



A new look at ancient trade routes: history of railways (by the example of the Kashkadarya oasis)

Kozim POLVONOV¹, Asliddin SAFAROV²

Karshi State University

ARTICLE INFO

Article history:

Received October 2022

Received in revised form

10 October 2022

Accepted 25 November 2022

Available online

25 December 2022

Keywords:

Central Asia,
trade route,
Tsarist Russia,
Bukhara Emirate,
Kashkadarya,
oasis,
Soviet period,
years of independence,
railway,
infrastructure.

ABSTRACT

This article talks about ancient caravan routes in Central Asia, their geographical location, the connection of trade routes with railways, as well as the introduction and development of railways into the Kashkadarya oasis.

2181-1415/© 2022 in Science LLC.

DOI: <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol3-iss6-pp1-6>

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>)

Qadimiy savdo yo'llarining yangi qiyofasi: temir yo'llar tarixi (Qashqadaryo vohasi misolida)

ANNOTATSIYA

Kalit so'zlar:

Markaziy Osiyo,
savdo yo'li,
chor Rossiyasi,
Buxoro amirligi,
Qashqadaryo,
voha, sho'rolar davri,
mustaqillik yillari,
temir yo'l,
infratuzilma.

Ushbu maqolada Markaziy Osiyodagi qadimgi karvon yo'llari, ularning geografik joylashuvi, savdo yo'llarining temir yo'llar bilan aloqadorligi, shuningdek, temir yo'llarning Qashqadaryo vohasiga kirib kelishi va rivojlantirilishi haqida so'z yuritilgan.

¹ PhD in History, Karshi State University.

² Master degree student, Karshi State University

Новый взгляд на древние торговые пути: история железных дорог (на примере Кашкадарьского оазиса)

АННОТАЦИЯ

Ключевые слова:

Средняя Азия,
торговый путь,
царская Россия,
Бухарский эмират,
Кашкадарья,
оазис,
советский период,
годы независимости,
железная дорога,
инфраструктура.

В данной статье рассказывается о древних караванных путях в Средней Азии, их географическом положении, соединении торговых путей с железными дорогами, а также о введении и развитии железных дорог в Кашкадарьинском оазисе.

Bugungi globallashuv jarayonlari davrida hayotimizni transport vositalarisiz tasavvur qilishning imkoni yo'q. Zamonaviy fan va texnika taraqqiyoti yutuqlari hisoblangan avtomobil, temir yo'l va havo transportlari barcha qit'alar aholisini o'zaro bog'lab turadi. Davlatlarning dunyo bozorlariga chiqishi, birinchi navbatda, iqtisodiyotni izchil isloh etish va tarkibiy jihatdan o'zgartirishlarning barchasi transport infratuzilmasining rivojlanishi bilan bog'liqdir.

Qolaversa, ushbu sohani siyosiy va huquqiy jihatdan yanada rivojlantirish maqsadida 1999-yilda O'zbekiston Respublikasining "Temiryo'l transporti to'g'risida" Qonuni qabul qilindi. Ushbu Qonun 28 moddadan iborat bo'lib, amalda temir yo'l siyosatini har tomonlama mustahkamlash borasida ulkan qadam bo'ldi [1].

Temir yo'l transportining boshqaruv tizimini yanada takomillashtirish, tarmoqni monopoliyadan chiqarish hamda uning korxonalari va tashkilotlarini aksiyalashtirish jarayonlarini chuqurlashtirish asosidatransport kommunikatsiyalarini rivojlantirishni, harakatdagi tarkibni texnika bilan qayta jihozlashni ta'minlash, respublika aholisiga, iqtisodiyot tarmoqlari va sohalariga temir yo'l transporti xizmati ko'rsatish darajasi va sifatini oshirish maqsadida "O'zbekistonda temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni qabul qilindi [2].

Ushbu Farmonda:

- mononoliyadan chiqarish chora-tadbirlarini izchil amalga oshirish va temir yo'l transporti xizmatlari bozorida raqobat muhitini shakllantirish;

- yo'lovchilar tashish, harakatdagi tarkibni, refrijerator va konteyner xo'jaligini ta'mirlash korxonalarini bosqichma-bosqich aksiyalashtirish;

- ijtimoiy infratuzilma, yuk va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish ob'yektlarini, ta'mirlash-qurilish, savdo va ta'minot tashkilotlarini davlat tasarrufidan chiqarish va xususiylashtirishni jadallashtirish, ular negizida mulkchilikning nodavlat shakllaridagi korxonalar, shu jumladan, xususiy korxonalar tashkil etish;

- boshqaruv tizimiga va tashish jarayon qatnashchilari o'rtasidagi xo'jalik aloqalariga bozor tamoyillari va mexanizmlarini joriy etish;

- temir yo'l kompleksini rekonstruksiya qilish, yangilash va zamonaviylashtirishga chet el investitsiyalarini keng jalb qilish bo'yicha qulay shart-sharoitlar yaratish;

- mamlakat iqtisodiyotining samarali va barqaror faoliyat ko'rsatishini ta'minlashda temir yo'l transportining ahamiyatini kuchaytirish, temir yo'l transporti kommunikatsiyalarini rivojlantirish kabilar temir yo'l transporti sohasidagi iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirishning ustuvor yo'nalishlari hisoblanishi ta'kidlandi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev 2020-yil 24-yanvardagi Oliy Majlisga yo'llagan Murojaatnomasida "Mahsulotlarimizni tashqi va ichki bozorlarga yetkazish, ularning tannarxini tushirish uchun eng katta masala – transport-logistika sohasini rivojlantirishimiz zarur" [3] deb ta'kidlagan edi. Mamlakatni iqtisodiy rivojlanishida muhim o'rin tutuvchi transport vositalari orasida temir yo'l transportining o'ziga xos o'rni bor. Yuqorida keltirib o'tilgan muammolarni hal e'tish uchun transport tizimini isloh qilishning strategik yo'nalishlari belgilab olindi va respublikada yagona milliy transport tizimini yaratish ishlari boshlab yuborildi. Sohaning barcha tarmoqlari – temir yo'l, avtomobil, aviatsiya transportining rivojlanishiga asos solindi. O'zbekistondagi avtomobil va temir yo'llarning raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha dolzarb vazifalar belgilandi.

Tarixga nazar tashlasak, temir yo'llar o'z-o'zidan paydo bo'lib qolgan emas. Bu yurtimiz hududida mavjud va uzoq yillar davomida amalda bo'lgan savdo – karvon yo'llarining yangi avlod ko'rinishidir.

Markaziy Osiyoning tog'oldi va tog'li hududlari qadimgi ajdodlarimiz tomonidan tosh davridayoq o'zlashtirila boshlangan. Mintaqaning yirik tog' tizmalari turli tarixiy-madaniy viloyatlarning chegaralari sifatida qadimdan ma'lum. Ular ichida qadimgi Baqtriya va So'g'diyona chegarasida joylashgan Hisor tog' tizmalari o'ziga xos o'rin tutadi. Bronza davridayoq Baqtriya (hozirgi Shimoliy Afg'oniston, Janubiy Tojikiston va Surxon vohalari) hududidan So'g'diyona (Qashqadaryo va Zarafshon vohalari)ga o'tuvchi yo'llardan mavsumiy (ya'ni yoz oylarida) nisbatan qisqa bo'lgan tog' dovonlaridan, qish faslida esa dasht va tekisliklardan o'tuvchi yo'llardan foydalanilgan. Hisor tog'ining janubiy bag'rida Sarig'ju bilan Yag'nob o'rtasida joylashgan Mergandara (Giz, Gaz darasi ham deyilgan) hududidan ham kichik bir yo'l mavjud bo'lgan. Bu yo'l orqali aholi savdo karvonlariga nafaqat xizmat ko'rsatgan, balki o'zi uchun karvonlarda olib o'tiladigan zaruriy mahsulotlarni oldi-sotdisi bilan ham shug'ullangan. Samarqanddan Kesh orqali Surxon vohasi va Hindistonga o'tuvchi yo'nalish ham o'zining uzoq tarixiga ega. Sharofiddin Ali Yazdiyning ma'lumot berishicha, Amir Temur Samarqanddan 7 yig'och masofada, Kesh yo'lida joylashgan tog'da bir bog' va qasr barpo qildirgan va unga "Taxti Qoracha" deb nom bergan. Shu davrdan boshlab, Samarqanddan Shahrisabzga o'tuvchi tog' yo'li Taxtiqoracha dovoni nomi bilan yuritilgan. Hisor tog'i orqali Shahrisabzdan Surxon vohasiga o'tuvchi yo'llar asosan uch yo'nalishda bo'lgan. Ular ichida Toshqo'rg'on dovonidan o'tgan yo'l eng sharqiy yo'nalish bo'lib, undan asosan yoz oylaridagina foydalanilgan. Shahrisabz – Toshqo'rg'on yo'nalishi Chimqo'rg'on qishlog'i va Yakkabog' qal'asi orqali o'tgan. Chimqo'rg'on qishlog'i yaqinida Chimqo'rg'ontepa nomi bilan ataluvchi arxeologik yodgorlik mavjud bo'lib, qazishmalar paytida karvonsaroy qoldiqlari topib o'rganilganligi bu yo'nalishdan o'rta asrlar davrida ham keng foydalanilganligidan dalolat beradi. Hattoki, Hofiz Tanish Buxoriyning "Abdullanoma" asarida lashkarlar Hisor Shodmon (Surxondaryo vohasi va Kofirnixon daryosining shimoliy qismini o'z ichiga olgan Hisor viloyatining markaziy shahri) qal'asi sultonlaridan bir guruhi birgalikda daryo kechuvlaridan o'tganligi, ikkinchi qism raqib lashkarlari esa Shahrisabz va unga qaram bo'lgan yerlar sipohi bilan suvlikning pastki qismidan o'tib borib, jangga kirganligini yozib qoldiradi [4].

Chor Rossiyasining O'rta Osiyoda temir yo'llar qurish siyosati ham katta o'rin tutadi. O'rta Osiyo hududlarida rus hukumati tomonidan temir yo'llar qurish siyosati uning Turkiston o'lkasida o'z mavqeyini mustahkamlash borasida olib borgan ishlari ichida eng muhimlaridan biri edi. Turkiston o'lkasida temir yo'llar qurish masalasi, eng avvalo, siyosiy, harbiy strategik va iqtisodiy masalalar yechimi nuqtayi nazaridan kun tartibiga olib chiqilgan edi [5].

Chor Rossiyasining o'lkadagi olib borgan temir yo'llar qurish borasidagi siyosati Buxoro amirining moddiy manfaat ko'zlashi uchun asos bo'lib xizmat qilgan. F.Xo'jayevning guvohlik berishicha, "Amir million-million so'mlik mablag'larni savdo sohasida, temiryo'l kompaniyalarida, rus va chet el firmalarining sanoat korxonalarida ishga solgan" [6].

Qashqadaryo vohasidan o'tgan temir yo'llarning qurilishi quyidagicha bo'lgan. Qarshi shahrida 1885-yilning 25-iyunida rus va buxorolik diplomatlar, elchilar ishtirokida Qashqadaryo, Surxondaryo hududlaridan temir yo'l o'tkazish haqida bitim imzolandi. 1913-yilda Buxoro amirligi hududidan Kogon, Qarshi-G'uzor, Kelif, Termiz shaharlari oralig'ida quriladigan temir yo'li loyihasi ishlab chiqildi. Birinchi navbatdigisi Kogon-Qarshi shaharlari o'rtasida 157 kilometrlik masofada 1914-yilda qurib tugallanishi lozim bo'lgan yo'l edi. Loyiha bo'yicha Kogon-Qarshi temir yo'lida beshta eng yirik bekat (Amirabod, Qarovulbozor, Muborak, Koson) va bir nechta raz'yezdlar qurilishi rejalashtirildi.

Temir yo'l qurilishining ikkinchi navbati 1917-yilning boshida Qarshi-Termiz-Kelif shaharlari o'rtasida loyiha ishlari amalga oshirildi.

Uchinchi navbatda Qarshi-Kitob oralig'ida 122 kilometrlik masofa 1914–1917-yillarda qurib ishga tushirilishi mo'ljallangan edi. Bu shaharlar orasida G'uzor, Qamashi, Yakkabog', Kitob temir yo'l stansiyalari bir qancha raz'yezdlar qurilishi rejalashtirilgan edi. Kogon-Qarshi-Termiz, Qarshi-Kitob temir yo'lini qurilishini amalga oshirishda Kogon temir yo'l stansiyasining xizmatlari benihoya katta edi. 1914-yil 12-noyabrda temir yo'l Qashqadaryo viloyatining Qarshi shahriga yetib keldi [7].

XX asrda O'zbekistonda temiryo'llar qurilishiga katta e'tibor berildi. Bu davrda Farg'ona-Quvasoy (1922-yili), Qarshi-Kitob (1924-yili), Amudaryo-Termiz (1925-yili) va boshqa temiryo'l tarmoqlari qurilib, foydalanishga topshirildi. 1929–1931-yillarda uzunligi 1452 km bo'lgan Turkiston-Sibir temiryo'li ham qurib bitkazildi. 30-yillarda O'zbekistonda avtomobil transportining rivojlanishi natijasida qattiq qoplamali yo'llar qurilishi keng rivojlangan [8]. 1966-yildan boshlab Samarqand-Qarshi temir yo'lini qurishga kirishildi va 1970-yilning may oyida tugatildi.

XX asrning 70-80-yillarida O'zbekistonda, shuningdek, vohada ham temir yo'llarning ijtimoiy-iqtisodiy hayotdagi o'rni ortib bordi.

Mustaqillik yillarida yurtimizda amalga oshirilgan islohotlar mamalakat rivoji uchun tom ma'noda tamal toshi vazifasini bajardi. Bunda iqtisodiyotning rivojlanishi yo'llarning ishga tushishi va u orqali kelayotgan daromadning yuqori darajadagi o'zgarishlariga asos bo'lib xizmat qildi.

Ishlab chiqarish infratuzilmasi, avvalambor, avtomobil va temir yo'llarning rivojlangan tizimi, ularning samarali faoliyati ishlab chiqarishdagi umumiy xarajatlarni kamaytirishning muhim sharti va omilidir. Bu esa, o'z navbatida, ishlab chiqarilayotgan mahsulot va butun iqtisodiyotimizning raqobatdoshligini oshiradi. O'zbekiston Respublikasining birinchi Prezidenti I.A. Karimovning 1992-yilning 1-yanvaridagi farmoniga asosan Turkmaniston temir yo'li tashkil etilishi munosabati bilan Qashqadaryo viloyati hududida temir yo'l orqali yuk va yo'lovchilarni tashishni boshqarish samaradorligini ta'minlash maqsadida O'rta Osiyo temir yo'llarining Qarshi bo'limi tashkil etildi [9]. Uning tarkibiga Qashqadaryo va Samarqand viloyatlari hududlarida joylashgan temir yo'l uchastkalari, stansiyalari, raz'yezdlari hamda temir yo'l transportining boshqa korxonalari va tashkilotlari kiritilishi O'rta Osiyo temir yo'li boshqarmasiga Qashqadaryo, Buxoro va Samarqand viloyatlari ijroiya komitetlari bilan

kelishib, temir yo'lining ana shu bo'limi chegarasini, unga kiruvchi korxonalar va tashkilotlar ro'yxatini, shuningdek ularni iqtisodiy va ijtimoiy rivojlantirishga oid tadbirlarni belgilash kabi vazifalar topshirildi [10].

1994-yilning 7-noyabrida O'zbekiston Respublikasi hududida "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksionerlik temir yo'l kompaniyasi tashkil topdi. Kompaniya 5 ta bo'lim (Toshkent, Farg'ona, Buxoro, Orolbo'yi, Qarshi va Xorazm) yo'lovchilar va yuk tashish direksiyasidan iborat bo'ldi. 2010-yil 25-dekabrda Toshkent-Qarshi yo'nalishlarida "Nasaf" deb nomlangan va barcha qulayliklar muhayyo etilgan tezyurar ekspress poezdi qatnovi yo'lga qo'yildi.

2012-yil 5-yanvar O'zbekiston Respublikasi Prezidentining qarori bilan Maroqand – Qarshi temir yo'l uchastkasida elektropoezdlar harakatlanishi yo'lga qo'yildi, 2016-yil 5-sentyabrda tezyurar "Afrosiyob" yo'lovchi poezdining Toshkent – Samarqand – Qarshi yo'nalishida doimiy qatnovi yo'lga qo'yildi[9]. Xuddi shunga oid manbaalar haqida yana ma'lumot beradigan bo'lsak, Markaziy Osiyo hududida Toshkentdan Samarqandgacha ilk tezyurar yo'lovchi harakatni tashkil qilish maqsadida 2008-yil "O'zbekiston temir yo'llari" AJ va "Talgo" (Ispaniya) kompaniyasi o'rtasida 2 ta tezyurar yo'lovchi elektropoezdlarini sotib olish to'g'risida bitim imzolandi. 2010-yilda umumiy uzunligi 344 kilometr bo'lgan "Toshkent –Samarqand" liniyasida keng ko'lamli modernizatsiya va ta'mirlash ishlari olib borildi. Natijada 2011-yildan boshlab, mazkur yo'nalishda "Afrosiyob" yuqori tezlikda harakatlanuvchi zamonaviy poyezd mamlakatimiz aholisi va mehmonlariga xalqaro talab darajasida xizmat ko'rsatishni boshladi. Tarmoqda amalga oshirilgan elektrlashtirish ishlari natijasida 2015-yil Toshkentdan Qarshiga zamonaviy poyezdlarning muntazam qatnovi yo'lga qo'yildi [11].

"2017–2021-yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasi" asosida Temir yo'llar faoliyatini yanada rivojlantirish maqsadida Qarshi-Termiz temir yo'l liniyasini elektrlashtirildi [12].

So'nggi yillarda transport infratuzilmasi, jumladan temiryo'llar tizimini rivojlantirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Bu boradagi islohatlarning zamirida yurt ravnaqi, inson manfaati yotadi, albatta.

Xulosa o'rnida shuni ta'kidlash joizki, qadimgi savdo yo'llarining yangi qiyofasi hisoblangan temir yo'llarning Qashqadaryo vohasiga kirib kelishi va rivojlantirilishi o'ziga xos tarixiy yo'lni bosib o'tgan edi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. O'zbekiston Respublikasining "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi 1999-yil 15-apreldagi 766-I-sonli Qonuni, O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining Axborotnomasi, 1999-y., 5-son, 118-modda.

2. Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida 2001-yil 2-martdagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PF-2815-son Farmoni.

3. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning Oliy Majlisga Murojaatnomasi // "Xalq so'zi", 2020-yil 25-yanvar, № 19 (7521).

4. Bahridinov A. Hisor tog' dovonlari, Science and innovation international scientific journal. 2022. – № 3. – B. 294.

5. Jo'ramurodov I., Shavqatulloev D., Toshboltayev Z. Buxoro iqtisodiyotiga chor Rossiyasi kapitalining kirib kelishi, oqibatlari. Journal of innovations in social sciences. 2022. – B. 224.
6. Tojiyev B. Amir Sayid Olimxonning Rossiyaga kiritgan kapitallari. Scientific progress scientific Journal. 2022. – B. 686.
7. <https://telegra.ph/Qashqadaryo-viloyatiga-temir-yolni-kirib-kelishi-tarixi-02-21/2022.10.11./>.
8. Eshov B. O'zbekistonda davlat va mahalliy boshqaruv tarixi. – T.: Yangi asr avlodi, 2014. – B. 167.
9. <https://telegra.ph/Qashqadaryo-viloyatiga-temir-yolni-kirib-kelishi-tarixi-02-21/2022.10.11./>.
10. O'zbekiston temir yo'llari davlat-aksionerlik kompaniyasini tuzish to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 1994-yil 7-noyabrdagi PF-982-son Farmoni, O'zbekiston Respublikasi Oliy Kengashining Axborotnomasi, 1994-y., 11-12-son, 288-modda.
11. Gulmatov U. Temir yo'llarda O'zbekiston milliy transport tizimining siyosiy-huquqiy asoslari. Loyihalar. Yosh tadqiqotchi jurnali, № 4, – 2022, – B. 117.
12. Yaponiya xalqaro hamkorlik agentligining zayomidan foydalangan holda Qarshi-Termiz temir yo'l uchastkasini elektrlashtirish investitsiya loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2012-yil 21-fevraldagi PQ-1712-sonli Qarori.