



ISSN 2181-9599

Doi Journal 10.26739/2181-9599

ЎТМИШГА НАЗАР

8 ЖИЛД, 12 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ

ТОМ 8, НОМЕР 12

LOOK TO THE PAST

VOLUME 8, ISSUE 12



ТОШКЕНТ-2025

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Муртазаева Рахбар Хамидовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосари:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief Editor:

Джураева Нилуфар Далибаевна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

ТАҲРИРИЙ МАСЛАҲАТ КЕНГАШИ | РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ | EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор, академик,
Ўзбекистон Миллий университети

Бобожонова Дилором Бобожонова
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Аширов Адхам Азимбаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Агзамова Гулчехра Азизовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Бурдиашвили Майя
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Кожакеева Ляззат Темировна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Хотин-қизлар давлат педагогика университети

Аминова Азиза Марковна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Навоий давлат педагогика институти

Ульжаева Шохистахон Мамажоновна
тарих фанлари доктори (DSc),
Тошкент ирригация ва кишлок хужалигини механизациялаш муҳандислари институти Миллий тадқиқот университети

Худайқулов Тулқин Дўстбоевич
Тарих фанлари доктори (DSc)
Шаҳрисабз дала педагогика институти

Гофоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Самарқанд давлат университети

Эргашева Юлдуз Алимовна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат техника университети

Халикова Рахбар Эргашевна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент давлат техника университети

Ишанходжаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Эшов Боходир Жўраевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат университети

Махкамova Надира Раҳмановна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент ахборот технологиялари университети

Кебадзе Мадонна
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Абдуллаева Яхшибека Агамуратовна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Нукус давлат педагогика институти

Мустафаева Нодири Абдуллаевна
тарих фанлари доктори (DSc),
Ўзбекистон Фанлар академияси

Ерметов Аваз Абдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Хайдаров Ғайратбек Мирзапўлатович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Андижон давлат университети

Расулов Абдуллажон Нуриддинович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Наманган давлат университети

Ковалев Борис Николаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Санкт-Петербург Тарих институти

Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Ауанасова Алима Мусировна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон давлат тарихи институти

Бегалинова Калимаш Капсамаровна
фалсафа фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон Миллий университети

Хайдаров Муродилла Махмуталиевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Тожибоев Музаффар Турдибоевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ИИВ Академияси

Алиева Лале
тарих фанлари доктори (DSc),
Озарбайжон давлат университети

Сайнова Камола Давляталиевна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исмаилова Алмаз
тарих фанлари доктори (DSc),
Догистон мустақил университети

Иноятова Диларам Маниглиевна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Таниева Гулдона Мамановна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Низомий номидаги Ўзбекистон Миллий педагогика университети

Дорошенко Татьяна Ивановна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Бабаджанова Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Ширванова Тарана Амирага кызы
тарих фанлари номзоди, доцент,
Азербайдон давлат
иқтисодиёт университети

Мирзалиев Улуғбек Бегмурзаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Гулистон
давлат педагогика институти

Нуруллаева Шоира Кушназаровна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Урганч давлат университети

Курбанов Бахтияр Журабаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Наманган давлат университети

Ҳакимова Шоира Сағдуллаевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), UBS Тошкент филиали

Толибоева Нодира Одилжоновна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент, Ўзбекистон
жаҳон тиллари университети
Масъул котиб

Теймураз Ахалмосулишвили
тарих фанлари номзоди, профессор,
Телави давлат университети

Джоробекова Айнур Эшимбековна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Қозоғистон дипломатия академияси

Рахмонқулова Зумрад Бойхуразовна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исаков Баҳадир Нигматуллаевич
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Холмуродов Дилшод Рашидович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Жиззах давлат
педагогика университети

Юсупов Аҳмеджон Шоназарович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Urganch davlat universiteti

Тиллажаева Хуршида Джумаваевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Тошкент давлат техника университети

Одилов Аброр Анварович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети
Масъул котиб

Исоқов Бахтиёр Робидинович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Наманган давлат университети

Тўхтабасв Аъзамжон Шарипхўжаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Халмуратов Бахтиёр Режавалиевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Алимардонов Отабек Қудратович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Ўзбекистон Миллий университети

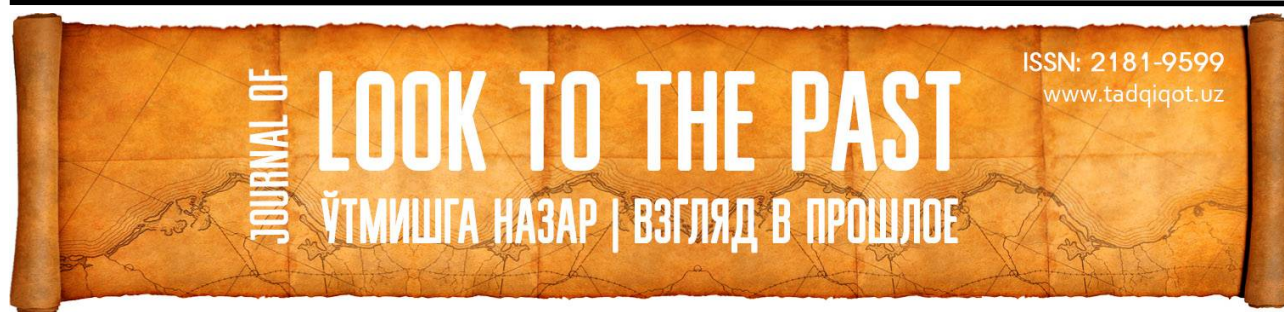
Турсунова Юлдуз Бобоқулловна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
ЎзР. ФА. Тарих институти

Азаматова Гулмира Байирбековна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Jizzax davlat pedagogika universiteti

Каримжонов Жасурбек Мухторжонович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Ўзбекистон Миллий университети

МУНДАРИЖА | СОДЕРЖАНИЕ | CONTENT


1. Диларам Иноятова НЕМЕЦКАЯ ДИАСПОРА УЗБЕКИСТАНА: СОХРАНЕНИЕ ЭТНИЧЕСКОЙ И КУЛЬТУРНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ.....	5
2. Лазизахон Алиджанова ДИНЛАРАРО МУЛОҚОТ ВА БАҒРИКЕНГЛИКНИ ТАЪМИНЛАШДА ЯНГИ ЎЗБЕКИСТОН ВА ЖАҲОН ТАЖРИБАСИ.....	11
3. Umida Azamjonova TARIXIY ME'MORIY YODGORLIKLARNI KONSERVATSIYA VA TA'MIRLASH METODLARI TANLILI (XORIJIY TAJRIBALAR MISOLIDA).....	16
4. Javlonbek Begaliyev O'ZBEKISTONDA SOVET DAVRIDA SAN'AT VA MADANIYAT YO'NALISHLARIDA MUALLIFLIK HUQUQI MASALASI BILAN BOG'LIQ AYRIM MULOHAZALAR (1930-1970 YILLAR MISOLIDA).....	20
5. Azizbek Muminov FARG'ONA VODIYSI TABIIY OBYEKTLARINING TARIXIY-GEOGRAFIK TASNIFI VA ULARNING ZAMONAVIY TURIZM RIVOJLANISHIDAGI AHAMIYATI.....	26
6. Фируза Мухитдинова ИНСОННИНГ ЎЗ ҲУҚУҚ ВА МАНФААТЛАРИНИ ҲИМОЯ ҚИЛИШ ҲУҚУҚИ – ЯНГИЛАНГАН КОНСТИТУЦИЯДА МУСТАҲКАМЛАНГАН АСОСИЙ ҚОИДА.....	31
7. Sardorbek Rahimberdiyev MEHNAT MIGRANTLARINING IJTIMOIIY HOLATI VA MADANIY IDENTIFIKATSIYASI (KOREYADAGI O'ZBEKLAR MISOLIDA).....	42
8. Baxtiyar Kurbanov 1941-1943-YILLARDA TEMIR YO'L TRANSPORTI ISHINING FRONT VA XALQ XO'JALIGI MANFAATLARI UCHUN QAYTA QURILISHI.....	48
9. Ғайратбек Хайдаров, Мухитдин Саттаров ТАРАҚҚИЁТ ЙЎЛИДАГИ ХАЛҚАРО ҲАМКОРЛИК АЛОҚАЛАРИ.....	55
10. Гуласал Шакирова ПОНЯТИЕ И ЭВОЛЮЦИЯ МЕДИАКОНВЕРГЕНЦИИ В ПОЛИТИЧЕСКИХ КОММУНИКАЦИЯХ.....	60
11. Shuxrat Toshturov O'ZBEKISTON RESPUBLIKASINING EKOLOGIYA VA BIOLOGIK RANGBARANGLIKNI SAQLASH SOHASIDAGI XALQARO HAMKORLIGI.....	71
12. Пётр Чублуков РОЛЬ ЗАВОЕВАТЕЛЬНЫХ ПОХОДОВ АЛЕКСАНДРА МАКЕДОНСКОГО В ФОРМИРОВАНИИ КУЛЬТУРЫ ЭЛЛИНИЗМА НА ТЕРРИТОРИИ СРЕДНЕЙ АЗИИ.....	79



Baxtiyar Jurabayevich Kurbanov,
Namangan davlat universiteti
Tarix kafedrasida katta o'qituvchisi, (PhD)

1941-1943-YILLARDA TEMIR YO'L TRANSPORTI ISHINING FRONT VA XALQ XO'JALIGI MANFAATLARI UCHUN QAYTA QURILISHI

For citation: Bakhtiyar J. Kurbanov. RECONSTRUCTION OF RAILWAY TRANSPORT IN THE INTERESTS OF THE FRONT AND THE NATIONAL ECONOMY IN 1941-1943. Look to the past. 2025, vol. 8, issue 12.

 <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.18035137>

ANNOTATSIYA

Maqolada Ikkinchi jahon urushining boshlanishi sharoitida O'zbekistonga korxonalarini va aholini evakuatsiya qilinishida urush o'choqlaridan to O'rta Osiyogacha eshelonlarni kelish jarayoni bevosita asosiy transport vositasi - temir yo'llar orqali amalga oshirilgani va uning shart sharoitlari tahlil qilingan. Bundan tashqari temir yo'l transporti ishining front va xalq xo'jaligi manfaatlari uchun qayta qurilishi jarayoni yoritib berilgan.

Kalit so'zlar: O'rta Osiyo, Ikkinchi jahon urushi, Davlat Mudofaa qo'mitasi, transport bo'limi, temir yo'l, evakuatsiya, front, xalq xo'jaligi, transport, sanoat, eshelon.

Бахтияр Джурабаевич Курбанов,

Наманганский государственный университет
Старший преподаватель кафедры истории, (PhD)

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ИНТЕРЕСАХ ФРОНТА И НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В 1941-1943 ГОДАХ

АННОТАЦИЯ

В статье анализируется тот факт, что в начале Второй мировой войны эвакуация предприятий и населения в Узбекистан из очагов войны в Центральной Азии осуществлялась непосредственно основным видом транспорта – железными дорогами и рассматриваются условия этой эвакуации. Кроме того, освещается процесс восстановления железнодорожного транспорта в интересах фронта и народного хозяйства.

Ключевые слова: Средняя Азия, Вторая мировая война, Государственный комитет обороны, транспортное ведомство, железная дорога, эвакуация, фронт, национальная экономика, транспорт, промышленность, эшелон.

Bakhtiyar J. Kurbanov,
Namangan State University
Senior Lecturer, Department of History, (PhD)

RECONSTRUCTION OF RAILWAY TRANSPORT IN THE INTERESTS OF THE FRONT AND THE NATIONAL ECONOMY IN 1941-1943

ABSTRACT

The article analyzes the fact that during the outbreak of World War II, the evacuation of enterprises and the population to Uzbekistan from the hotbeds of war to Central Asia was carried out directly by the main means of transport - railways, and its conditions. In addition, the process of rebuilding railway transport in the interests of the front and the national economy is highlighted.

Index Terms: Central Asia, World War II, State Defense Committee, transport department, railway, evacuation, front, national economy, transport, industry, echelon.

1. Dolzarbligi:

Ikkinchi jahon urushi davrida O'rta Osiyo, xususan O'zbekiston temir yo'l infratuzilmasining tiklanishi va modernizatsiyasi frontga yuk yetkazib berish, evakuatsiya va front orti hududlar iqtisodiyotini saqlashda hal qiluvchi ahamiyat kasb etgan bo'lib, bugungi kunda transport tarmoqlarining strategik barqarorligi va urush sharoitida adaptatsiya modellarini tahlil qilish nuqtai nazaridan dolzarbligini saqlab kelmoqda. 1941-1943-yillarda O'zbekiston temir yo'llari front ehtiyojlari uchun yuk tashish quvvatini oshirish maqsadida qayta qurildi. Vagonlar saralash stansiyalari, ikkinchi yo'llar va noyob materiallar ishlab chiqarish choralari joriy etildi, bu esa urush ortidagi sanoat va qishloq xo'jaligi mahsulotlarini evakuatsiya qilish imkonini berdi.

2. Metodlar:

Maqolada umum qabul qilingan tarixiy metodlar – tarixiylik, qiyosiy-mantiqiy tahlil, ketma-ketlik, holislik tamoyillari asosida 1941-1943-yillarda temir yo'l transporti ishining front va xalq xo'jaligi manfaatlarini uchun qayta qurilishi tarixi yoritilgan.

3. Tadqiqot natijalari:

Sovet davri tarixshunosligida Ikkinchi jahon urushi va evakuatsiya masalasi muhim o'rin egallaydi. Ikkinchi jahon urushi (1939-1945) ning boshlanishi bilan O'zbekiston temir yo'l transportiga Markaz tomonidan juda katta vazifalar yuklangani, temiryo'lchilarning front va front ortidagi harakatlari tadqiqotga oid adabiyotlarda alohida tilga olinadi. Bundan tashqari jahon urush yillarida evakuatsiya va temir yo'l transporti masalasi qator tarixchilar tomonidan atroflicha tadqiq etildi[1].

Urush boshlangan dastlabki kundanoq, mamlakat taqdiri va ertangi kuni uchun evakuatsiya ishlarini zudlik bilan tashkil qilish masalasi kun tartibiga qo'yildi[8:12]. Sovet hokimiyati yillarida SSSRda temir yo'l transporti tizimi yaratildi va urush davrida u front bilan asosiy aloqa bo'g'iniga aylandi. Frontga ko'p sonli qo'shinlar, harbiy texnika, qurol-yarog', o'q-dorilar, yoqilg'i, oziq-ovqat, jihoz va boshqalarni tez va uzluksiz yetkazib berishni ta'minlash va bir vaqtning o'zida SSSR milliy iqtisodiy transport hajmining ko'payishini amalga oshirish uchun temir yo'l transportining barcha ishlarini harbiy usulda zudlik bilan qayta qurish amalga oshirildi. Yo'llarda poyezdlar harakati maxsus harbiy jadvalga o'tkazildi, unda Sovet qurolli kuchlarining strategik joylashuvi bilan bog'liq harbiy eshelonlar va yuklarni birinchi navbatda tashish nazarda tutilgan. Markazlashtirilgan tartibda tashish rejalashtirilgan yuklar ro'yxati kengaytirildi[17:324].

Urushning dastlabki kunlaridan boshlab temiryo'lchilarning sa'y-harakatlari temir yo'llarning o'tkazish va tashish qobiliyatini oshirishga qaratildi. Ommaviy harbiy va evakuatsiya ishlarini ta'minlash uchun temir yo'l transporti poyezdlarni tezkor shakllantirib, vagonlarni to'xtovsiz ta'mirlashga o'tdi. Temiryo'lchilar poyezdlarni boshqarish tezligini oshirishga harakat qildilar. Urushning dastlabki 40 kunida frontga 2,5 million kishini olib kelindi[17:325].

Ikkinchi jahon urushi yillarida SSSRning urush xavf solayotgan hududlaridan aholi va ishlab chiqarish korxonalarini, MTS, kolhoz va sovxoz mulklari, madaniy va ilmiy muassasalar, xomashyo va oziq-ovqat zaxiralarini Sharqqa ko'chirish va joylashtirish ishlari amalga oshirildi. Evakuatsiya jarayoni faol urush harakatlari olib borilayotgan bir paytda va juda og'ir sharoitlarda olib borildi. Juda ko'p hollarda, uskunalarini bo'laklarga ajratish va olib ketish uchun vaqt yetmagan sharoitlarda ularni yo'q qilishga to'g'ri keldi[10:20]. Evakuatsiya ishlari mamlakat aholisidan katta kuch-

g'ayrat, partiya, sovet va xo'jalik tashkilotlaridan esa qat'iy tartib-intizom va tezkorlikni talab qilgan.

Urush sharoitida temir yo'l ishchilari va boshqa transport turlari ishchilari katta qiyinchiliklar, xususan, qarama-qarshi ikkita kuchli oqimni, ya'ni g'arbga strategik transport va sharqqa esa evakuatsiyani ta'minlash kerak edi. Birinchi oqimga 1 280 ming, ikkinchi oqimga 1, 5 mingta vagon kerak edi. Evakuatsiya qilingan uskunalarni tushirish muammo va murakkab edi, chunki evakuatsiya qilingan yuklar kelgan joylarda ko'plab vagonlar to'planib, ularni tezda bo'shatish kerak edi. Shunday qilib, faqat O'zbekistonga qisqa vaqt ichida 17000 ta sanoat uskunalari vagonlari keltirildi va ularni vagondan tushirish va jihozlarni saqlash uchun yuzlab qo'shimcha yuk tashuvchilar jalb qilindi[17:327]. SSSR XKS va Butunittifoq KP MQ 1941-yil 27-iyunda "Aholi va qimmatbaho boyliklarni olib ketish va joylashtirish to'g'risida" qaror qabul qildi[18:6].

Sharqqa evakuatsiya qilish ishlariga rahbarlik qilishni SSSR XKS raisi o'rinbosari N. A. Voznesenskiyga topshirildi. Ittifoqdosh respublikalar XKS lari va viloyat partiya tashkilotlarida ishlab chiqarish uskunalari va aholini joylashtirish bo'yicha komissiyalar tuzildi. Jumladan, O'zbekistonda 1941-yil 25-avgustda evakuatsiya qilingan korxonalarni ekspluatatsiya qilishga topshirish ishlariga rahbarlik qilish uchun hukumatning maxsus komissiyasi tuzildi[6:591]. Yuqoridagilardan ma'lumki, Ikkinchi jahon urushining borishi va u bilan bog'liq holda evakuatsiya ishlarini tashkil qilishda urush o'choqlaridan to O'rta Osiyogacha eshelonlarni kelish jarayoni bevosita asosiy transport vositasi - temir yo'llar orqali amalga oshirildi. Albatta, bu jarayonlar o'ta murakkab va qiyin sharoitlarda amalga oshirildi. Mamlakatning qator rayonlarida temir yo'l tarmoqlari (1000 kv. km. hududga temir yo'l kilometrining hajmi – B.K.) ozligi sababli tashkiliy ishlar katta bosim ostida olib borildi. Nisbatan zich temir yo'llar tarmog'i g'arbiy chegara chizig'ida mavjud edi (1000 kv.km.ga 70 km.). Ba'zi rayonlarda, jumladan, g'arbdan sharqqa tomon temir yo'llar tarmog'i birdaniga kamayib borgan. Urush yillarida muhim harbiy-strategik ahamiyatga ega bo'lgan Markazni O'rta Osiyo, Sibir va Kavkaz bilan bog'lovchi tarmoq va stansiyalar yetarli darajada rivojlanmagan edi. Temir yo'llar uzunligi jihatidan mamlakatda avtomobil va suv transportidan keyin 3-o'rinda turgani holda, yuk tashish bo'yicha 1-o'rinda qolaverdi[9:2]. 1935-yil 1-yanvar holatiga berilgan statistik ma'lumotlarga ko'ra SSSRning Yevropa qismida temir yo'llar uzunligi 63 056 km tashkil etgani holda, Osiyo qismida bu ko'rsatkich 29 840 kmni tashkil etdi[19:13]. Temir yo'llar qurishni loyihalashtirishdagi muammolar, jumladan, O'rta Osiyo temir yo'llari tarmog'ining zichligining quyi darajasi mazkur transportning yuqori bosim ostida ishlashga majbur qildi.

Mamlakat temir yo'llarida Birinchi jahon urushiga qadar bo'lgan davrda 2,5 oy davomida tashiladigan yuk hajmi urushning dastlabki haftasidayoq tashildi. Shunday qilib, dastlabki kunlardanoq temir yo'llar front va front orti magistraliga aylantirilib, harbiy va ishlab chiqarish yuklarini tashishdek og'ir va murakkab ishni amalga oshira boshladi. O'rta Osiyo va Qozog'istonga jami 308 ta ishlab chiqarish korxonasi ko'chirib keltirildi. O'zbekistonga hammasi bo'lib 104 ta zavod va fabrika evakuatsiya qilindi[4:6].

Ikkinchi jahon urushi yillarida butun mamlakatda bo'lgani kabi, O'zbekistonda ham sanoat va transport ishi tez sur'atlar bilan qayta tashkil qilindi. Urushning dastlabki kunlaridayoq respublika temir yo'l transporti oldiga juda og'ir vazifalar qo'yildi – xalq xo'jalik yuklarini tashish bilan bir qatorda front uchun ham yuk tashish kerak edi. Ikkinchi jahon urushi davrida og'ir sanoatga qarashli 90 dan ortiq, yengil va oziq-ovqat sanoatiga qarashli 20 dan ziyod korxonaning mashina-uskunalari tamomila yoki qisman O'zbekistonga ko'chirib keltirildi. Ularning negizida 47 ta yangi sanoat korxonasi barpo etildi. Bir qancha material va buyumlarni O'zbekistonga tashib keltirishning to'xtatilishi sanoatning yangi korxonasi va tarmoqlarini vujudga keltirish zaruriyatini tug'dirdi. Shu maqsadda 280 ta yangi sanoat korxonasi, Oqtepa, Oqqovoq, Qibray, Salar va Quyi Bo'zsuv gidrostansiyalari, Chirchiq elektroximiya kombinatining ikkinchi va uchinchi navbati ishga tushirildi. Shu munosabat bilan temir yo'lning Salar – Barraaj uchastkasi foydalanishga topshirildi[12:9].

Ko'p sonli armiyani tezkor frontga hamda alohida qismlarni belgilangan joyga yetkazish zarurati tufayli bu bilan bog'liq bosim Toshkent temir yo'llariga tushdi. Ishchilar yukni tezkor yuklash va tushirish hamda Ashxobod va Turkiston – Sibir temir yo'llaridan keladigan yuk oqimini qabul qildilar. Harbiy yuklar oqimi nihoyatda ko'p edi. Masalan, 1941-yil 8-iyulidan 17-iyuligacha bo'lgan atigi 10 kun ichida Toshkent filialida 4 300 vagon yoki 140 dan ortiq poyezd qabul qilindi, 4-8-iyul kunlari esa Samarqand filialida 35 ta poyezd yuk ortildi. 1941-yilning iyul oyi boshlarida Turkiston – Sibir temir yo'lidan bo'limga yetib kelgan harbiy poyezdlar soni sutkasiga 20-22 taga yetdi hamda Ashxobod yo'lidan ham taxminan shuncha poyezdlar keldi[15:45].

1941-yil avgustidan boshlab markaziy hududlardan ko'chirilgan korxonalar va aholi bilan poyezdlar kela boshladi. O'rta Osiyoga evakuatsiya qilingan barcha yuklar Toshkent yo'li orqali o'tdi. Ikkita yirik, ya'ni harbiy va evakuatsiya qilingan yuklar oqimi o'tish yo'llari hamda stansiyalarni haddan tashqari to'lishini keltirib chiqardi, bu esa temir yo'llarda poyezdlarni o'tishini ta'minlashni qiyinlashtirdi. Aris, Toshkent, Ziyaviddin va boshqa shu kabi yirik stansiyalar qiyinchiliklarga duch keldi[22:29].

Mamlakat iqtisodiyotini harbiy jihatdan qayta qurish 1941-yil 16-avgustda qabul qilingan umum davlat yagona xalq xo'jaligi rejasida olib borildi. Shu munosabat bilan sovet davlatini dushmanga qarshi kurashda ishonchli moddiy-texnik bazasini ta'minlashga qodir bo'lgan muvofiq lashtirilgan harbiy iqtisodiyotni yaratish, shu jumladan, uning uzluksiz ishlashini ta'minlashga qaratilgan temir yo'l transportini qayta qurish vazifasi belgilandi[22:29].

O'zbekiston rahbariyati 1941-yil iyun oyining birinchi yarmida transportni harbiy izga o'tkazish rejasini ishlab chiqdi. Asosiy e'tibor yuk tashish rejasini o'z vaqtida bajarish va tashishni tezlashtirish chora-tadbirlarini amalga oshirishga qaratildi. Urushning beshinchi kunidanoq Toshkent magistralining Yo'l kasaba uyushmasi tashkiloti Prezidiumi "Yangi vaziyat bilan bog'liq holda ishlarni "qayta qurish" to'g'risida" qaror qabul qildi. Transport ishini yaxshilash masalasi yuzasidan uzal, stansiya va korxonalarining kasaba uyushmalarida yig'ilishlar o'tkazildi[15:45].

1941-yilda Toshkent – Angren temir yo'l qurilishi boshlandi. Asosiy ko'p mehnat talab qiladigan ishlar O'zbekiston kolxozchilari tomonidan xashar orqali bajarildi. Yo'lning umumiy uzunligi 129.5 km bo'lib, qurilish davom etayotgan bir paytda Angren ko'mir shaxtasi uchun zarur kerakli yuk va asbob-uskunalar hamda O'zbekiston xalq xo'jaligi uchun ko'mir, paxta va boshqa yuklar tashildi[2:236].

1941-yilning noyabriga kelib, nemis qo'shinlari egallagan hududlarda SSSR aholisining 40 foizi istiqomat qilardi. Sovet hukumati aholini evakuatsiya qilish bo'yicha eshelonlarni tashkil qilish to'g'risida ko'rsatma berdi. Evakuatsiya ishlarini tashkil etish jarayonida ayrim kamchilik va sustkashlikka yo'l qo'yish holatlari ham kuzatildi. Masalan, 1941-yilda aholini ommaviy ravishda evakuatsiya qilish ishlarida bir qator xatoliklar qayd etilgan. Xususan, Gorkiy oblastidan bolalarni evakuatsiya qilish jarayonida ularni qaysi rayon qabul qilib olishi hamda ularning tayyorligi masalalariga yetarli darajada e'tibor bermagan. Natijada bolalar joylashgan eshelon, ayrim punktlarda, o'rnatilgan tartiblarga zid ravishda harakat qilgan. Bu kabi holatlar turli darajadagi anglashilmovchilik va qiyinchiliklarni keltirib chiqargan[18:26].

Shunga qaramay, umumiy holda aholini evakuatsiya qilish ishlari 1941-yilda muvaffaqiyatli tarzda amalga oshirildi. 1942-yil bahoriga kelib mamlakatning sharqiy rayonlariga 7 417 ming aholi evakuatsiya qilindi. Jumladan, RSFSRning sharqiy rayonlariga 5 914 ming kishi ko'chirildi. 87 ming kishi Kavkazorti respublikalariga, 100 ming aholi Qirg'iziston SSRga, 600 mingga yaqin aholi Qozog'iston SSRga, 716 ming aholi esa O'zbekistonga joylashtirildi[7:548].

1942-yil fevral oyida Davlat Mudofaa qo'mitasi huzurida Transport bo'limi tuzildi. Uning vazifasi etib barcha transport turlari ishini boshqarish va rejalashtirish, uning moddiy-texnik ta'minotini yaxshilash chora-tadbirlarini ko'rish belgilandi[7:526]. Evakuatsiya qilingan aholiga xizmat ko'rsatishni yaxshilash uchun 1942-yil 7-sentyabrdan boshlab Toshkent yo'lovchi stansiyasida evakuatsiya boshqarmasi xodimlari tomonidan kecha-kunduz evakuatsiya qilingan aholiga O'zbekiston SSR hududida ham, undan tashqarida ham joylashish uchun ko'rsatmalar berildi hamda doimiy nazorat tashkil etildi[15:48].

Urush yillarida korxonalar tomonidan ishchilarni uyushgan holda yollash amaliyoti davom ettirildi. 1942-1943-yillarda “Октябрь инкилоби” zavodi rahbariyati aholi punktlariga bir necha marta safarlar tashkil qildi. Ishchi kuchlarini tanlash va ayniqsa ularni mahalliy millat vakillaridan olishga e’tibor qilindi. Shu yo‘l bilan 1942-yilda zavodga 77 kishi ishga qabul qilindi. Transport va ishlab chiqarishni ishchi kuchi bilan ta’minlashda SSSR Oliy Soveti Prezidiumining 1942-yil 13-fevraldagi “Mehnatga layoqatli shahar aholisini urush davri mobaynida ishlab chiqarish va qurilishda ishlashga safarbar etish to‘g‘risida”gi buyrug‘i muhim ahamiyatga ega bo‘ldi. Mazkur buyruqning ahamiyatli jihati odamlarni ko‘ngilli ravishda jalb qilishdan tashqari endi ishlab chiqarish doimiy davlat rejasi asosida ishchi kuchi bilan to‘ldirib boriladigan bo‘ldi. Ushbu buyruq asosida Toshkent yo‘liga 1942-yil 625 kishi, 1943-yilda 903 kishi mehnatga jalb qilindi[23:26-27].

Urush yillarida O‘rta Osiyo temir yo‘llar qurilishi boshqarmasi jamoasi tomonidan 324 km temir yo‘l, 437 ta ko‘prik va 27 420 kv.m. temir yo‘l transporti sex va korxonalari uchun kerakli bo‘lgan maydonlar qurib foydalanishga topshirildi. Urush davrida O‘rta Osiyo temir yo‘llar qurilishi boshqarmasi tomonidan ishlab chiqarishga yangi qabul qilingan 3 677 mahalliy ishchilar kasblarga o‘qitildi. Ishchi-quruvchilar yashash sharoitlarini yaxshilash uchun 8 300 kv.m. yotoqxonalar qurildi. Bundan tashqari, boshqarma tomonidan Farxod GES qurilishida 36 km uzunlikdagi temir yo‘l qurildi va foydalanishga topshirildi[2:237].

1942-yil oxiri va 1943-yil boshlarida 30 ta o‘tish yo‘li qurilib, 25 ta stansiyada yo‘llar yaxshilandi, 20 ta stansiyada yo‘llar uzaytirildi. 40 ta o‘tish yo‘lida Sirdaryo, Samarqand, Gorchakovo (Marg‘ilon) stansiyalarida parovozlarni burilish moslamasi qurildi. Stansiya yo‘llarining umumiy uzunligi 1941-yildagi 738 km dan 1942-yildayoq 800 km gacha oshirildi[24:5].

Urush sharoitida temir yo‘l orqali hukumatning transport sohasidagi topshiriqlarini aniq va o‘z vaqtida bajarish alohida muhim harbiy va xalq xo‘jaligi (iqtisodiy) ahamiyatiga ega bo‘ldi. Temir yo‘l transportida qat’iy tartib o‘rnatish va intizomsizlikka chek qo‘yish maqsadida SSSR Oliy Soveti Prezidiumining 1943-yil 15-aprelda “Barcha temir yo‘llarda harbiy holatni joriy etish to‘g‘risida”gi farmoni e‘lon qilindi. Unga ko‘ra, barcha temir yo‘llarda harbiy holat e‘lon qilindi. Temir yo‘l transportining barcha ishchi va xizmatchilari urush davrida safarbar etilganlar hisoblanib, ularni temir yo‘l transportida ishlashga birlashtirib qo‘yildi. Bundan tashqari, temir yo‘l transporti ishchisining xizmat bo‘yicha jinoiy javobgarligi Qizil armiya harbiy xizmatchilariga tenglashtirildi. Temir yo‘l transportida sodir etilgan barcha jinoyatlar temir yo‘l harbiy tribunalida harbiy holat qonunlari bo‘yicha ko‘rib chiqildi. Harbiy tribunal qaroriga ko‘ra, jinoyat sodir etgan temir yo‘lchilar, agar qattiq jazoga loyiq bo‘lmasa, frontning jarima bo‘linmalariga yuborildi[3:9-10].

1943-yil boshlariga kelib, mamlakatning boshqa temir yo‘llarida bo‘lgani kabi, Toshkent magistralida ham vaziyat ancha murakkablashdi. Bu murakkablik, birinchidan, yuk tashish masalasining 1942-yilga nisbatan 1943-yilda ko‘payishi, ikkinchidan, 1942-yil oxiri va 1943-yil boshlariga kelib O‘rta Osiyoga evakuatsiya qilingan mudofaa korxonalarining to‘la quvvat bilan ishlay boshlagani hamda O‘zbekistonda bir qator muhim sanoat obyektlarini qurish ishlari bilan bog‘liq holda yuzaga keldi. Mahalliy transportda yuk tashish 1942-yilda 30,9 foiz bo‘lgan bo‘lsa, 1943-yilda bu 35,5 foizga ko‘paydi. Toshkent yo‘lida faqat qurilish maydonlari uchun sutkasiga rejadan tashqari 30 vagon yuk yuklandi[23:100]. Frontga yuklarni yetkazib berishni ko‘payishi tufayli tranzit tashish, xususan, strategik yuklar sezilarli darajada oshdi. Masalan, 1943-yilda 1942-yilga nisbatan Ashxobod temir yo‘lidan Toshkent magistraliga neft mahsulotlarini o‘tkazish hajmi deyarli 15 barobar oshdi va Tomsk temir yo‘lidan Orenburgga Toshkent magistrali orqali ko‘mir sostavi poyezdlarining tranzit oqimi keskin oshdi[13:59].

Urushning birinchi davrida asosan sanoat korxonalari va aholini mamlakatning sharqiy hududlariga ko‘chirishda foydalanilgan vagonlarning 1943-1944-yillarga kelib tugatilishi Toshkent temir yo‘lida ham boshqa front orqasi temir yo‘llari kabi vagonlar yetishmasligini keltirib chiqardi. Bu yerda 1943-yil dekabrda me‘yordagi 11 842 ta vagon parki 6 775 tagacha qisqarib ketdi. Shuning uchun har bir vagondan to‘g‘ri foydalanish talab etildi[21:44].

Ikkinchi jahon urushi yillarida respublika temir yo‘l transporti asosan yangi temir yo‘l shoxobchalari qurish va texnikaning sifatini yaxshilash hisobiga taraqqiy etdi. Urush davrida respublikaga mamlakatning g‘arbiy rayonlaridan ko‘pgina sanoat korxonalarini ko‘chirib keltirildi. Natijada respublikaning ko‘mir va metallga bo‘lgan talabi yanada ortdi. Ko‘mirga bo‘lgan talabni to‘liq qondirish maqsadida Angren ko‘mir havzasi ishga tushirildi. Shu munosabat bilan 1944-yili 114 kilometr uzunlikdagi Qizil to‘qimachi – Angren temir yo‘li qurildi[14:37].

Shuni qayd etish kerakki, urush respublikada ishlab chiqaruvchi kuchlarni bir tekisda joylashtirishga xalaqit berdi. Buning natijasida yo‘lovchi tashish tuzilmasi, xarakteri va salmog‘i, shuningdek, yuk tashish yo‘nalishi ham o‘zgardi. Shuni alohida ta’kidlash kerakki, yo‘lovchilar va yuk tashish keskin kamaygani holda yo‘lovchi poyezdlar, jumladan, yuk tashiydigan poyezdlar tarkibining uzunligi qisqarmadi[12:9]. Toshkent temir yo‘li orqali 1940-yilda 12 291 131 nafar yo‘lovchi tashilgan bo‘lsa, 1945-yilga kelib bu 4 254 617 nafarni tashkil etdi[20:8]. 1945-yilda respublika stansiyalaridan jo‘natilgan yo‘lovchilarning umumiy soni 1940-yilga nisbatan ikki marta kamaydi, jumladan, uzoq masofaga qatnaydigan poyezdlarda ham ikki marta, mahalliy poyezdlarda esa uch marta va shahar atrofiga qatnovchi poyezdda bir yarim marta qisqardi[5:15].

1941-1945-yillar mobaynida O‘rta Osiyodagi qo‘shni respublikalar iqtisodiyotida ayrim o‘zgarishlar sodir bo‘ldi: ularning transport-iqtisodiy aloqalarida og‘ir sanoat yuklarining salmog‘i ortdi. Shu tufayli Toshkent magistrali orqali tashiladigan tranzit yuklar hajmi ko‘paydi. Stalingrad va Kavkazorti frontlari uchun kerakli harbiy yuklar Toshkent magistrali orqali tashilganligi sababli, urush yillarida bu magistral muhim ahamiyatga ega bo‘ldi[16:105].

4. Xulosa:

Xulosa qilib aytganda, O‘zbekistonga qisqa vaqt ichida sanoat uskunalari va evakuatsiya qilingan aholini ko‘chirib keltirildi. O‘zbekistonda evakuatsiya qilingan korxonalarini ekspluatatsiya qilishga topshirish ishlariga rahbarlik qilish uchun hukumatning maxsus komissiyasi tuzildi. Urush o‘choqlaridan to‘ O‘rta Osiyogacha eshelonlarni kelish jarayoni bevosita asosiy transport vositasi - temir yo‘llar orqali amalga oshirildi. Lekin temir tarmog‘ining yetarli darajada qurilmagani oqibatida bu jarayonlar o‘ta murakkab va qiyin sharoitlarda amalga oshirildi.

Iqtiboslar/Сноски/References:

1. Грот А. Солончаки в дорожном строительстве УзССР: Автореферат дисс... канд. техн. наук. – Ташкент, 1951. – 21 с.; Напорко А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – Москва: Трансжелдориздат, 1954. – 284 с.; Уродов С. А. Эвакуация и населения Ленинграда 1941-1942 годах. Вестник Ленинградского университета, 1958. №8.; Казакова А., Саямов А. Узбекистан в годы Великой Отечественной войны Советского Союза (1941-1945 гг) // Общественные науки в Узбекистане. 1961. №6.; Байкенов М. Железнодорожники Казахстана в борьбе за победу советской власти (1917-1920) Дисс...канд. ист. наук. – Алма-ата, 1963. – 315 с.; Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. – Москва, 1963. – 207 с.; Белонос И.И. Эвакуация населения из прифронтовой полосы в 1941–1942 гг. // Эшелоны идут на Восток. Из истории перебазирования производственных сил СССР в 1941–1942 гг. Сборник статей и воспоминаний. – Москва: Наука, 1966. – 263 с.;
2. Вставай, страна огромная! Сборник документов и материалов. – Ташкент: Узбекистан, 1990. – С. 236.
3. Железнодорожный транспорт. – 1943 . №3-4. – С. 9-10.
4. Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946 год. – Москва, 1946. – С. 6.
5. Захриддинов Ф.З. Ўзбекистонда пассажирлар ташиши. – Тошкент: Ўзбекистон КП Марказий Комитетининг нашриёти, 1969. – Б. 15.
6. История УзССР. Т.2. – Ташкент, 1957. – С. 591.
7. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945 гг. Т II. – С. 548.

8. Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941-1942 годы. - Новая и новейшая история, 2006. - №6.
– С. 12.
9. Ковалёв И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг). – Москва: Наука, 1981. – С. 2.
10. Мозохин О. Эвакуация населения, объектов промышленности и культурных ценностей из прифронтовой зоны в годы Великой отечественной войны. Журнал Российских и восточноевропейских исторических исследований, 2018. № 1. – С. 20.
11. Советская экономика в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. – Москва: Наука, 1970. – С. 316.
12. Убайдуллаев И., Аброров З., Захритдинов Ф. Ўзбекистонтранспорти. – Тошкент: Ўзбекистон КП МК нингнашриёти, 1960. – Б. 9.
13. Ходжаев С.М. Транспорт Узбекистана. – Ташкент: Изд-ва АН Уз ССР, 1961. – С. 59.
14. Хўжаев С. Ўзбекистондатранспортнинг ривожланиши ва аҳолияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 37.
15. Хушмурадов Ачил. Железнодорожники Ташкентской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Дисс...канд. ист.наук. – Ташкент, 1981. – С. 45.
16. Хўжаев С. Ўзбекистондатранспортнинг комплекс ривожлантирилиши. – Тошкент: Ўзбекистон, 1975. – Б. 105.
17. Чадаев Я. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг). – Москва: Мысль, 1985. – С. 324.
18. Эшолоны идут на Восток. Из истории перебазирования производственных сил СССР в 1941–1942 гг. Сборник статей и воспоминаний. – Москва: Наука, 1966. – С. 26.
19. Якоби А. Железные дороги СССР в цифрах. Статический сборник. – Москва: Союзоргучет, 1935. – С. 13.
20. О‘зМА, R- 609-fond, 10-ro‘ухат, 35-yig‘ma jild, 8-varaq.
21. О‘зМА, R- 609-fond, 9-ro‘ухат, 137 - yig‘majild, 44- varaq.
22. О‘зМА, R- 609-fond, 9-ro‘ухат, 222-yig‘ma jild, 29-varaq.
23. О‘зМА, R- 609-fond, 9-ro‘ухат, 222-a - yig‘majild, 26-37 varaqlar.
24. О‘зМА, R- 609-fond, 9-ro‘ухат, 260-yig‘ma jild, 5-varaq.
25. О‘зМА, R-1604-fond, 1-ro‘ухат, 242-yig‘ma jild, 15-varaq.



Tadqiqot.uz

ISSN 2181-9599

Doi Journal 10.26739/2181-9599

ЎТМИШГА НАЗАР

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
LOOK TO THE PAST

Editorial staff of the journals of www.tadqiqot.uz

Tadqiqot LLC the city of Tashkent,
Amir Temur Street pr.1, House 2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz

Phone: (+998-94) 404-0000

Контакт редакций журналов. www.tadqiqot.uz

ООО Тадқиқот город Ташкент,
улица Амира Темура пр.1, дом-2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz

Тел: (+998-94) 404-0000