temir yo'l uzeli, ER9E rusumli elektropoyezdi.

РАСШИРЕНИЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ СРЕДНЕЙ АЗИИ, В КАЧЕСТВЕ УЗБЕКИСТАНА, В 1917-1991 ГОДАХ

Ниязов Адхам Абдуганиевич

Чирчикский государственный педагогический университет (Чирчик, Узбекистан), доктор философии по географическим наукам (PhD).

Аннотация: В данной статье рассматриваются железные дороги, построенные в Средней Азии, включая Узбекистан, в период с 1917 по 1991 год, их протяженность, соединяющие населенные пункты и их значение. Также информация о железных дорогах за исследуемый период представлена в хронологическом порядке и показана на карте.

Ключевые слова: Среднеазиатские железные дороги, изотермические вагоны, железная дорога Чарджоу – Кунград, железная дорога "Турксиб," железная дорога Нукус – Чимбай, Ангренский угольный бассейн, Ташкентский железнодорожный узел, электропоезд ER9E.

EXPANSION OF THE RAILWAY NETWORK IN THE TERRITORY OF CENTRAL ASIA, AS UZBEKISTAN, IN 1917-1991

Niyazov Adham Abduganievich

Chirchik State Pedagogical University, doctor of philosophy in geography (PhD).

Abstract: This article examines the railways built in Central Asia, including Uzbekistan, between 1917 and 1991, their length, connecting

settlements, and their significance. Also, information about railways for the period under study is presented in chronological order and shown on the map.

Keywords: *Central Asian railways, isothermal wagons, Charzhou – Kungrad railway, Turksib railway, Nukus – Chimbay railway, Angren coal basin, Tashkent railway junction, ER9E electric train.*

1917 yilda Rossiya imperiyasi o'rnida iqtidorga kelgan sho'rolar hukumati ilk yillardanoq, mamlakat iqtisodini tubdan o'zgartirib yubordi. Xo'jalik yuritishning mutlaqo yangicha usullarini joriy etdi. Mulkka egalik qilishni shakl-shamoyili mazmunan yangicha tus oldi. Xususiyl mulkchilikdan butkul voz kechilib, uning o'rnini jamoaviy, to'g'rirog'i davlat mulkchilik shakli egalladi. Barcha-barcha sohalar to'liq va to'g'ridan-to'g'ri davlat nazoratiga olindi. Jumladan, temir yo'l transporti ham. Hech ikkilanmasdan aytish mumkinki, sobiq Ittifoq davrida barcha transport turlari qatori temir yo'l transporti ham anchayin taraqqiy etdi. 1920 yillardan O'rta Osiyo temir yo'llarining ko'p qismida qayta qurish, rekonstruksiya va ta'mirlash ishlari olib borildi. Shu ishlar bilan birgalikda yangi temir yo'l yo'nalishlarini qurish ishlari ham boshlab yuborildi.

O'tgan asrning dastlabki choragida O'rta Osiyo temir yo'llarida sezilarli ravishda rekonstruksiya ishlari amalga oshirilgan. 1918-1940 yillar orasida 800 km dan ortiq uzunlikda yangi yo'llar qurildi. Jumladan, 1922 yilda Farg'ona – Quvasoy, 1924 -yilda Qarshi – Kitob (132 km), 1925- yilda Amudaryo – Termiz (11 km), 1926- yilda Termiz – Jarqo'rg'on (33 km) va Farg'ona – Qizilqiya (44 km), 1927- yilda Andijon – Tentaksoy (hozirgi Paxtaobod tumani yaqinidagi stansiya) (18,2), 1928-1932 yillarda esa Jarqo'rg'on – Dushanbe (248 km), 1931-yilda Asaka –Shahrixon, 1935- yilda 33 km masofada Uchqo'rg'on – Toshko'mir.

Tarixda "Turksib" nomi bilan qolgan, 1929-1931 yillarda foydalanishga topshirilgan uzunligi 1452 km bo'lgan Turkiston – Sibir temir yo'lining O'zbekiston temir yo'li bilan ulanishi ham mintaqa rivojida muhim ahamiyatga ega bo'lgan.

Jahon tajribasida dastlabki teplovoz-lokomotiv orqali tortadigan poyezdlarda yo'lovchi va yuk tashish O'rta Osiyo temir yo'lida 1931 yilda Ashxobod – Dushak hamda Ashxobod – Bamu yo'nalishlarida yo'lga qo'yilgandi. O'rta Osiyo temir yo'l transportida yangi bir soha vagonsozlik vujudga kela boshladi. Ilk marotaba 1935 yilda Termiz, Qarshi va Hovos stansiyalarida vagon ta'mirlash punktlari qurildi. Samarqand, Kogon, Qo'qon shaharlarida esa vagon depolari bunyod etildi. Mazkur ishlab chiqarish va ta'mirlash korxonalarini qurilishi vagonlarning ishlab chiqarish-texnik ta'mirlash bazasini mustahkamlashga asos solindi hamda O'rta Osiyo temir yo'l transportining faoliyati zarur bo'ladigan vagonlarga bo'lgan ehtiyojni qondirilishida muhim ahamiyatga ega bo'ldi.

Shuningdek, To'qimachi, Andijon, Ashxobod stansiyalarida yo'lovchi vagonlarini ta'mirlash-jihozlash punktlari, 16 ta yarim vagon va platformalarni

tayyorlash punktlari, 13 ta yopiq va izotermik vagonlarni kompleks tayyorlash punktlari, 5 ta yuvish-bug‘lash stansiyalari va refrijerator seksiyalarini jihozlash punktlari tashkil etildi. Sirdaryo stansiyasida refrijerator seksiyalarini ta‘mirlashni ta‘minlovchi refrijerator deposi qurildi. Yo‘lda 18 ta asosiy lokomotiv deposi mavjud bo‘lib, ularda lokomotivlarga texnik xizmat ko‘rsatish va joriy ta‘mirlashning barcha turlari amalga oshirilgan.

Xorazmga temir yo‘l yotqizish taklifi 1910 yilda bosh vazir Said Islomxo‘ja, 1922 yilda RSFSR muxtor vakili B.G. Gorodeskiy tomonidan ilgari surilgan va ikkinchi besh yillik (1932-1937) rejasiga kiritilgan bo‘lsada, amalga oshmay qolgan. SSSR Ministrlar Sovetining 1947 yil 28 martda qabul qilgan “Chorjo‘y–Urganch–Qo‘ng‘irot temir yo‘lini qurish to‘g‘risida”gi qarori asosida Temir yo‘llar vazirligida dastlab Chorjo‘y–Toshsoqa oralig‘idagi yo‘lni qurishga ruxsat berilgan. Qurilishga 509.246.700 rubl mablag‘ ajratildi, shundan 217,0 mln. rubl Chorjo‘y–Urganch oralig‘idagi birinchi navbat yo‘lni barpo etishga mo‘ljallangandi.

Ikkinchi Jahon urushi yillarida yo‘l O‘rta Osiyoni Kavkaz va SSSR markazi bilan bog‘lab turgan. Uning o‘tkazuvchanlik qobiliyatini sezilarli darajada oshirish, kamyob materiallar va ehtiyot qismlarni joyida ishlab chiqarish choralari ko‘rildi. Qisqa muddatda 9 ta cho‘yan quyish va 3 ta po‘lat quyish sexi, Toshkent – Angren (1941-1945) va Amudaryo – Dushanbe liniyalari qurildi. 1941-1945 yillarda uzunligi 118 km bo‘lgan To‘qimachi-Angren liniyasi ham qurilgan. Shuningdek, Angren ko‘mir havzasiga va Chirchiq elektrokimyo kombinatiga temir yo‘l izlari yotqizilgan. (1-rasm).



1-rasm. Angren ko‘mir konidan harakatlanayotgan tarkib. 1975 yil. TASS dan olingan rasm.

1947 yil 26 avgustdan boshlab Amudaryo flotiliyasi, avtomobillar, aravalar, bir qism mehnatkashlar vakillari samolyotlarda temir yo‘l izlari yotqiziladigan joylarga keltirila boshlandi.

1945-1960 yillarda mobaynida umumiy uzunligi 1500 km dan ortiq bo'lgan temir yo'llar qurildi. Xususan, 1947- yilda Salar-Barraj, 1957 -yilda Chorjo'y-Qo'ng'iro't (627 km), Xo'jayli - Qo'ng'iro't, 1960-1974 yillarda Qo'ng'iro't - Beynov (408 km), 1959-1962 yillarda Navoiy - Uchquduq(289 km) va 1960-1962 yillarda Jizzax – Sirdaryo(hozirgi Mehnat)(133 km) yo'nalishlari qurilib, foydalanishga topshirildi. Natijada 1958 - yilda respublikadagi temir yo'llarning umumiy uzunligi 2 274 km dan 1965 - yilda 2 755 km ga yetdi hamda mamlakat hududining 1000 kvadrat kilometriga to'g'ri keladigan yo'l tarmoqlarining zichligi 6.1 kilometrni tashkil etadi.

1952 yil 31 dekabrda Ashxobod temir yo'lining Urganch–Chorjo'y orasidagi 400 km. yo'ldan xalq xo'jaligi yuklari va yo'lovchilar uzluksiz tashiy boshlandi. 1953 yil 28 dekabrda Xo'jayliga poezd yura boshladi. 1955 yil 24 iyulda 627 km. uzunlikdagi Chorjo'y–Qo'ng'iro't temir yo'lining ikkinchi navbati foydalanishga topshirildi.

Sovet hokimiyati yillarida respublikada yangi foydali qazilma konlarining ochilishi, bu joylarda yangi shaharlarning paydo bo'lishi, Mirzacho'l va Qarshi cho'llarining qo'riq va qumli tuproqlarining o'zlashtirilishi Markaziy Osiyodan Rossiyaning markaziy hududlariga ikkinchi "transport yo'lagi"ni ochish, Volgabo'yi va Kavkaz mintaqalariga chiqish imkoniyatini ta'minlash, noratsional uzun va aylanma yo'llarni bartaraf etish uchun yangi temir yo'llarni qurish zaruratini keltirib chiqardi. Shuning uchun bir qator temir yo'l liniyalari qurilib, foydalanishga topshirildi: 1947-1955-yillarda 627 kilometr uzunlikdagi Chorjo'y-Qo'ng'iro't liniyasi, 1959-1962-yillarda Tinchlik, Karmana, Konimex, Qoraqota, Qizilquduq va Uchquduq kabi aholi punktlarini o'z ichiga olgan 289,2 kilometr uzunlikdagi Navoiy-Uchquduq liniyasi, 1957-yilda 110 kilometr uzunlikdagi Sirdaryo-Jizzax liniyasi, 1966-1970-yillarda 154 kilometr uzunlikdagi Samarqand-Qarshi 3-liniyasi, 1972-yilda 408 kilometr uzunlikdagi Qo'ng'iro't-Beynov liniyasi. Bu temir yo'l liniyalarining ochilishi O'zbekiston va O'rta Osiyoning boshqa respublikalariga Volgabo'yi va Kavkaz mintaqalariga chiqish imkonini berdi, Qoraqalpog'iston ASSR, Xorazm va Toshhovuz viloyatlarini Markaziy Osiyo respublikalarining ma'muriy va sanoat markazlari bilan bog'ladi, O'zbekistonda rangli metallurgiya rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatdi, yuk va yo'lovchi tashishga bo'lgan talabni qondirishda muhim rol o'ynadi, Mirzacho'l, Qarshi va Sherobod cho'llari yerlarining o'zlashtirilishiga ijobiy ta'sir ko'rsatdi hamda bu hududlarda ishlab chiqarish kuchlarining rivojlanishiga yordam berdi.

1963 yilda Krasnovodsk – Baku parom yo'lini ochilishi, O'rta Osiyo temir yo'lini Ozarbayjon orqali Kavkaz temir yo'l tarmog'i bilan bog'lanishga imkon berdi.

1965 yilda Qozog'iston temir yo'lvchilari Maqat–Beynov va 1967 yilda Maqat–Mang'ishloq–Uzun yo'llarini qurib, foydalanishga topshirdilar. 1972 yil 24 dekabrda Ustyurtdagi juda murakkab sharoitda barpo etilgan, Karakalpakiya, Jasliq kabi 20 stansiya va razyezdlardan o'tadigan Qo'ng'iro't–Beynov temir yo'li ochiladi.

Mamlakat hududida temir izlarni yotqizish ishlari davom ettirilib 1966-yilda Keles - O'zbekiston (47 km), 1967 -yilda Barraj – Xojikent (17 km), 1968-1970 yillarda Superfosfat (hozirgi Maroqand) – Qashqadaryo (144 km), 1965-1974 yillarda Termiz – Qo'rg'ontepa (218 km), 1975 -yilda Taxiatosh (Naymanko'l) – Nukus(12 km), 1980- yilda Nukus – Chimboy (56 km) temir yo'l yo'nalishlari ham qurib tugatilgan. Ayniqsa bu davrda qurilgan temir yo'l liniyalari orasida 1972 - yilda qurilgan va uzunligi 408 km ni tashkil etuvchi Qo'ng'iro't - Beynov yo'li O'rta Osiyoni sobiq Ittifoqning Yevropa qismiga chiqish imkonini bergan. Bu liniyadan foydalanish tajribasi uning favqulodda ahamiyatini ko'rsatdi. U orqali 1990-yilda 1 mlrd. tonnadan ortiq yuk va 1,3 mln. yo'lovchi tashildi. Shuningdek, Ustyurtdagi foydali qazilmalarni tashishda muhim ahamiyat kasb etgan.

1980 yilgacha 469 km uzunlikdagi Nukus – Chimboy temir yo'li ham qurib bitkazilgan. Respublika Aris(Farob)-Orenburg temir yo'li orqali Ural, Volgabo'yi, Markaziy va Janubiy iqtisodiy rayonlari bilan, Aris - Novosibirsk temir yo'li orqali Qozog'iston, G'arbiy Sibir, Sharqiy Sibir va Uzoq Sharq bilan bog'langan.

Toshkent – Krasnovodsk temir yo'li orqali Turkmaniston, Kavkazorti, Shimoliy Kavkaz iqtisodiy rayonlari bilan bog'langan. Termiz - Dushanbe va Termiz - Qo'rg'ontepa yo'llari orqali esa Tojikiston bilan, Qirg'iziston bilan esa Aris – Lugava - Bishkek va Andijon – Jalolobod - O'sh orqali ulangan.

1982- yilda Termizdan Amudaryo orqali Afg'onistonga o'tishga imkon beruvchi temir va avtomobil yo'lining qurilishi janubiy davlat bilan iqtisodiy-transport aloqalarini mustahkamlashga xizmat qilgan.

O'zbekiston temir yo'llarini elektrlashtirish ishlarini boshlanishi sobiq ittifoq davriga to'g'ri keladi. 1971-yilda Toshkent temir yo'l uzeli shahar atrofi liniyalarini o'zgarmas tokda elektrlashtirish boshlandi, 1990-yildan esa yuk va yo'lovchi tashish o'zgaruvchan tok elektrovozlar bilan amalga oshirilmoqda. Chengeldi – Keles – Toshkent yo'lovchi – Xovos, Keles – Dalaguzar, Toshkent temir yo'l uzeli (To'qimachi – Hamza – Toshkent tovar) elektrlashtirildi. O'zgaruvchan tokda 267 km, o'zgarmas tokda 67 km temir yo'l elektrlashtirildi. VL60, VL80 rusumli elektrovozlar, ER9E rusumli elektropoyezdlar ishlatilgan. Aytish kerakki, sobiq ittifoqdagi transport tizimi o'sha paytlarda jahonning eng rivojlangan transport tizimlaridan biri sanalgan.

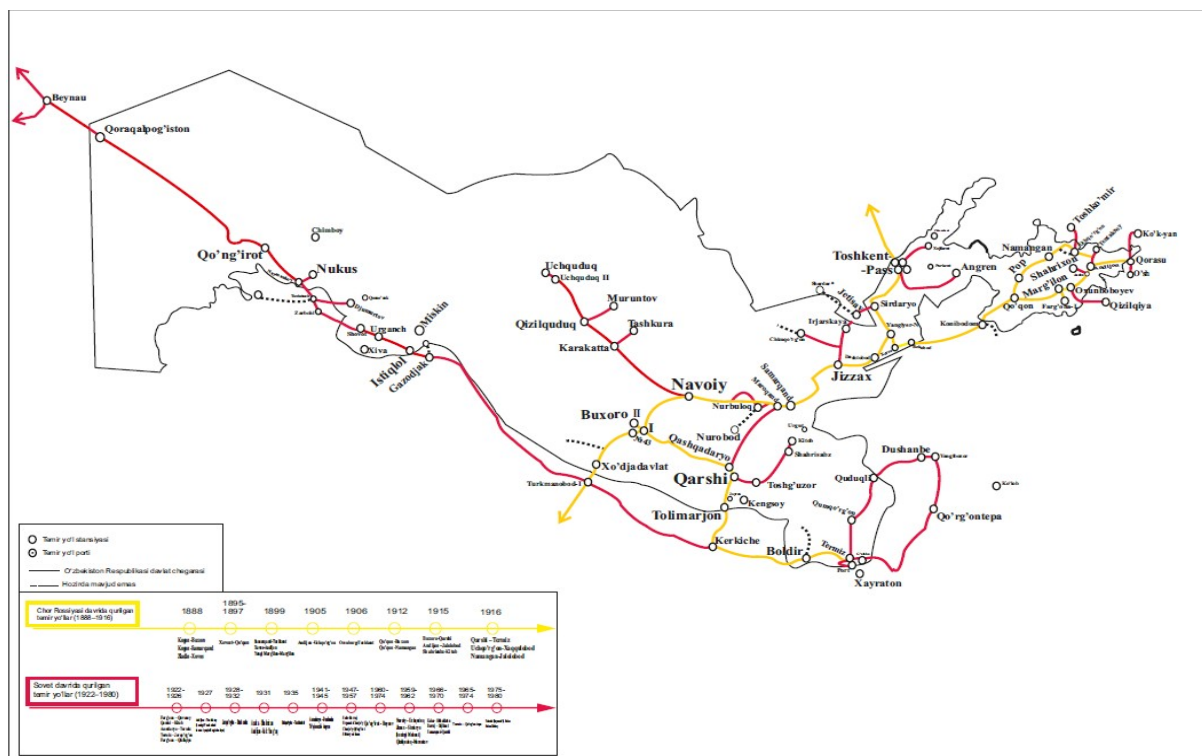
O'zSSR temir yo'llarining uzunligi 1985-yilda 3,5 ming km ni tashkil etdi. Avtomobil yo'llari - 80 ming km.ga yetgan. Umuman olganda, 1917-1991 yillar davomida O'zbekiston hududida yoki undan qo'shni davlatlarga yo'nalgan 30 ga yaqin temir yo'l liniyalari qurilgan. (2-rasm).

№	Yil	Yo'nalish	Uzunligi
1.	1922 -yil	Farg'ona – Quvasoy	39 km
2.	1924 -yil	Qarshi – Kitob	132 km
3.	1925- yil	Amudaryo – Termiz	11 km
4.	1926- yil	Termiz – Jarqo'rg'on	33 km

5.	1926- yil	Fargʻona – Qizilqiya	44 km
6.	1927- yil	Andijon – Tentaksoy	18,2 km
7.	1928-1932	Jarqoʻrgʻon – Dushanbe	248 km
8.	1931- yil	Asaka – Shahrixon	15 km
9.	1931- yil	Andijon-Koʻk Yongʻoq	92 km
10.	1935- yil	Uchqoʻrgʻon – Toshkoʻmir	33 km
11.	1941-1945	Amudaryo – Dushanbe	441
12.	1941-1945	Toʻqimachi- Angren	118 km
13.	1947- yil	Salar-Barraj	47
14.	1952 -yil	Urganch-Chorjoʻy	400 km
15.	1955 -yil	Chorjoʻy-Qoʻngʻirot	627 km
16.	1957- yil	Sirdaryo-Jizzax	110 km
17.	1960-1974	Qoʻngʻirot - Beynov	408 km
18.	1959-1962	Navoiy – Uchquduq	289 km
19.	1960-1962	Jizzax – Sirdaryo(hozirgi Mehnat)	133 km
20.	1962 -yil	Qizilquduq-Muruntov	53 km
21.	1966- yil	Keles - Oʻzbekiston	47 km
22.	1967 -yil	Barraj – Xojikent	17 km
23.	1970 -yil	Samarqand-Qarshi	154 km
24.	1965-1974	Termiz – Qoʻrgʻontepa	218 km
25.	1975 -yil	Taxiatosh (Naymankoʻl) – Nukus	12 km
26.	1980 -yil	Nukus-Chimboy	57 km

2-rasm. Oʻzbekiston hududida va undan qoʻshni davlatlarga boruvchi 1917-1991 yillar davomida qurilgan temir yoʻl liniyalari.

Mazkur davrda tarkib topgan temir yoʻl liniyalari natijasida ularning mamlakat hududini qamrab olish geografiyasi ham kengayib bordi. (3-rasm).



3-рasm. O‘zbekiston hududida 1991 yilgacha qurilgan temir yo‘l tarmoqlari xaritasi.

Sovet hokimiyati yillarida O‘rta Osiyo temir yo‘li O‘zbekiston SSR, Turkmaniston SSR, Tojikiston SSR, qisman Qirg‘iziston SSR temir yo‘llari tarmog‘ini birlashtirgan. Yo‘l boshqarmasi Toshkentda joylashgan bo‘lgan.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Ахмаджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. – Ташкент, 1984. – С. 14.
2. Жабаров Анварбек. Развитие транспорта Узбекской ССР в период развитого социализма (1961–1980 гг.). – Киев, 1982. – 150 с.
3. Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари. – Бухоро, 2021. – 54 б.
4. Лященко П.И. История народного хозяйства СССР. Т. 2. – М., 1952. – 739 с.
5. Менгельдин Д. Пути развития транспорта республики // Экономика и жизнь. – 1965. – № 7. – С. 12–17.
6. Ниязов А.А., Махмадалиев Р.Й. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истиқболи // Academic Research in Educational Sciences. – 2021. – № 2(2). – Б. 707–720.
7. Раджабов О.А. Термиз темир йўлининг қайта тикланиши // Тамаддун нури. – 2021. – № 5. – Б. 93–94.
8. Раджабов О.А. Урушнинг дастлабки йилларида Ўзбекистонда темир йўллар тизими // ЎЗМУ хабарлари. – 2021. – № 1/6/2 (19). – Б. 38–40.
9. Раджабов О.А. История развития железнодорожного транспорта в Узбекистане. – Пенза, 2021. – С. 94–97.
10. Раджабов О.А. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар. – Термиз, 2021. – 54 б.
11. Рахманов К.Р. Трудовой подвиг народов в строительстве железной дороги Чарджоу–Кунград. – Ташкент, 1974.
12. Саидивалиев Ш.У., Сатторов С.Б. История поэтапного развития железнодорожной сети и создания сортировочных станций в Республике Узбекистан // Universum: технические науки. – 2024. – № 3(120).
13. Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – Ташкент, 1999. – 39 с.
14. Хидиров Х.Д. Из истории Термезской железнодорожной магистрали // Бюллетень науки и практики. – 2020. – Т. 6. – № 2. – С. 315–320.
15. Gulmatov U.X. Железнодорожный транспорт в Узбекистане вчера и сегодня: проблемы и решения // Общество и инновации. – 2023. – Т. 4. – № 5/S. – С. 226–234.

16. Majidov J.J. XX asrning 50–80 yillarida Buxoroda transport-kommunikatsiya tizimining shakllanishi. – Toshkent, 2025. – 55 b.
17. Shadiyeva G.M., Urazaliyev E. History of railway transport development in our country and foreign experiences // Eurasian Journal of Academic Research. – 2022. – Vol. 2. – Issue 8. – P. 221–226.
18. Yuldashev B. O‘zbekiston temir yo‘llari rivojlanishi // Respublika ilmiy konferensiya materiallari. – Toshkent, 2021. – B. 128–132.
19. [Buxoro MTU Railway Infra](#)
20. https://api.scienceweb.uz/storage/publication_files/1132/7749/640b2fbd9628d___Monografiya%20hammualif.pdf