



---

## THE FORMATION OF RAILWAY TRANSPORT IN THE SURKHAN AREA

Kenjayev Nurolim<sup>1</sup>

*Samarkand State University*

---

### KEYWORDS

railway, Verst, Termiz-Samarkand, Afghanistan, Termiz-Hayraton-Mazari sharif, economic opportunities, transport system

### ABSTRACT

In this article, the emergence of railway transport in Surkhandarya region, its prospects, the popularization of the railway on the regional scale and its impact on the economy and service sectors are described.

2181-2675/© 2023 in XALQARO TADQIQOT LLC.

DOI: 10.5281/zenodo.7820952

This is an open access article under the Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>)

---

<sup>1</sup> Master, Faculty of History, Samarkand State University, Samarkand, Uzbekistan

## SURXON VOXASIDA TEMIR YO'L TRANSPORTINING SHAKLLANISHI

### KALIT SO'ZLAR/ КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

temiryo'l, verst, Termiz-Samarqand, Afg'oniston, Termiz-Hayraton-Mozori sharif, iqtisodiy imkoniyatlar, transport tizimi

### ANNOTATSIYA/ АННОТАЦИЯ

Ushbu maqolada Surxandaryo viloyatida temir yo'l transportining vujudga kelishi, uning istiqbollari, temiryo'lning viloyat miqyosida ommalashuvi va iqtisodiyot va xizmat ko'rsatish sohasiga ta'siri bayon qilinadi.

O'zbekiston tarixida transport tizimining ahamiyati shundan iboratki, u avvalam bor xalqimizning uzligini anglashda, ongini usishida, ma'naviy sog'lom fikrlarning shakllanishida, xurofot, joxillik, ongsizlik va savodsizlikni bartaraf etishda, rivojlangan davlatlar singari yuksak salohiyotga eta bulishga imkoniyat yaratib berdi. Transport soxasida amalga oshirilgan xar bir yutuq Uzbekiston xalqi, jumladan, Surxon voxasi axolisi xayotiga xam yangiliklar kiritib, kelajakka bulgan ishonchini yanada mustaxkamladi.

Surxon voxasiga transport soxasining kirib kelishiga quyidagilar sabab buldi. Birinchidan, voxada xomashyo boyliklarining nixoyat darajada kupligi; ikkinchidan, ushbu imkoniyatlardan tulaqonli foydalanmayotgan maxalliy xukmdorlar, iqtisodiy tizimni boshquruvchi soxa xodimlarining uzboshimchaligi, soliqlarni insofsizlarcha undirilishi; uchinchidan, O'rta Osiyo masalasida Rossiya-Angliya ziddiyatlarining kuchayishi, Hind okeaniga chiqish uchun rus mustamlakachilik siyosatining xaddan tashqari oshib borishi, Rossiyani Amudaryo buylab uz mavqeini mustaxkamlashi edi.

Turkistondagi ilk temir yo'l 1880 yil noyabrdan 1886 yil dekabrga qadar qurib bitkazilgan bulib, Krasnovodsk va Chorjuy shaxarlarini bog'ladi. 1888-yil may oyida Amudaryo orqali 2,7 km uzunlikdagi yog'och kuprik qurilib, ishga tushirilishi natijasida temir yo'l Samarqandgacha olib kelindi.[1]

Keyinchalik temir yo'l qurilishi 1895-1897-yillarda Ursat'evskaya (Xovos) stansiyasidan Quqongacha davom ettirildi. 1899-Yili temir yo'l Toshkentga yitkazilib, Samarqand-Andijon temir yo'llari bilan birlashtirildi. 1899-yil 16-iyunda rus xukumatining maxsus majlisi bulib, unda Turkistonga yangi temir yo'l utkazish to'g'risidagi masala kurib chiqildi.[2]

Ammo moliya vaziri va xarbiy vazir kelisha olmaganligi tufayli, masala ochiq goldirildi. 1900-yil 4-aprelda Peterburg shaxridagi majlisda "O'rta Osiyo temir yo'l magistrali utkazishning eng ma'qul yo'nalishi» muxokama qilindi. Ushbu loyixa Rossiya aloqa yo'llari vaziri G.Xilkov tomonidan qayta kurib chiqildi va tasdiqlandi. Bu loyixani kurib chiqqan podsho Nikolay II loyixaga uz quli bilan: "Umid qilamanki, biz ushbu muxim inshootni tezda va asosli ravishda amalga oshirishga erishamiz", - deb yozib imzo quydi.[3]

1901-yil 21-aprelda Orenburg-Toshkent temir yo'li qurilishiga ruxsat berildi. 1906-

yil yanvarda esa Toshkent-Orenburg temir yo'l (Toshkent temir yo'li) ishga tushirildi. Rossiya xukumati temir yo'l qurilishiga aloxida e'tibor berib, Turkistonni yagona temir yo'l uzelliga birlashtirishga jiddiy kirishdi. Natijada 1907 yil Kogon-Buxoro, 1913-1916-yillarda Fargona xalqa temir yo'lining Quqon-Namangan-Andijon qismi, 1913-1915-yillarda Kogon-Amudaryo stansiyasi va Qarshi-Kitob shoxobchalari qurildi.[4]

1917-yilga kelib hozirgi Uzbekiston xududidagi temir yo'llarning umumiy uzunligi 1,1 ming km ni tashkil etdi.

Buxoro-Termiz temir yo'lini qurish buyicha loyixa ishlari maxfiy tarzda boshlanib, Turkiston general-gubernatorligi bulimi tomonidan 1910-yil 4-martida 74-sonli xat yo'llandi. Unda Rossiya General shtabi Bosh boshqarmasi boshligi va tashqi ishlar vazirligiga Buxoro—Qarshi xamda Surxon voxasi yo'nalishida qurilishi zarur bulgan temir yo'l buyicha 130-sonli loyixani tezlik bilan amalga oshirish chorasini kurish topshirildi.

Loyixada Buxoro-Qarshi oralig'ida 164 verst temir yo'l liniyasini qurish tufayli, Rossiyaning iqtisodiyotini yaxshilash, Buxoro-Qarshi oralig'idagi yirlarni uzlashtirish, muxim iqtisodiy inshootlarni qurish asosiy maqsad qilib olindi. Shuningdek, Qarshi-Sherobod-Termiz oraligida temir yo'l qurilishi loyihasini ishlab chiqish, qulay, qisqa, arzon temir yo'l liniyasini yaratish bosh masala ekanligi ta'kidlandi. Qarshi-Sherobod yo'lida baland tog'lar, tusib turgan daralarni hisobga olib, 207 verstni tashkil etuvchi Qarshi-Kalif temir yo'lini qurish, undan 82 verstli Kelif-Sherobod va 54 verstli Sherobod-Termiz temir yo'lini ishga tushirish rejasi qayd etildi. Ushbu temir yo'l rejasi asosida 343 verst Qarshi-Termiz temir yo'lini qurish uchun muljallangan loyixani ishlab chiqish va tasdiqlash juda muxim masala ekanligi ta'kidlangan.[5]

Rossiya xukumati tomonidan bu dolzarb masalaga e'tibor tobora kuchaydi. Shuning uchun ham yangi-yangi xujjatlar qabul qilindi. Masalaning siyosiy va iqtisodiy tomoniga aloxida e'tibor qaratildi.

Rossiya tashqi ishlar vaziri A.P.Izvol'skiy tomonidan 1910-yil 30-yanvarda Rossiya imperatori Nikolay II nomiga yozilgan 2619/131-sonli xatida bir qator masalalar o'rtaga quyilgan. Birinchidan, Turkiston masalasida kelajakda Rossiya-Angliya, Afgoniston o'rtasida yuz berishi mumkin bulgan tuqnashuvlarning oldini olish, ikkinchidan, Rossiyaning kelgusida Hind okeaniga tug'ridan-tug'ri chiqish imkoniyatlarini yaratish, uchinchidan, Buxoro-Afgoniston chegaralarini nazorat qilish, xarbiy jixatdan mustaxkamlashni hisobga olish zarurligi qayd etilgan. Shu maqsadda, Termiz-Buxoro-Toshkent temir yo'l liniyalarini bir-biri bilan bog'lash, O'rta Osiyo temir yo'l tarmoqlarini Moskva tarmog'iga ulashning muxim axamiyatga ega ekanligi uqtirilgan.[6]

Xatda bunday temir yo'l tarmog'isiz O'rta Osiyoni xarbiy-siyosiy jixatdan ushlab turish mumkin emasligi, bu tadbir Kobul tomonga xarbiy operaqiyalarni amalga oshirish uchun xam zarurligi, Termiz-Mozori-Sharif-Kobul yo'nalishini mustaxkam egallash faqat shu temir yo'l orqaligina amalga oshirish mumkinligi izoxdangan. Shuningdek, Samarqand-Buxoro yo'li buyicha 1908-yildan buyon amalga oshirilayotgan injenerlik loyixalari asosida Yangi Buxoro-Kogon shaxri yo'nalishida Qarshi-Termiz temir yo'l tarmogini Qurish

mumkinligi va uning muxim axamiyati asoslab berilgan.[7]

Xatda ta'kidlanishicha, ushbu temir yo'lni Buxoro amirligi xazinasi hisobida qurish maksadga muvofiqdir, chunki bundan Buxoro amirligi xam manfaatdor, amirlik yo'lidan uziga buysunuvchi beklklarning xududlarini xamda mamlakat ichki xolatini nazorat qilish imkoniga ega buladi. Shu bilan birga, katta miqdordagi tovarlarni Buxoro shaxriga arzon, tez, qulay, olib kelish imkoniyati tug'iladi. Buni amirga tushuntirish tufayli amirlik ixtiyoridagi mexdat kuchlaridan arzon ishchi kuchi sifatida foydalanishga erishiladi. Eng muximi, Buxoro amiriga aloqa yo'lining Samarqand-Termiz yo'nalishida tashkil etilganda, Kogon temir yo'lining tutashuvchi manzil vazifasini utashi, natijada Buxoro shaxrining ichki qismlarini temir yo'l utish tufayli buzilishdan saqlab qolish mumkinligi tushuntirilgan.

Xat Buxoro amirining usha paytda Sankt-Peterburg shaxrida safarda ekanligini hisobga olgan. Undan temir yo'l qurish loyixasini tasdiqlashga rozilik olish, amirni temir yo'l qurilishiga mablag va ishchi kuchi ajratishga kundirish, ushbu temir yo'l Buxoro amirligi uchun cheksiz imkoniyatlar eshigini ochishga ishontirish bosh maqsad qilib olingan edi. Temir yo'l tarmoqlari buyicha olib borilgan loyixa tekshiruvida birinchi navbatda Buxoro-Qarshi temir yo'l tarmog'ini kurishni tugatish asosiy masala ekanligi qayd etildi.[7]

Rossiya tashqi ishlar vazirining xarbiy vazir nomiga 1910-yil 6-fevralida yozgan 114-sonli maxfiy xatida Yangi Buxoro-Qarshi orqali Sheroboddan Termizga temir yo'l tarmog'i qurish ishlarini tezlatish xaqida fikr bildirilgan. Unda qayd etilishicha, temir yo'l tarmog'i buyicha tayyorlangan loyixa birinchi darajali xarbiy axamiyatga ega edi. Negaki Kobulga uyushtiriladigan xarbiy-strategik yurishda temir yo'l qurol-yarog` va xarbiy kisimlarini yitkazib berish, mudofaa inshootlarini qurish, xarbiy qismlar ta'minotini yo'lga quyishda muxim omildir. Yangi Buxoro-Qarshi temir yo'li oralig'i 100 verstni tashkil etib, Qarshi shaxridan Kalifgacha quriladigan temir yo'l taminoti xam asosan chul, axoli istiqomat qilmaydigan xududlardan utar edi. [8]

Bu loyixada temir yo'lni Termizga yitkazib borish uchun, daryo qirg'og'idagi tog'ni kesib, Sherobod vodiysi orqali qurish muljallandi.

Amudaryo Rossiya floti uchun yuk va tovarlar, yo'lovchilar tashishga xizmat qilib, Baljuvon va Kulob beklklaridagi qishloq xujalik maxsulotlarining Buxoro amirligiga yitkazib berilishida muxim axamiyatga ega edi. Biroq Amudaryo orqali Afgonistondagi tovarlarni Chorjuyga yitkazish, savdo munosabatlarini jadal rivojlantirish uchuy katta imkoniyatlar bulishiga qaramay, kema qatnovi yaxshi yo'lga quyilmagan edi. Chunki, Amudaryo oqimining tez-tez uzgarib turishi, qirg'oq buylari upirilishi, suv oqimlarining loyqaga tulib turishi natijasida kema qatnovi tez-tez xavf ostida qolardi. Amudaryo oqimidagi bunday xolatlar daryo uzanida transport tizimining jadal rivojlanishiga imkoniyat bermasdi. Shu tufayli Yangi Buxoro-Termiz temir yo'l liniyasini qurib ishga tushirish aloxida axamiyat kasb etdi. Temir yo'l tarmogini qurib ishga tushirish, qurilish uchun zaruriy texnik jixozlar va materiallar yitkazib berish, injenerlik loyixalarini qayta kurib chikish, iqlimi issik, suvsiz chul sharoitida yo'l qurilishidagi qiyinchiliklarni hisobga olish, yirning shurlanishi, yuk kutarishi, sel oqibatlarining oldini olish chora-tadbirlari

muxim masala bulib turardi. Bu qurilishda eng og'ir uchastka Qarshi-Termiz xududi xisoblanardi. Yangi Buxoro-Qarshi-Termiz temir yo'lining uzunligi 300 verst bulib, bir verst temir yo'lni qurishga o'rtacha 60.000 rubil jami 18.000.000 rubil mablag` sarflash muljallangan. [9]

Ushbu mablarning asosiy qismini Buxoro amiri xazinasi hisobidan qoplash maqsadga muvofik deb topildi. Chunki bunday katta mablarni Rossiya imperiyasi qoplash imkoniyatiga ega bulmagan. Shuningdek, 12 verstdan iborat Buxoro-Kogon temir yo'lidan Samarqand-Termiz temir yo'l qushiluv xalqasi gacha bulgan masofani birinchi urinda qurib bitkazish kuzda tutildi. Uni Qarshi temir yo'l kesishuvi bilan bog'lash imkoniyatini xal qilish Buxoro amiri zimmasiga yuklatildi. Shartnomaga kura, ushbu temir yo'lni qurishga Buxoro amiri xar Yili 10000 rublni ajratib beradigan buldi.[10]

Shuni qayd etib utish lozimki, ushbu temir yo'l Rossiyaning Afgonistonga bulgan siyosiy munosabatini tubdan uzgartirib, uzoq vaktdan buyon orzu qilib kelinayotgan Hindistonga chiqish, Hind okeani orqali erkin savdo munosabatlarini urnatish, Kichik Osiyo va Hindistonda Rossiyaning siyosiy-xarbiy strategiyasini mustaxkamlash masalasini tezroq xal qilish imkoniyatini yaratar edi. Agar 1907-Yili Angliya tomonidan Loy-Shamyayn temir yo'lni Peshavor orqali Jalolobodga olib kelish loyixasi tayyorlaganligi hisobga olinsa, Termiz temir yo'l tarmogining Rossiya uchun naqadar muxim ahamiyatga ega ekanligi anik bulib koladi.[11] SHuning uchun Buxoro amirini tijorat savdo uchun qulay foyda kurishga ishontirish orqali temir yo'l qurilishini tezroq boshlash, bu xarajatlarning asosiy qismini amir zimmasiga yuklash dolzarb vazifa bulib turardi.[12]

Rossiyaning bevosita tazyiqi bilan 1910-yil 10-aprelda Buxoro amiri Abdulaxadxon bunga rozilik bildirdi va Buxorodan Termizgacha temir yo'l qurilishi to'g'risida qaror Rossiya xukumatining kengashida qabul qilindi.[13]

Turkiston general-gubernatorligining 1910-yil 8-iyundagi xatida keltirilgan ma'lumotlarga qaraganda, 1910-yil 9-aprelda bu masala Peterburgda, imperator xuzurida muxokama qilingan. Muxokamada Kogondan Qarshi orqali Termizgacha temir yo'l tarmog'ini qurish Rossiyaning iqtisodiy-siyosiy, xarbiy strategiyasi uchun uta muxim ahamiyatga ega ekanligi ta'kidlangan. Birinchi navbatda Buxoro-Qarshi temir yo'lni qurishni boshlash uchun zaruriy chora-tadbirlar xakida suz yuritilgan. Bu borada yo'l aloqa vazirligiga maxsus loyixa ishlab chiqish topshirig'i berilgan. Ushbu loyixdning xarbiy ahamiyatga ega ekanligini hisobga olib, Tashqi ishlar vazirligi bilan xarbiy vazirlik tomonidan xamkorlik qilish maqsadida maxsus ishchi guruxi tuzilgan va unga xarbiy injener kapitan Fon' Shulq raxbarlik qilgan .

1910-yil 6-fevraldagi 114-raqamli maxfiy xat orqali xarbiy vazir V.A.Suxomlinovga loyixa uchun zaruriy imkoniyatlar yaratish, temir yo'l buyicha maxfiy razvedka ishlarini olib borish topshiriladi. Chunki, Angliya xukumati Afgoniston orqali zudlik bilan tosh yo'l va temir yo'llar qurish asosida O'rta Osiyoga kirish uchun katta miqdorda kapital mablag'larni ajratishga jadal kirishgan edi. SHunday bir paytda Buxoro-Qarshi-Termiz temir yo'lni qurish Rossiya uchun birinchi darajali vazifaga aylandi.

Buxoro-Qarshi-Termiz temir yo'li uchun sarflanadigan mablag` qisqa vaqt ichida uzini qoplashini hisobga olib, Rossiyadagi yirik sanoat egalarining mablag`larini temir yo'li uchun sarflashga kundirish, temir yo'ldan tushadigan dastlabki foydani mablag` ajratgan sanoat egalariga qaytarish buyicha maxsus shartnomalar, kelishuv bitimlarini amalga oshirish boshlandi. Shuningdek, Buyuk Britaniya xukumatining Buxoro-Qarshi-Termiz temir yo'lining qurilishiga maxalliy axolini qarshi chiqishga undovchi xarakterlarini bartaraf etish maqsadida, axoliga qurilish ishlariga ishtirok etganligi uchun moddiy yordam berish choralari kurildi. Buning uchun temir yo'l qurilishining tashabbuskori sifatida Rossiya imperatori unga dastlab mablag` ajratdi.[14]

Tabiiyki, Termiz temir yo'l tarmog`ini qurishdan Afg`oniston xukumati xam amaliy jixatdan katta foyda kurar edi. Chunki bunda Afg`onistonning shimolidagi kuchmanchi utroq axolisi bilan tovar ayirboshlashni yo'lga quyish imkoniyati yaratilar edi. Bundan tashqari, Termiz-Mozori-Sharif-Kobul temir yo'lining yaratilishi orqali qadimiy savdo yo'li tiklanib, bundan janubiy mintakada ROSSIYANI siyosiy mavqiyasi mustaxkamlanishi evaziga, bu yo'lni ingliz-hind yo'li bilan qushish imkoniyati xam vujudga kelar edi. Mutaxassislar tomonidan xam Termiz-Kobul temir yo'l tarmogi Kushka-Xirot yo'nalishida ancha qulay xamda arzonga tushishi taxlil qilindi.[15]

Temir yo'l qurilishining axamiyati matbuotda ijobiy fikrlar keltirildi. 1910 yil 25-aprelda Texronda chiqadigan «Novoe vremya» gazetasida Novaqkiy shunday fikr bildiradi: «Temir yo'llar qurilishi bilan Termizga afg`on mollarining nafaqat Afg`oniston shimolidan, balki uning ichki xududlaridan xam kuplab kelishi mumkinligi aytiladi. Chunki Mozori-SHarif orqali Kobulni O'rta Osiyo bilan bog`lovchi qadimiy yo'l utadi. Tug`ri, xozirda bizning Afg`oniston bilan bojxona orqali mol ayirboshlashimiz nixoyatda past. Shubxasiz, temir yo'l Termizdan utishi bilan mol almashish yildan-yilga usadi va biz xam Shimoliy Afg`oniston bozorlarini egallaymiz». [16]

Xulosa o'rnida shuni aytish kerakki, Surxon voxasi xududida temir yo'l transportining paydo bulishi va rivojlanishi uzoq yillik taraqqiyotga ega buldi. Uzbekistonda transport taraqqiyoti bilan bog`liq manbalarning dalolat berishicha, temir yo'l transportining rivojlantirilishi jamiyat taraqqiyotiga, uning ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy va siyosiy jixatdan rivojlanishiga muxim xissa qushgan. Uzbekistonda temir yo'l soxasi Sovet xokimiyati davrida nazoratga olinib, asosan, ulkadagi xom-ashyo zaxiralarini markazga tashib ketishga muljallangan edi. Shuningdek, Rossiya imperiyasi va sovet xokimiyati yillarida bu yirda transport tizimining rivojlanishi Markaz manfaatlarini hisobga olgan xolda amalga oshirildi. Bu borada xom ashyo maxsuloglarini tashib ketish va xarbiy saloxiyatni mustaxkamlash markaz tomonidan asosiy maxsad sifatida belgilab olingan edi. Shunga qaramay, temir yo'llarning paydo bulishi Uzbekiston uchun ijobiy axamiyatga ega buldi. Chunki u ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishiga munosib xissa qushgan edi.[17]

#### **REFERENCE.**

1. Могилевич В.М., Боброва Т.В. Организация дорожно-строительных работ. - Москва: Транспорт. 1990. - С.150.

2. Сурхондарё вилоят давлат архиви, 1-фонд, 3-руйхат, 4-иш. 55-варак.
3. Узбекистан Миллий архиви, И 1-фонд, 13-руйхат, 1237-иш, 2-варак  
Митаишвили А.А.Экономические проблемы развития транспорта. -Москва:  
Транспорт, 1982. - С.231.
4. Маркова А.И. Единая транспортная система и пути ее совершенствования -  
Москва: И Экономические науки. 1982. Вып № 12. - С.46-56.
5. Узбекистан Миллий архиви, И 303-фонд, 2-руйхат, 159-иш, 12-варак.
6. Узбекистан Миллий архиви, И 2-фонд, 8-руйхат, 277-иш, 8-варак;  
Митаишвили А.А.Экономические проблемы развития транспорта. -Москва:  
Транспорт, 1982. - С.231.
7. Маркова А.И. Единая транспортная система и пути ее совершенствования -  
Москва: И Экономические науки. 1982. Вып № 12. - С.46-56.
8. Узбекистан Миллий архиви, И 303-фонд, 2-руйхат, 159-иш, 12-варак.
9. Узбекистан Миллий архиви, И 2-фонд, 8-руйхат, 277-иш, 8-варак;
10. Узбекистан Миллий архиви, И 2-фонд, 8-руйхат, 277-иш, 8-варак;
11. Узбекистан Миллий архиви, И 2-фонд, 8-руйхат, 277-иш, 8-варак.
12. Uzbekistan Milliy arxivi, I 2-fond, 8-ruyxat, 271-ish, YU-varak.
13. Uzbekistan Milliy arxivi, I 2-fond, 8-ruyxat, 275-ish, 34-varak.
14. Uzbekistan Milliy arxivi, - I 2-fond, 8-ruyxat, 277-ish, 91- varak.
15. Ekonomika Uzbekskoy SSR v usloviyax perestroyki. - Tashkent: Fan, 1988. - S.
- 16.
16. Tursunov S N.Saidov B, Termiz yilnomasi. - Toshkent: SHark, 2001. - B.22.
17. Узбекистан Миллий архиви, И2-фонд, 8-руйхат, 276-иш, 61-варак.