

**ZAHIRIDDIN MUHAMMAD BOBUR NOMIDAGI  
ANDIJON DAVLAT UNIVERSITETI HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR  
BERUVCHI DSc.03/31.12.2020.Tar.60.01-RAQAMLI  
ILMIY KENGASH**

---

**NAMANGAN DAVLAT UNIVERSITETI**

**KURBANOV BAXTIYAR JURABAYEVICH**

**O‘ZBEKISTONNING IJTIMOYIY-IQTISODIY HAYOTIDA TEMIR YO‘L  
TRANSPORTI: MUAMMO VA YECHIMLAR (1917-1945-YILLAR)**

**07.00.01 – O‘zbekiston tarixi**

**TARIX FANLARI BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD)  
DISSERTATSIYASI AVTOREFERATI**

**Andijon – 2025**

**Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)**

**Contents of dissertation abstract of Doctor of Philosophy (PhD)**

**Kurbanov Baxtiyar Jurabayevich**

О‘zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida temir yo‘l transporti: muammo va yechimlar (1917-1945-yillar).....3

**Курбанов Бахтияр Журабаевич**

Железнодорожный транспорт в социально-экономической жизни Узбекистана: проблемы и решения (1917-1945 годы).....27

**Kurbanov Bakhtiyar Jurabaevich**

Railway Transport in the Socio-Economic Life of Uzbekistan: Problems and Solutions (1917-1945).....53

**E‘lon qilingan ishlar ro‘uxati**

Список опубликованных работ

List of published works.....58

**ZAHIRIDDIN MUHAMMAD BOBUR NOMIDAGI  
ANDIJON DAVLAT UNIVERSITETI HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR  
BERUVCHI DSc.03/31.12.2020.Tar.60.01-RAQAMLI  
ILMIY KENGASH**

---

**NAMANGAN DAVLAT UNIVERSITETI**

**KURBANOV BAXTIYAR JURABAYEVICH**

**O‘ZBEKISTONNING IJTIMOIIY-IQTISODIY HAYOTIDA TEMIR YO‘L  
TRANSPORTI: MUAMMO VA YECHIMLAR (1917-1945-YILLAR)**

**07.00.01 – O‘zbekiston tarixi**

**TARIX FANLARI BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD)  
DISSERTATSIYASI AVTOREFERATI**

**Andijon – 2025**

**Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Oliy Attestatsiya komissiyasida B2025.1.Phd/Tar470 raqami bilan ro'yxatga olingan.**

Dissertatsiya Namangan davlat universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uchta til (o'zbek, rus, ingliz (rezyume))da Ilmiy kengash veb-sahifasi (<http://kengash.adu.uz/tarix/>) va «ZiyoNET» axborot-ta'lim portali ([www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz))ga joylashtirilgan.

**Ilmiy rahbar:**

**Rasulov Abdulla Nuritdinovich**  
tarix fanlari doktori, professor

**Rasmiy opponentlar:**

**Abdullayev Muzrobjon G'ulomovich**  
tarix fanlari doktori, professor

**Tog'ayeva Anora Zayniddinovna**  
tarix fanlari nomzodi, dotsent

**Yetakchi tashkilot:**

**Mirzo Ulug'bek nomidagi**  
**O'zbekiston Milliy universiteti**

Dissertatsiya himoyasi Zahiriddin Muhammad Bobur nomidagi Andijon davlat universiteti huzuridagi ilmiy daraja beruvchi DSc.03/31.12.2020.Tar.60.01.-raqamli Ilmiy kengashning 2025-yil 30 05 soat 10:00 dagi majlisida bo'lib o'tadi (Manzil:170100, Andijon shahri Universitet ko'chasi 129-uy. Andijon davlat universiteti Tarix fakulteti binosi, 1-qavat, 108-auditoriya. Tel.: (0374) 225-73-21; faks: (0374) 225-73-21; e-mail: [agsu\\_info@edu.uz](mailto:agsu_info@edu.uz) Andijon davlat universiteti).

Dissertatsiya bilan Zahiriddin Muhammad Bobur nomidagi Andijon davlat universitetining Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (2024 11 raqam bilan ro'yxatga olingan). (Manzil: 170100, Andijon shahri Universitet ko'chasi 129-uy. ARM binosi). Tel.: (0374) 225-84-33; Faks: (0374) 225-88-30.

Dissertatsiya avtoreferati 2025-yil "14" 05 kuni tarqatildi.  
(2025-yil "15" 05 dagi 40 - raqamli reyestr bayonnomasi)



*R.T.*  
**R.T.Shamsutdinov**  
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy  
Kengash raisi, t.f.d., professor

*M.O.*  
**M.O.Alihojiyev**  
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy  
kengash Ilmiy kotibi, t.f.n., dotsent

*U.S.*  
**U.S.Abdullayev**  
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy  
kengash qoshidagi Ilmiy seminar  
raisi, t.f.d., professor

## **KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)**

**Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati.** Jahonda yuz berayotgan globallashtirish va integratsiya jarayonlarida transportning ahamiyati tobora ortib bormoqda. Mamlakatning ijtimoiy va iqtisodiy infrastrukturasi rivojlantirishning asosiy vositalaridan biri bo'lgan temir yo'l transporti bu o'rinda muhim ahamiyatga ega bo'lib, turli davlat va mintaqalarni bir-biriga bog'lashda hamda yagona iqtisodiy makonga aylanishida hal qiluvchi rol o'ynamoqda. O'zbekiston Respublikasining dengizga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyatiga ega emasligi tufayli uning tashqi iqtisodiy aloqalari asosan Markaziy va Janubiy Osiyo xalqaro transport infratuzilmasining bir qismi sifatida mamlakat transport tizimi rivojlanishi bilan bog'liq sanaladi. Bu o'rinda O'zbekistonning geografik joylashuvi tranzit hamda eksport va import tovarlarini tashishda temir yo'llarning transportdagi asosiy rolini belgilab beradi.

Iqtisodiyotning asosiy tarmog'i hisoblangan temir yo'l transportining ahamiyati ortib borishi bilan birga, bugungi kunda uning tarixiy xususiyatlarini tadqiq etish muhim masala hisoblanadi. Jamiyat moddiy farovonligini asosi bo'lgan tovar ayirboshlash va yuk tashish masofasining o'sishi iqtisodiyotni rivojlanishida hamda mintaqalararo ixtisoslashuvni ta'minlashda muhim ahamiyatga ega. Aynan shu maqsadda jahonning yetakchi ilmiy markazlarida temir yo'l sohasi tarixi va taraqqiyoti muammolari o'rganilmoqda. Bu temir yo'l transportidagi islohotlarning maqsadlari va sohadagi amalga oshirilayotgan chora-tadbirlar masalasida bo'lib, bir qator muhim vazifalarni hal etish zaruriyati vujudga keldi. Jumladan, "Taraqqiyot strategiyasi"ning milliy iqtisodiyotni jadal rivojlantirish va yuqori o'sish sur'atlarini ta'minlash yo'nalishida shaharlararo va shahar atrofi temir yo'l qatnovlari jozibadorligini oshirish, transport va logistika xizmatlari bozori va infratuzilmasini rivojlantirish, temir yo'l infratuzilmasini elektrlashtirish darajasini 60 foizga yetkazish hamda transport sohasida tashqi savdo uchun "yashil koridorlar" hamda tranzit imkoniyatlarini kengaytirish kabi vazifalar ko'rsatib o'tilgan<sup>1</sup>.

So'nggi yillarda O'zbekiston iqtisodiyotining asosiy tarmog'i sanalgan temir yo'l transporti sohasini rivojlantirishga katta e'tibor qaratila boshladi. Yangi temir yo'l liniyalari qurilib, moddiy-texnik bazani mustahkamlashga e'tibor qaratilmoqda. Ushbu jarayonning eng muhim tarkibiy qismi temir yo'l transportining faoliyati nafaqat uning ishlab chiqarish infratuzilmasi, balki iqtisodiy va ijtimoiy-madaniy sohalarida ham katta ahamiyatga ega ekanligini ta'kidlab o'tish lozim. Bu o'rinda juda ko'p muammolar mavjud bo'lib, temir yo'l tarmoqlarining qayta tiklanishi va qurilishining shart-sharoitlari, ish haqi, uy-joy ta'minoti, sog'liqni saqlash, milliy kadrlar tayyorlash masalalaridagi tarixiy tajriba alohida o'rganishni talab qiladi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksionerlik kompaniyasini tuzish to'g'risida" 1994-yil 7-noyabrdagi PF-

---

<sup>1</sup>Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 январдаги ПФ-60-сонли "2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида"ги Фармони. Ўзбекистон Республикаси қонунчилик тўплами. 2022 й. 4 (1024) - сон. – Б.11 – 22.

982-son Farmoni, O‘zbekiston Respublikasining 1999-yil 15-aprelda qabul qilingan “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi 766-I-sonli Qonuni, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2004-yil 3-avgustdagi 366-son “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat-aksiyadorlik kompaniyasini boshqarishni tashkil etishni yanada takomillashtirish to‘g‘risidagi Qarori, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 10-oktyabrdagi 329-son “O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transporti sohasini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarori va sohaga oid boshqa huquqiy-me‘yoriy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda ushbu dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada xizmat qiladi.

**Tadqiqotning Respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga mosligi.** Mazkur tadqiqot Respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. “Demokratik va huquqiy jamiyatni ma‘naviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish” ustuvor yo‘nalishi doirasida bajarilgan.

**Muammoning o‘rganilganlik darajasi.** Temir yo‘l transporti tarixi, uning milliy iqtisodiyot va jamiyatning ijtimoiy rivojlanishidagi roli masalasi tadqiqotchilarning doimiy e‘tibori bilan bog‘liq mavzulardan hisoblanadi. Tadqiqot mavzusiga oid adabiyotlarni davriy va uslubiy yondashuv jihatidan uch guruhga bo‘lish mumkin: 1) Sovet davri adabiyotlari; 2) Mustaqillik yillarida amalga oshirilgan tadqiqotlar; 3) Xorijiy adabiyotlar.

**Birinchi guruhga kiruvchi adabiyotlarga sovet hokimiyati yillarida olib borilgan tadqiqotlar kiritilgan bo‘lib,** bu davrda mavzuga oid bir qator maqola, risola va adabiyotlar nashr etilgan. XX asrning 20-30-yillarida Turkiston matbuotida temir yo‘llarning holati, milliy kadrlarni tayyorlash va bu bilan bog‘liq muammolar, o‘lka musulmonlaridan temir yo‘lda ishlashga jalb etish, yangi temir yo‘llarni ochilishiga oid maqola va ma‘lumotlar berib borilgan<sup>2</sup>. Dastlabki nashrlar

---

<sup>2</sup>Turkiston temir йўлларининг холи // Қизил байроқ. – 1921. – 17 ноябрь; Ерли халқ орасида темир йўл хизматчилари етиштириш // Қизил байроқ. – 1921. – 16 декабрь; Сирожий. Муслмон темир йўл ишчиларини ўқитиш керак // Туркiston. – 1923. – 13 февраль; Uning o‘zi. Муслмон темир йўл ишчилари орасида сиёсий тарбия // Туркiston. – 1923. – 20 март; Uning o‘zi. Ўрта Осиё темир йўлидаги ерлик халқ ишчилари орасида // Туркiston. – 1923 – 4 июль.; Сулаймон Ф. Етисув – Сибирь темир йўли ва унинг Туркiston учун аҳамияти // Туркiston. – 1923. – 10 март; Қосимов Сами. Бизга муслмон ишчилари керак: [Ўрта Осиё темир йўлига ерлик аҳолини жалб қилиш масаласи] // Туркiston – 1923. – 12 сентябрь; Темир йўл ташкилотларида муслмонлар йўқ // Туркiston. – 1923. – 23 сентябрь; Муслмон темир йўл техникуми // Туркiston. – 1923. – 16 ноябрь; Темир йўл ишчилари билан муносабат // Туркiston. – 1923. – 5 дек.; Темир йўл ишчилари турмушидан // Туркiston. – 1924. – 12 июнь; Ал-Арабий Абу Саид. Темир йўллар муслмонлаштирилсин: [Темир йўллардаги ёзувларнинг рус тилида эканлиги ҳақида] // Туркiston. – 1924. – 29 июль; Башир З. Авлиёта – Пишпак темир йўлининг очилиши // Туркiston. – 1924. – 10 август; Андижон – Наманган темир йўлининг очилиши // Туркiston. – 1924. – 7 сентябрь; Темир йўлчи. Темир йўлчиликка ҳозирлигимиз борми? [Муслмон темир йўл техникуми ҳақида] // Туркiston. – 1924. – 15 сентябрь; Йўловчи. Наманган – Андижон темир йўли тўғрисида // Қизил байроқ. – 1925. – 10 февраль; Ўзбекистон темир йўллари тўғрисида // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 7 сентябрь; Ҳабиб И. Хоразмда йўл ишлари // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 13 октябрь; Чуст темир йўлини солиш масаласи // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 16 декабрь; Тоҳирий Фарид. Йўл ислохоти ҳам керак // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 22 декабрь; Ўрта Осиёда транспортнинг аҳамияти: (Темир йўл вакилларининг қурултойи муносабати билан) // Қизил Ўзбекистон. – 1926. – 7 апрель; Ўрта Осиё темир йўлининг ишларини қувватлаш тўғрисида // Қизил Ўзбекистон. – 1926. – 23 апрель; Ўрта Осиёда йўллар ва алоқа ишлари // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 6 июнь.; Қамчинбек А. Бўлғуси Туркiston – Сибирия йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 21 июль.; Термиз – Душанба темир йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 4 август; Ўрта Осиёда йўл қурилиши // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 15 август; Тошкент – Пискент – Хўжанд темир йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 16 ноябрь; Нақлиёт ишларимиз ривожланади: (Йўллар комиссарлигининг Ўрта Осиё вакили ва Ўрта Осиё темир йўл идорасининг раиси

XX asrning 30-40-yillarida, asosan umumittifoq ahamiyatiga ega bo'lgan va targ'ibot mazmunida bo'lib, tadqiqotlarda SSSR temir yo'llarining iqtisodiy va ekspluatatsion ko'rsatkichlari tahlil qilindi. Besh yilliklar va urush yillarida temir yo'l transportining erishgan yutuqlari yoritilgan kam sonli nashrlar mavjud bo'lib, mavzuga asosan ijobiy yondashilganligi bilan xarakterlanadi. Xususan, adabiyotlarning aksariyati kommunistik mafkura manfaatlariga moslashtirilgan bo'lib, unga ko'ra, 1917-yilga qadar o'lkada temir yo'l transportining moddiy-texnika bazasi juda nochor bo'lganligi va sovet hokimiyatini o'rnatilishi ushbu sohani rivojlantirish tarixida yangi davrni boshlab berganligi ta'kidlanadi<sup>3</sup>. XX asrning 50-60-yillaridagi tadqiqotlarda temir yo'llar qurilishining ahamiyati hamda targ'ibot-tashviqot jarayonlarida ishchilar sinfining shakllanishi masalalariga alohida e'tibor qaratildi. Turkiston-Sibir temir yo'li qurilishining tub maqsadlari niqoblanib, buni "sotsialistik qurilishning yorqin namunasi" sifatida e'tirof etildi. Ikkinchi jahon urushi (1939–1945)ning boshlanishi bilan O'zbekiston temir yo'l transporti zimmasiga Markaz tomonidan muhim harbiy va logistika vazifalari yuklatilgani, temiryo'lchilarning front va front ortidagi harakatlari tadqiqotga oid adabiyotlarda alohida tilga olinadi. Ikkinchi jahon urushi yillarida evakuatsiya va temir yo'l transporti masalasi qator tarixchilar tomonidan atroflicha tadqiq etildi<sup>4</sup>. Shuningdek, XX asrning 70-80-yillaridagi xalq xo'jaligining iqtisodiy masalalari bilan bog'liq bir qator tadqiqotlarda ham temir yo'l transporti sohasiga alohida

---

ўртоқ Г.Е.Мост билан мусохабадан) // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 5 декабрь; Сайёх. Туркистон – Сибирь темир йўлининг жанубида // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 13 декабрь; Мўмин Хўжа. Термиз – Душанба темир йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1928. – 17 июнь; Турксибга қўшимча йўллар керак: Турксибнинг баҳоси – 182 миллион сўм: [Туркистон – Сибирь темир йўли ҳақида] // Қизил Ўзбекистон. – 1929. – 8 март.; Термиз – Душанба темир йўли очилди // Қизил Ўзбекистон. – 1929. – 13 сентябрь; Зеленский И.А. Турксиб – бизнинг фахримиздир // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 1 май.; Турксибнинг муваффақият билан ишлашини таъминлайлик: Янги йўлнинг иши ижтимоий янги йўлга қўйилсин // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 1 май.; Алиев Комил. Сўз ўртоқ Шатовга...: [Турксиб тантанаси кунини Шатовнинг темир йўл тўғрисида ҳукумат вакилларига берган рапорти ҳақида] // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 15 май.; Хушназаров. Тошкент – Пискент темир йўли кўкларда ҳаракатга киради // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 14 декабрь;

<sup>3</sup>Якоби А. Железные дороги СССР в цифрах. Статический сборник. – Москва: Союзоргучет, 1935. – 158 с.; Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР. – Москва: Трансжелдориздат, 1939. – 180 с.; Хачатуров Т. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войны. – Москва: Госполитиздат, 1943. – 47 с.; Унинг о'зи. Великая железнодорожная держава. – Москва: Трансжелдориздат, 1944. – 123 с.; Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт. 1917-1947. – Москва: Трансжелдориздат, 1947. – 112 с.

<sup>4</sup>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.; Иноятов Х. Ўзбекистонда Октябрь революцияси. – Тошкент: Уздавнашр, 1957. – 80 б.; Уродов С. А. Эвакуация и населения Ленинграда 1941-1942 годах. // Вестник Ленинградского университета. – Ленинград, 1958. – №8.; Казакова А., Салимов А. Узбекистан в годы Великой Отечественной войны Советского Союза (1941-1945 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. – Ташкент, 1961. – №6; Назаров М.Х. Туркистон интервенция ва граждандар уруши даврида (1918-1920 йиллар). – Тошкент: Ўзбекистон ССР давлат нашриёти, 1961. – 32 б.; 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.; Ахмаджанова З. К истории строительство железных дорог в Средней Азии (1880-1917 г.) – Ташкент: Наука, 1965. – 216 с.; Белоносов 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.; Иноятов Х.Ш. и др. Победа советской власти в Средней Азии и Казахстане. – Ташкент: Наука, 1967. – 771 с.; Кунавин Г. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане. – Ташкент: Фан, 1967. – 192 с.

e'tibor qaratildi<sup>5</sup>. S. Xo'jayev, G.Z. Zaxritdinovlar<sup>6</sup> O'zbekistonda yuk tashish va jamoat transportining rivojlanishi hamda yo'lovchi tashishning o'sib borishini atroflicha o'rgandilar. Mazkur adabiyotlarda ko'plab ilmiy-tarixiy ma'lumotlar keltiriladi, biroq aksariyat masalalarga hukmron mafkura nuqtayi nazaridan xolis va tanqidiy yondashilmaganligini ko'rish mumkin. Xususan, olib borilgan tadqiqotlarda ushbu mavzu bir tomonlama, mavjud tuzum talablari va mafkurasi asosida yoritilgan. O'rta Osiyo respublikalari temir yo'l transporti faoliyati va temiryo'lchilarining og'ir mehnati hamda kadrlar masalasi yuqoridagi tadqiqotlarda mazmunan to'laqonli yoritilmagan.

Tadqiqotning **ikkinchi guruhiga** oid adabiyotlarni mustaqillik yillaridagi ilmiy izlanishlar tashkil etadi. O'zbekiston Respublikasi davlat mustaqilligiga erishganidan so'ng tarixni xolisona yozishga kirishildi. Natijada sovet davridagi ijtimoiy-iqtisodiy, siyosiy va madaniy-ma'rifiy jarayonlarni yoritishga bag'ishlangan asarlar chop etildi. Ushbu tadqiqotlarda tanlangan mavzu bo'yicha ayrim ma'lumotlar keltirilganini alohida qayd etish maqsadga muvofiq<sup>7</sup>.

Mustaqillik yillarida sovet hokimiyati hukmronligining muayyan bosqichlarida temir yo'llar faoliyati, uning ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy ahamiyati kabi masalalar ilmiy tadqiqot obyekti sifatida o'rganildi<sup>8</sup>. Masalan, A.Z. Tog'ayeva tadqiqotida Toshkent-Orenburg temir yo'lining qurilish tarixi va 1917-yilga qadar bo'lgan faoliyatini hamda uning Turkiston iqtisodiy-ijtimoiy hayotida tutgan o'rnini o'rganilgan<sup>9</sup>. O.A. Radjabovning tadqiqoti esa xronologik jihatdan 1925-1945-yillarni o'z ichiga olib, unda yangi temir yo'llarning barpo etilishi va yo'lovchi, yuk qatnov dinamikasi hamda temir yo'l tarmoqlari infratuzilmasi tahlil qilingan. Shuningdek, temir yo'l xodimlarining ijtimoiy himoyasi muammolariga

<sup>5</sup>Самарқанд тарихи. Улуғ Октябрь революциясидан то шу кунгача. 2-том. – Тошкент, 1970. – 463 б.; Улуғ Октябрь социалистик революциясининг ғалабаси ва Ўзбекистонда социализм куриш (1917-1937 йиллар). III том. – Тошкент: Фан, 1971. – 200 б.; Бозоров Ю. Улуғ Ватан уруши йилларида Ўзбекистон оммавий-мудофаа ташкилотлари (1941-1945 йиллар). – Тошкент: Фан, 1972. – 30 б.; Каримов Р. Ўзбекистон социал-иктисодий тараққиёти тарихидан. – Тошкент: Фан, 1981. – 25 б.; Ковалёв И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). – Москва: Наука, 1981. – 480 с.; Хушмурадов А. Железнодорожники Ташкентской магистрали в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): Дисс...канд. ист. наук. – Ташкент, 1981. – 210 с.; Чадаев Я. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – Москва: Мысль, 1985. – 494 с.; Обломуродов Н. Узбекистан освобожденным районам страны в годы войны. – Ташкент: Узбекистан, 1986. – 80 с.; Дмитриев В.А., Мушруб А.Г. В.И.Ленин и железнодорожный транспорт // Железнодорожный транспорт. – Москва, 1990. – №4.; Джумабоев С. Подготовка инженерных кадров // Железнодорожный транспорт. – Москва, 1991. – №1.

<sup>6</sup>Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – 96 б.; Захритдинов Г.З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана: Дисс. ... канд. эконом. наук. – Ташкент, 1972. – 188 с.; Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш. – Тошкент: Ўзбекистон, 1975. – 256 б.

<sup>7</sup>Ўзбекистоннинг янги тарихи. 2-китоб. Ўзбекистон совет мустамлакачилиги даврида. Илмий муҳаррир М.Жўраев. – Тошкент: Sharq, 2000. – 688 б.; Туркестан в начале XX века: к истории истоков национальной независимости. Научный редактор: Р.Я.Раджапова. – Тошкент: Sharq, 2000. – 674 б.; Мустабид тузумнинг Ўзбекистон миллий бойликлари талаш сиёсати: тарих шохидлиги ва сабоқлари (1865 – 1990 й.). Лойиҳа раҳбари ва масъул муҳаррир: Д.Алимова. – Тошкент: Sharq, 2000. – 432 б.; Ўзбекистон тарихи (1917-1991 йиллар). Иккита китоб. Масъул муҳаррирлар: Абдуллаев Р., Рахимов М., Ражабов Қ. – Тошкент: Ўзбекистон, 2019. – 560 б.; Ражабов Қ. Ўзбекистон XX асрда. Биринчи жилд (1900-1939). – Тошкент: Фан, 2024. – 751 б.; Унинг о'зи. Ўзбекистон XX асрда. Иккинчи жилд (1939-2000). – Тошкент: Фан, 2024. – 719 б.

<sup>8</sup>Тогаева А. З. Железная дорога Ташкент-Оренбург и её место в социально-экономической жизни Туркестана. Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Ташкент, 2010. – 30 с.; Раджабов О.А. Ўзбекистонда темир йўллар тарихи (1925-1945 йиллар). Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ...дисс. – Тошкент, 2022. – 172 б.

<sup>9</sup>Махаммадалиев Р., Ниязов А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истикболи //Academic Research in Educational Sciences Volume 2 | Issue 2 | 2021.<https://cyberleninka.ru/article/n>

e'tibor qaratilgan. Lekin bu tadqiqotda Turkistondagi temir yo'l transporti, boshqaruv masalalari tadqiqot xronologik doirasiga kirmagan va bu masalalar o'z aksini topmagan.

Tadqiqotning **uchinchi guruhiga** oid ilmiy izlanishlarni xorijlik mutaxassislar tomonidan nashr etilgan qator adabiyotlar va maqolalar tashkil etib, ularda temir yo'l transportining sovet davridagi faoliyati umumittifoq va respublikalar misolida o'rganilgan. Ye.A. Risning monografiyasida<sup>10</sup> sovet tarixi va adabiyotida lokomotivdan kuchliroq modernizatsiya, taraqqiyot va sivilizatsiya timsoli bo'lmagan. Stalin uchun SSSRni birlashtirgan va uni davlat sifatida yashashga yaroqli qilgan temir yo'l tarmog'i bo'lganligi ta'kidlanadi. Amerikalik tarixchi Metyu Paynning tadqiqotida esa ulkan loyiha Turkiston – Sibir temir yo'lining sinfiy urush, siyosiy qatag'onlar va quruvchilarning og'ir kundalik hayotini chuqur o'rganadi<sup>11</sup>. Shuningdek, Rossiya Federatsiyasida olib borilgan keng ko'lamlı tadqiqotlarda ham transport tarixi atroflicha yoritib berilgan<sup>12</sup>.

Mavzuni o'rganish darajasining tahlili shuni ko'rsatadiki, tadqiqotlarda sovet davrida temir yo'llar faoliyatining u yoki bu jihatlarini ma'lum bir davr chegarasida o'rganilgan. Lekin 1917-1945-yillarda temir yo'l transportining O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotidagi o'rni va roli masalalari kompleks ravishda tadqiq etilmagan.

**Tadqiqotning dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim yoki ilmiy-tadqiqot muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi.** Tadqiqot ishi respublikada olib borilayotgan O'zbekistonning yangi tarixini yaratish bilan bog'liq konseptual vazifalardan kelib chiqib, Namangan davlat universitetining ilmiy tadqiqot ishlari loyihasi doirasida bajarilgan.

**Tadqiqotning maqsadi** O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida temir yo'l transportining tutgan o'rni va rolini kompleks tahlil qilish orqali temir yo'llarning 1917-1945-yillarda respublikaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishidagi ahamiyatini manbalarga asoslangan holda yoritib berishdan iborat.

#### **Tadqiqotning vazifalari:**

1917-yil voqealari fonida Turkiston temir yo'llarining ahvoli, Oktyabr (1917) davlat to'ntarishi hamda temiryo'lchilarning unga bo'lgan munosabatini tahlil qilish;

sovet hokimiyati o'rnatilishi sharoitida temir yo'l transporti sohasidagi o'zgarishlar, xususiyatlari, amalga oshirish yo'nalishi va muammolarini aniqlash;

sovet hukumati davrida temir yo'l transporti boshqaruv tizimini shakllantirishning asosiy jarayonlarini ochib berish;

---

<sup>10</sup>Rees E. A. Stalinism and Soviet Rail Transport. – London: Palgrave Macmillan London, 1995. –307 p.

<sup>11</sup>Matthew J. Payne Stalin's Railroad: Turksib and the Building of Socialism (Russian and East European Studies) Paperback – December 15, 2001. – 400 p.

<sup>12</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского союза (1917-1945 гг.). Т.2. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – 416 с.; Раткевич В.М. Служба военных сообщений на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны: Автореф. дис... канд. ист. наук. – Москва, 2005. – 28 с.; Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941-1942 годы. – Новая и новейшая история, 2006; Глушенко Е. Россия в Средней Азии. Завоевания и преобразования. – Москва: Центрполиграф, 2010. – 575 с.; Мозохин О. Эвакуация населения, объектов промышленности и культурных ценностей из прифронтовой зоны в годы Великой отечественной войны // Журнал Российских и восточноевропейских исторических исследований. – Москва, 2018. – №1.

temir yo‘l xo‘jaligini tiklash ishlari va uning o‘lka ijtimoiy-iqtisodiy hayotidagi ahamiyatini tadqiq etish;

temir yo‘l sohasini kadrlar bilan ta‘minlash hamda bu jarayonga mahalliy millat vakillarini jalb qilish, ularning ta‘minoti bilan bog‘liq ijtimoiy muammolarni hal qilishdagi o‘rni va roliga baho berish;

temir yo‘l tarmoqlarini loyihalashtirishning ijtimoiy-iqtisodiy shart-sharoitlari va ahamiyatini tahlil qilish;

Ikkinchi jahon urushi yillarida temir yo‘l transporti ishining front va xalq xo‘jaligi manfaatlari uchun qayta qurilishi va faoliyatini tadqiq etish;

temiryo‘lchilarning transport ishini tashkil etishdagi va front hamda front ortidagi faoliyatlari bilan bog‘liq jarayonlarni tahlil etish.

**Tadqiqotning obyektini** 1917-1945-yillarda O‘zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida temir yo‘l transportining tutgan o‘rni va roli tashkil etadi.

**Tadqiqotning predmetini** O‘zbekiston temir yo‘llari va temir yo‘l transporti tizimining mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy hayotidagi o‘rni, faoliyatidagi o‘zgarishlar, boshqaruv, kadrlar va texnik ta‘minot, yuk va yo‘lovchi tashish sohasidagi o‘rni, sovet davlati qurilishi sharoitida va urush yillarida temir yo‘llardan foydalanish holati tashkil etadi.

**Tadqiqotning usullari.** Tadqiqot jarayonida tarixiylik va xolislik tamoyillari hamda tarixiy-qiyosiy, muammoli-xronologik, tizimli tahlil kabi usullar qo‘llanildi.

**Tadqiqotning ilmiy yangiligi** quyidagilardan iborat:

Temir yo‘llarning mintaqa iqtisodiy hayotiga ta‘siri, O‘rta Osiyo temir yo‘lining Bosh ustaxonalari Turkistondagi eng yirik sanoat korxonasi hisoblanishi va temiryo‘lchilarning 1917-yil voqealaridagi faol ishtiroki, Oktyabr (1917) davlat to‘ntarishidan so‘ng temir yo‘l transportiga katta zarar yetkazilgani, O‘rta Osiyo temir yo‘llarida harbiy holatning joriy etilishi (1918), temir yo‘l qo‘shinlarini shakllantirish zaruriyati, shanbaliklar va “transport haftaliklari”, hatto “yuk tushirish haftaligi”ni tashkil etilganligi (1920), mehnatning o‘ta og‘ir shart-sharoitlari natijasida temir yo‘ldan ishchilarning ommaviy ravishda ketishi kuzatilgani aniqlandi;

Farg‘ona frontida poyezdlar qatnovidagi vujudga kelgan tartibsizliklar natijasida nazorat qilinmagan harakatlar tufayli qarama-qarshi yo‘nalishlarda to‘qnashish holatlari bo‘lganligi (1919), bolsheviklar sovet hokimiyatini mustahkamlash yo‘lida targ‘ibotchi poyezdlardan foydalanganligi (“Qizil Turkiston”, “Qizil Sharq”), epidemiyalarning temir yo‘llarda harakatlanishga salbiy ta‘sir etganligi, aloqa yo‘llarini boshqarish tuzilmasining bir necha marotaba o‘zgarganligi asoslandi;

O‘zbekiston bo‘yicha temir yo‘l transportida xizmat ko‘rsatish imkoniyati Farg‘ona, Toshkent va Qashqadaryo viloyatlarida nisbatan qoniqarli ekanligi, iqtisodiy xizmat xodimlari tiklanadigan temir yo‘l tarmoqlari joylashgan rayonlarni iqtisodiy imkoniyatlarini o‘rganganligi, yo‘llarni qurish va ta‘mirlashga Markazdan sifatsiz materiallar yuborilganligi, O‘rta Osiyo respublikalari temir yo‘llari tizimida ishchi va xizmatchilarning 7 foizga yaqinagina milliy kadrlar bo‘lganligi, mahalliy aholini yo‘llarga jalb qilishdagi qiyinchiliklar hamda bir xil malakaga ega mahalliy millat ishchilariga shu toifadagi yevropalik ishchilardan kam haq berilganligi dalillangan;

urush o'choqlaridan to O'rta Osiyogacha eshelonlarni kelish jarayoni bevosita asosiy transport vositasi - temir yo'llar orqali amalga oshirilganligi, evakuatsiya qilingan korxonalarni ekspluatatsiyasiga rahbarlik qilish uchun hukumatning maxsus komissiyasi tuzilganligi, Toshkent – Angren temir yo'l qurilishi (1941) "xalq qurilishlari" usuli orqali bajarilgani, temir yo'l transporti ishchisining xizmat bo'yicha jinoiy javobgarligi Qizil armiya harbiy xizmatchilariga tenglashtirilgani (1943), sohani kadrlar bilan ta'minlashning ikkinchi yo'li bu ayollarni transportdagi kasblarga o'qitish hisobiga amalga oshirilgani tahlil qilindi.

**Tadqiqotning amaliy natijalari** quyidagilardan iborat:

1917-1945 yillarda temir yo'llarning O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida tutgan o'rni va roli bo'yicha olib borilgan ilmiy izlanishlar xulosalaridan kelib chiqib taklif hamda tavsiyalar ishlab chiqilgan;

tadqiqotda O'zbekistonda temir yo'l transportining faoliyati tarixiga oid ko'plab arxiv hujjatlari va birlamchi ma'lumotlar ilmiy muomalaga kiritildi;

O'zbekistonda temir yo'l transportining faoliyati tarixiy tajribasi respublikada temir yo'l xo'jaligining moddiy-texnik bazasini mustahkamlash, boshqaruv tuzilmasini takomillashtirish va kadrlar bilan ta'minlashning ustuvor yo'nalishlarini shakllantirishga oid metodik tavsiyalarni ishlab chiqishga, shuningdek, O'zbekistondagi ijtimoiy-iqtisodiy o'zgarishlarning istiqbollari asosan transport kommunikatsiyalari va birinchi navbatda temir yo'llarning rivojlanish darajasi bilan bog'liq ekanligini inobatga olgan holda, yo'llar faoliyatini takomillashtirishga doir tadbirlarni ishlab chiqishga xizmat qiladi.

**Tadqiqot natijalarining ishonchliligi.** Tadqiqotda bugungi kunda tarix fanida qo'llanilayotgan nazariy yondashuv va tamoyillar hamda uslublarning qo'llanilganligi, arxiv manbalariga boyligi, shu jumladan, O'zbekiston Milliy arxivi, Buxoro, Namangan, Samarqand, Farg'ona viloyatlari davlat arxivlarida saqlanayotgan 30 dan ortiq fond materiallariga asoslanganligi, xulosalarning mavjudligi, dissertatsiya ma'lumotlaridan amaliyotda foydalanilayotganligi hamda buni tegishli vakolatli organlar tomonidan tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

**Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati.** Tadqiqot natijasida yuzaga kelgan ma'lumotlar, xulosalar hamda nazariy fikrlar O'zbekistonda temir yo'llar tarixiga oid tarixiy tadqiqot usullari hamda ijtimoiy-iqtisodiy hayoti tarixiga doir ma'lumotlarni boyitishga xizmat qiladi. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati shundan iboratki, O'zbekistonda temir yo'llar tarixini o'rganishga yangicha yondashuvni, xususan, temir yo'llarning tiklanishi, yangi tarmoqlarning qurilishi sharoitlari, boshqaruv va kadrlar bilan ta'minlash faoliyatini keng miqyosda tarixiy manbalar orqali kompleks tadqiq etishni rivojlantirishga, birlamchi manbalarni tahlil qilish orqali O'zbekistonning 1917-1945-yillardagi ijtimoiy-iqtisodiy hayotini chuqurroq anglashga xizmat qiladi.

Bundan tashqari 1917-1945-yillar davomida O'zbekiston temir yo'llarining qayta tiklanishi, yangi temir yo'l liniyalarining qurilishi shart-sharoitlari, boshqaruv sohasidagi muammolar, kadrlar masalasi, temir yo'l transporti ishining front va xalq xo'jaligi manfaatlari uchun qayta qurilishi, temiryo'lchilarning II jahon urushida qozonilgan g'alabaga qo'shgan hissasini o'rganish jarayonining mohiyati va xususiyatlari to'g'risida bilimlarni kengaytirish va chuqurlashtirishga

hissa qo'shadi. Tadqiqot materiallarini chuqur o'rganish, O'zbekistonda mahalliy temir yo'llar va transport qurilishi tarixi, ijtimoiy-iqtisodiy jarayonlar bo'yicha umumlashtiruvchi asarlar va darsliklar yaratish uchun foydalanish mumkin.

### **Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi.**

1917-1945-yillarda O'zbekistonda temir yo'l tarixiga doir olingan ilmiy natijalar va amaliy takliflar asosida:

Temir yo'llarning mintaqqa iqtisodiy hayotiga ta'siri, O'rta Osiyo temir yo'lining Bosh ustaxonalari Turkistondagi eng yirik sanoat korxonasi hisoblanishi va temiryo'lchilarning 1917-yil voqealaridagi faol ishtiroki, Oktyabr (1917) davlat to'ntarishidan so'ng temir yo'l transportiga katta zarar yetkazilgani, O'rta Osiyo temir yo'llarida harbiy holatning joriy etilishi (1918), temir yo'l qo'shinlarini shakllantirish zaruriyati, shanbaliklar va "transport haftaliklari", hatto "yuk tushirish haftaligi"ni tashkil etilganligi (1920), mehnatning o'ta og'ir shart-sharoitlari natijasida temir yo'ldan ishchilarning ommaviy ravishda ketishiga doir hujjatlar va ular asosida olingan ilmiy natijalar Namangan viloyati tarixi va madaniyati davlat muzeyining "Tarix" bo'limi manbalarini boyitishda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Madaniy meros agentligining 2023-yil 22-noyabrdagi 04-05/4337 - sonli ma'lumotnomasi). Taqdim etilgan materiallar Namangan viloyati tarixi va madaniyati davlat muzeyining Namangan viloyati tarixi ekspozitsiyasi bo'yicha mahalliy va xorijiy tashrif buyuruvchilarni yangi ma'lumotlar bilan ta'minlashga xizmat qilgan;

Farg'ona frontida poyezdlar qatnovidagi vujudga kelgan tartibsizliklar natijasida nazorat qilinmagan harakatlar tufayli qarama-qarshi yo'nalishlarda to'qnashish holatlari bo'lganligi (1919), bolsheviklar sovet hokimiyatini mustahkamlash yo'lida targ'ibotchi poyezdlardan foydalangani ("Qizil Turkiston", "Qizil Sharq"), epidemiyalarning temir yo'llarda harakatlanishga salbiy ta'sir etganligi, aloqa yo'llarini boshqarish tuzilmasining bir necha marotaba o'zgarganligiga oid ma'lumotlardan Namangan viloyati tarixi va madaniyati davlat muzeyi va uning filiallarida ekspozitsion rejalarini tuzish, ko'rgazmalar tashkil etish hamda ekskursiya matnlarini yangi ma'lumotlar bilan boyitishda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Madaniy meros agentligining 2023-yil 22-noyabrdagi 04-05/4337 - sonli ma'lumotnomasi). Taqdim qilingan materiallar muzey zalini yangi ma'lumotlar bilan boyitishga va 1917-1945 yillarda O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida temir yo'l transportining tutgan o'рни va rolini yoritishga xizmat qilgan;

O'zbekiston bo'yicha temir yo'l transportida xizmat ko'rsatish imkoniyati Farg'ona, Toshkent va Qashqadaryo viloyatlarida nisbatan qoniqarli ekanligi, iqtisodiy xizmat xodimlari tiklanadigan temir yo'l tarmoqlari joylashgan rayonlarni iqtisodiy imkoniyatlarini o'rganganligi, yo'llarni qurish va ta'mirlashga Markazdan sifatsiz materiallar yuborilganligi, O'rta Osiyo respublikalari temir yo'llari tizimida ishchi va xizmatchilarning 7 foizga yaqiniga milliy kadrlar bo'lganligi, mahalliy aholini yo'llarga jalb qilishdagi qiyinchiliklar hamda bir xil malakaga ega mahalliy millat ishchilariga shu toifadagi yevropalik ishchilardan kam haq berilganligiga doir hujjatlar va ular asosida olingan ilmiy natijalardan

O‘zbekiston milliy teleradiokompaniyasi “O‘zbekiston tarixi” telekanali ayrim ko‘rsatuvlar ssenariysini ilmiy dalillar bilan boyitishda, jumladan “Taqdimot” ko‘rsatuvini tayyorlashda foydalanilgan (O‘zbekiston milliy teleradiokompaniyasi, “O‘zbekiston teleradiokanali” davlat muassasasining 2024-yil 31-iyuldagi 06-31-897-sonli ma’lumotnomasi). Taqdim etilgan materiallar ko‘p sonli teletomoshabinlarda 1917-1945 yillarda O‘zbekistonning temir yo‘l transporti tarixi bo‘yicha yangi ilmiy ma’lumotlarga ega bo‘lishga xizmat qilgan.

Urush o‘choqlaridan to O‘rta Osiyogacha eshelonlarni kelish jarayoni bevosita asosiy transport vositasi - temir yo‘llar orqali amalga oshirilganligi, evakuatsiya qilingan korxonalarni ekspluatatsiyasiga rahbarlik qilish uchun hukumatning maxsus komissiyasi tuzilganligi, Toshkent – Angren temir yo‘l qurilishi (1941) “xalq qurilishlari” usuli orqali bajarilgani, temir yo‘l transporti ishchisining xizmat bo‘yicha jinoiy javobgarligi Qizil armiya harbiy xizmatchilariga tenglashtirilgani (1943), sohani kadrlar bilan ta’minlashning ikkinchi yo‘li bu ayollarni transportdagi kasblarga o‘qitish hisobiga amalga oshirilgani tahlili natijalaridan O‘zbekiston Milliy Teleradiokompaniyasi “O‘zbekiston tarixi” telekanalining “Taqdimot” ko‘rsatuvini ssenariysini yozishda foydalanilgan (O‘zbekiston milliy teleradiokompaniyasi, “O‘zbekiston teleradiokanali” davlat muassasasining 2024-yil 31-iyuldagi 06-31-897-sonli ma’lumotnomasi). Qo‘llanilgan natijalar O‘zbekistonning temir yo‘l transporti faoliyati to‘g‘risida yangi tarixiy ma’lumotlarni teletomoshabinlarga qiziqarli va mazmunli qilib yetkazishga xizmat qilgan.

**Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi.** Mazkur tadqiqot natijalari 7 ta xalqaro va respublika ilmiy-amaliy anjumanlarida muhokamadan o‘tkazilgan.

**Tadqiqot natijalarining e‘lon qilinganligi.** Dissertatsiyaning asosiy mazmuni va xulosalari jami 13 ta nashr qilingan ishlarda, jumladan, OAK ro‘yxatidan o‘rin olgan Respublika va xorij jurnallarida chop etilgan 6 ta maqola, 7 ta ilmiy to‘plam hamda konferensiya materiallarida o‘z aksini topgan.

**Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi.** Tadqiqot ishi kirish, 3 ta bob, xulosa, foydalanilgan manba va adabiyotlar ro‘yxati hamda ilovadan iborat. Dissertatsiyaning tadqiqot qismi 155 betni tashkil etadi.

## DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

**Kirish** qismida dissertatsiya mavzusining dolzarbligi asoslanib, tadqiqotning maqsadi, vazifalari, obyekti hamda predmeti aniqlangan. Shuningdek, tadqiqotning fan va texnologiyalar taraqqiyotining ustuvor yo‘nalishlariga mosligi bayon qilinib, ishning ilmiy yangiligi va amaliy natijalari ko‘rsatib o‘tilgan. Olingan natijalarning ishonchliligi asoslangan hamda ularning nazariy va amaliy ahamiyati ko‘rsatib berilgan. Bundan tashqari, tadqiqot natijalarining amaliyotga joriy qilinishi, ishning aprobatsiyasi, natijalari, e‘lon qilingan ishlar hamda dissertatsiyaning tuzilishi bo‘yicha ma’lumotlar berilgan.

Dissertatsiyaning “**Sovet davlati qurilishi shart-sharoitida temir yo‘l transporti**” deb nomlangan birinchi bobida 1917-yil voqealari va unda temiryo‘lchilarning ishtiroki, Sovet hokimiyati o‘rnatilishi sharoitida temir yo‘l

transporti ahvoli, temir yo‘l transporti boshqaruvi sohasida amalga oshirilgan o‘zgarishlar hamda ularning mohiyat va oqibatlari davriy ketma-ketlikda yoritib berilgan.

1917-yil boshida O‘rta Osiyo va Toshkent temir yo‘llarining asosiy ustaxonalari, turli stansiyalarning ustaxonalari va omborlari inqilobiy harakatning markazlari bo‘lib qolaverdi. Temir yo‘l ishchilari, xizmatchilar, askarlar oziq-ovqat holatini yaxshilash uchun qat’iy choralar ko‘rishni talab qilishdi<sup>13</sup>. Temir yo‘llar boshqaruvi Muvaqqat hukumat nazorati ostida bo‘lib qoldi, biroq u transport inqirozini yengillashtirish yoki temiryo‘lchilar ahvolini yaxshilash yuzasidan hech qanday chora ko‘rmadi. Natijada 1917-yil aprel oyidan transport tizimidagi inqiroz keskin kuchaydi<sup>14</sup>.

Bu davrga kelib shunday murakkab vaziyat vujudga keldiki, iqtisodiy-siyosiy beqarorlik bilan bir vaqtda temir yo‘l transporti faoliyatiga epidemiya ham salbiy ta’sir ko‘rsatdi. Jumladan, kasalliklarga qarshi profilaktika ishlarini tashkil etish hamda xavfni oldini olish maqsadida O‘rta Osiyo temir yo‘llari<sup>15</sup> tibbiy-sanitariya bo‘limi boshqarmasining 1917-yil 23-sentyabrdagi ko‘rsatmasiga asosan, vabodan shaxsiy himoya choralari bo‘yicha ko‘rsatmalarning 150 nusxasi konduktor va parovoz<sup>16</sup> brigadalarining stansiyalardagi dam olish binolarida joylashtirish uchun yuborildi<sup>17</sup>.

Bolsheviklar temir yo‘llarning strategik ahamiyatini inobatga olib, qurolli qo‘zg‘olon nuqtayi nazaridan birinchi navbatda telefon, telegraf, temir yo‘l stansiyalari, ko‘priklarni egallash va har qanday yo‘qotishlar evaziga bo‘lsa ham ularni o‘z qo‘llarida saqlab qolish bo‘yicha ko‘rsatmalar berdi<sup>18</sup>. 1917-yil 28-oktyabr kuni ertalab qurollangan ishchilar va askarlarning otryadlari Bosh temir yo‘l ustaxonalariga to‘plana boshladilar. Ustaxonalar qo‘zg‘olonning shtabiga aylandi<sup>19</sup>. Ushbu voqealarining ishtirokchisi, O‘rta Osiyo temir yo‘l ustaxonalari mahalliy komitetining sekretari A. Dubrovskiyning xotirlashicha, ustaxonalarda bolsheviklar keng tushuntirish ishlarini olib borishdi. Qo‘zg‘olonning birinchi kuniyoq, Toshkentga yordam ko‘rsatish to‘g‘risida ishchilar bilan muzokara olib borish uchun liniyaga temiryo‘lchilar yuborildi<sup>20</sup>. Oktyabr davlat to‘ntarishidan keyin temir yo‘l va suv transporti ham og‘ir ahvolga tushib qoldi. Temir yo‘l transporti ishini yaxshilash maqsadida 1917-yilning dekabrda temir yo‘l

<sup>13</sup>Ахмеджанова З. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. – Ташкент: Наука, 1965. – С. 192.

<sup>14</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 2. 1917-1945 гг. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – С. 9.

<sup>15</sup>O‘rta Osiyo temir yo‘llar Boshqarmasi (Ashxobod) 1917-yil noyabrda tashkil etilgan. SSSR Xalq Komissarlari Soveti va bolsheviklarning Butunrossiya KP MIQning 1936-yil 13-maydagi qarori bilan tugatilgan va unga ko‘ra O‘rta Osiyo temir yo‘llari ikkiga: Toshkent va Ashxobod temir yo‘llariga ajratilgan. O‘zbekiston Milliy arxivi (keyingi o‘rinlarda O‘z MA), R-608-fond, 1-ro‘yxat, 1014- yig‘ma jild, 2- varaq.

<sup>16</sup>Parovoz – bug‘ yordamida harakatga keladigan avtonom lokomotiv. Темир йўл соҳасига оид сўз ва атамаларнинг русча-ўзбекча қисқача изоҳли луғати. – Тошкент: ZAMIN NASHR, 2021. – Б.87.

<sup>17</sup>O‘z MA, R-233-fond, 1- ro‘yxat, 721- yig‘ma jild, 28- varaq.

<sup>18</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 2. 1917-1945 гг. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – С.11.

<sup>19</sup>Туркестан в начале XX века: к истории истоков национальной независимости. – Ташкент: Sharq, 2000. – С. 66.

<sup>20</sup> Туркистонда Улуғ Октябрь Социалистик революциясининг ғалабаси / Иштирокчиларнинг хотиралар тўплами. М. Йўлдошев таҳрири остида. – Тошкент, 1958. – Б. 270.

ishchilarining Butunrossiya favqulodda syezdi chaqirildi. Temir yo‘l aloqasini tartibga solishda temiryo‘lchilardan sovetlarga yordam berishi so‘raldi<sup>21</sup>.

Bolsheviklar temir yo‘l transporti ishini o‘z nazoratida ushlab turish maqsadida dastlab davlat va keyinchalik xususiy temir yo‘llarni milliylashtira boshladi. Jumladan, Turkiston XKSning 1918-yil 1-martdagi qaroriga ko‘ra, Yettisuv temir yo‘li milliylashtirildi<sup>22</sup>. Temir yo‘l transportini tiklash va uzluksiz ishlashini ta‘minlash uchun qiyinchilik bilan bo‘lsa-da, mablag‘lar ajratildi. Jumladan, Turkiston Xalq komissarlari soveti 1918-yil 12-aprelda o‘tkazilgan o‘lka syezdida temir yo‘llarning favqulodda ehtiyojlari uchun Shahrixon kirish yo‘liga 85 000 rubl, Yettisuv temir yo‘llariga 2 900 000 rubl, Buxoro temir yo‘llariga 2 976 000 rubl, Toshkent temir yo‘llariga 10 000 000 rubl, O‘rta Osiyo temir yo‘llariga 12 846 000 rubl ajratish to‘g‘risida qaror qabul qildi<sup>23</sup>.

Chet el intervensiyasi va fuqarolar urushi (1918-1920-yillar) temir yo‘l transportini moddiy-texnik bazasini va yo‘lovchi tashishni yaxshilash hamda rivojlantirish imkonini bermadi. Bu davrda temir yo‘l transporti jiddiy zarar ko‘rdi. Asosan katta vayronagarchiliklar Kogon-Amudaryo, Qo‘qon-Namangan, Qarshi-Kitob va Namangan-Jalolobod temir yo‘l uchastkalarida sodir bo‘ldi<sup>24</sup>.

Tashish ishlarini bajarilishini ta‘minlash uchun favqulodda choralar ko‘rildi. 1918-yil yanvarida O‘rta Osiyo temir yo‘llarida harbiy holat joriy etildi<sup>25</sup>. Bu davrda Buxoroda ham temir yo‘llarda vayronagarchilik davom etdi. Bolsheviklar temir yo‘ldan bir necha marotaba Buxoro amirligiga nisbatan dushmanona xatti-harakatlarni amalga oshirishda foydalandi<sup>26</sup>.

Turkiston XKS ning 1918-yil 10-sentyabrdagi buyrug‘ida keltirilishicha, barcha tashkilot va muassasalarda sotib oluvchi agentlariga ega bo‘lgan chayqovchilar tomonidan temir yo‘l orqali qurollarni tashish holatlari ro‘yxatga olindi<sup>27</sup>. Yuqoridagi holatlarga qarshi keskin choralar ko‘rish belgilanib, militsiya, harbiy-jamoat qo‘riqlash va boshqa tashkilotlarning mansabdor shaxslariga qurol sotgan shaxsni fosh qilingan yerda otib tashlashgacha bo‘lgan huquqlar berildi.

Temir yo‘l transportidagi vayronagarchilik sharoitida uni tiklash ishlarini jadallashtirish va qo‘riqlash muhim ahamiyatga ega bo‘lib, fuqarolar urushi (1918-1920) Qizil armiya qo‘mondonlari oldiga temir yo‘l qo‘shinlarini shakllantirish zaruriyatini qo‘ydi. 1918-yil oktyabrda hukumat qurolli kuchlari tarkibida temir yo‘l qo‘shinlarini tashkil etdi<sup>28</sup>.

Qaror topgan amaliyotga muvofiq, transport yo‘llarini qayta tiklashning muhim omili “inqilobiy g‘ayrat-shijoat” harakatlari bo‘ldi. Ular ishlab chiqish jarayonlarini jadallashtirish bilan bir qatorda, shanbaliklar va “transport haftaliklari” tashkil etishda o‘z ifodasini topdi. Turkiston o‘lka partiya komiteti

<sup>21</sup>Xўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 20.

<sup>22</sup>O‘z MA, R-25-fond, 1-ro‘uxat, 56-yig‘ma jild, 396-varaq.

<sup>23</sup>O‘z MA, R-25-fond, 1- ro‘uxat, 56- yig‘ma jild, 290- varaq.

<sup>24</sup>Xўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 18.

<sup>25</sup>Захритдинов Г.З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана: Дисс... канд. эконом. наук. – Ташкент, 1972. – С.19.

<sup>26</sup>Туркестан в начале XX века: к истории истоков национальной независимости. – Ташкент: Sharq, 2000. – С. 337.

<sup>27</sup>O‘z MA, R-25-fond, 1- ro‘uxat, 38- yig‘ma jild, 106- varaq.

<sup>28</sup>Железнодорожный транспорт. №1-2. – Москва: Трансжелдориздат, 1943. – С. 9.

tasdiqlagan Nizomga ko'ra, shanbaliklar byurosi tashkil etildi. Birinchi shanbalik 1919-yil 11-oktyabrda Toshkent tovar stansiyasi hududida o'tkazildi, 18-oktyabrda esa butun respublikada shanbaliklar uyushtirildi<sup>29</sup>.

1919-yilda Turkiston Respublikasi Mudofaa Soveti raisining respublika qo'shinlar harakatining rahbariga yuborgan telegrammasida keltirilishicha, Farg'ona frontida poyezdlar qatnovida o'ta ketgan tartibsizlik sodir bo'layotganligi ta'kidlandi. Buning oqibatida esa poyezdlar uchun mo'ljallangan yopiq yo'llarda tartibsiz, nazorat qilinmagan harakatlar tufayli qarama-qarshi yo'nalishlarda to'qnashuv yuz berishi natijasida ko'plab qurbonlar berilayotgani ma'lum qilindi<sup>30</sup>.

Turkiston Respublikasi Sovetlarining IX syezdida okrug komissari Pravdinning Turkistondagi temir yo'l transportining holati yuzasidan bergan axborotida ma'lum qilinishicha, Turkistonda temir yo'llar uzunligi 4618 verst bo'lib, shundan 523 versti vayron etilgan. Oziq-ovqat ta'minotidagi muammolar ham ishni ko'p to'xtab qolishiga ta'sir ko'rsatdi. Ehtiyoj temiryo'lchilarni qopchi savdogarlik (meshochnichestvo<sup>31</sup>) bilan shug'ullanishga, bundan tashqari yegulik izlashga ko'p vaqt sarflashga majbur qilib, oqibatda ishga kelmaslik, tartib buzish holatlarini keltirib chiqardi<sup>32</sup>. Hududlarda dehqonlar zo'rg'a kun kechirishardi. O'tgan yilgi zaxiralari tugagan, ular qishdan chiqmasliklarini bilib, yashayotgan joylaridan, hosilsiz dalalardan "vabo"dan qochganday temir yo'l bo'ylariga yugurib chiqishardi va yuk vagonlariga joylashib olardilar. Ular orasida yuqumli kasalliklar, vabo, ichterlama va bolalar epidemiyasi mavjud edi<sup>33</sup>. 1921-yil 12-iyunda Turkiston Aloqa yo'llari xalq komissarligi bo'yicha e'lon qilingan buyruqqa ko'ra, Sog'liqni saqlash favqulodda komissiyasining vabo vaksinasi bilan emlanmagan shaxslarga temir yo'llar orqali harakatlanish uchun chiptalar berishni taqiqlash to'g'risidagi ko'rsatmasini so'zsiz bajarilishini ta'minlash belgilab berildi<sup>34</sup>.

RSFSR XKSning 1918-yil 23-martdagi "Boshqaruvni markazlashtirish, yo'llarni muhofaza qilish va ularning transport imkoniyatlarini oshirish to'g'risida" gi qarori Aloqa yo'llari xalq komissarligi va Butunrossiya MIQ oldidagina mas'ul ekanligini tasdiqladi. Bundan tashqari barcha tashkilotlarga transport ishlariga aralashmaslik buyurildi<sup>35</sup>. Ushbu markazlashtirish va qayta tashkil etishlar natijasida Turkiston Aloqa yo'llari komissarligi tugatilib, bu komissarlik 1918-yil 14-aprelda Toshkent Aloqa yo'llari Boshqarmasiga aylantirildi<sup>36</sup>. Mavjud yo'llarni boshqarish tuzilmasiga ko'ra, O'rta Osiyo Respublikalari yo'llari to'liq O'rta

<sup>29</sup> Назаров М.Х. Туркистон интервенция ва граждaнлар уруши даврида (1918-1920 йиллар). – Тошкент: Ўзбекистон ССР давлат нашриёти, 1961. – Б. 196.

<sup>30</sup> О'з МА, R-1- fond, 1- ro'ухат, 166- yig'ma jild, 83- varaq.

<sup>31</sup> Мешочничество – хусусий шахслар томонидан кишлок хўжалик районларидан шахарларга фойда олиш мақсадида белгиланган меъёрлардан ортиқ озиқ – овқат маҳсулотларини ноқонуний олиб ўтиш. Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия. – Москва: Советская энциклопедия, 1987. – С. 354.

<sup>32</sup> Состояние железнодорожного транспорта Туркестана (Доклад Комиссара округа товарища Правдина на 9 - ом съезде Советов Туркестанской Республики) // Железный путь, 1920 г., 3 октябрь. – № 11.

<sup>33</sup> Арманд Хаммер. Мой век-двадцатый. Пути и встречи. – Москва: Прогресс, 1988. – С. 67.

<sup>34</sup> О'з МА, R-25- fond, 1- ro'ухат, 555- yig'ma jild, 104- varaq.

<sup>35</sup> Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия. – Москва: Советская энциклопедия, 1987. – С. 376.

<sup>36</sup> О'з МА, R-233- fond, 1- ro'ухат, 3289- yig'ma jild, 12- varaq.

Osiyo temir yoʻlidan va qisman Toshkent yoʻlidan iborat boʻlib, Oʻrta Osiyodagi Aloqa yoʻllari xalq komissari vakili tomonidan boshqarildi<sup>37</sup>. Vaziyatga qaraganda, bu yoʻllarni rayon boshqarmalariga boʻlingan holda boshqarish Markaz taʼsirida mustahkam hokimiyatni oʻrnatishda qayta tashkil etishning birinchi bosqichi edi.

RSFSR Aloqa yoʻllari xalq komissarining 1920-yil 24-maydagi 660-son va Turkfront inqilobiy harbiy Kengashining 31-maydagi 209-son buyruqlar asosida Turkiston yoʻllari Oʻrta Osiyo va Toshkent yoʻllariga ajratilib, har biri alohida boshqarmalar bilan Okrug<sup>38</sup> tarkibida qayta tashkil etildi. Bu Markaz tomonidan Turkiston yoʻllari maʼmuriy tuzilishini tubdan isloh qilish yoʻlidagi ikkinchi yirik tashabbus edi<sup>39</sup>.

1929-1934-yillarda Toshkent temir yoʻli Oʻrta Osiyo temir yoʻlining bir qismi boʻlgan. 1930-yillarga kelib yoʻl yangi texnik vositalar bilan jihozlandi, mustahkamlandi va harakatlanuvchi tarkibni taʼmirlash bazasi yaratildi. 1934-yilda Orenburg va Toshkent temir yoʻllari Oʻrta Osiyo temir yoʻlidan ajralib chiqdi<sup>40</sup>. SSSR XKSning 1936-yil 13-maydagi qarori bilan Toshkent temir yoʻllar Boshqarmasi tashkil etildi<sup>41</sup>. Aloqa yoʻllari xalq komissarining 1936-yil 30-maydagi Oʻrta Osiyo temir yoʻlini ikkiga, yaʼni Toshkent va Ashxobod temir yoʻllariga boʻlish toʻgʻrisidagi buyrugʻi asosida Oʻrta Osiyo temir yoʻllarining boshqarma va liniyasi xodimlari Ashxobod temir yoʻli Boshqarmasiga joylashtirildi<sup>42</sup>.

Xulosa qilib aytganda, Oʻrta Osiyoda ishlab chiqaruvchi kuchlar mustamlakachilar manfaatini koʻzlab taraqqiy eta boshlagan boʻlsada, bu temir yoʻl transportidan foydalanish ishlab chiqarish munosabatlarini taraqqiyotiga ham oʻz taʼsirini koʻrsatdi.

**“1923-1940-yillarda temir yoʻllar va ularning moddiy-texnik bazasi”** nomli dissertatsiyaning ikkinchi bobida tiklanish yillarida temir yoʻl transporti ahvoli, mazkur sohada kadrlar masalasi hamda temir yoʻl tarmoqlarini loyihalashtirishning ijtimoiy-iqtisodiy shart-sharoitlari va faoliyati toʻgʻrisidagi maʼlumotlar tahlil qilingan hamda ulardagi oʻzgarishlar ochib berilgan.

1922-yilga kelib, fuqarolar urushi yillarida vayron etilgan temir yoʻllarning Fargʻona viloyati hududlaridagi 85 verstdan tashqari barchasi deyarli tiklab boʻlindi. Lekin yoʻlning ustki qismi yomon ahvolda qurilganligi hisobiga, baʼzi uchastkalarda poyezdlar tezlikni kamaytirib yurishga majbur boʻldi. Rels va shpallar yetishmasligi tufayli ularni almashtirish imkoni boʻlmadi<sup>43</sup>. Oʻrta Osiyo temir yoʻllarining 1923-yil 10-maydagi 221-sonli buyrugʻiga koʻra, poyezdlar harakatlanishini muhimligiga qarab ularning ishlash tartibi joriy etilib guruhlarga

<sup>37</sup>Oʻz MA, R-18- fond, 2- roʻyxat, 151- yigʻma jild, 12- varaq.

<sup>38</sup>Bu okrug 1922-yil oktabr oyida tugatildi, uning funksiyalari RSFSR Aloqa yoʻllari xalq komissarligining Oʻrta Osiyodagi vakolatli Boshqarmasiga oʻtdi. Oʻz MA, R-233- fond, 1- roʻyxat, 3289- yigʻma jild, 14- varaq.

<sup>39</sup>Oʻz MA, R-25- fond, 1- roʻyxat, 552- yigʻma jild, 14- varaq orqasi.

<sup>40</sup>Большая советская энциклопедия. 2-е изд. Т. 42. – Москва, 1956. – С. 311.

<sup>41</sup>Mazkur boshqaruv 1946-yilgacha saqlandi va SSSR Ministrlar Sovetining 1946-yil 21-maydagi qarori bilan SSSR Aloqa yoʻllari vazirligining Oʻrta Osiyo temir yoʻllar okrugi tashkil qilindi, Toshkent temir yoʻllar Boshqarmasi uning tarkibiga kirdi. Oʻz MA, R-609- fond, 10- roʻyxat, 3776- yigʻma jild, 73- varaq.

<sup>42</sup>Oʻz MA, R-837-fond, 14-roʻyxat, 496-yigʻma jild, 60-varaq.

<sup>43</sup>Oʻz MA, R-18- fond, 2- roʻyxat, 39- yigʻma jild, 66- varaq.

ajratildi<sup>44</sup>. Bundan ko‘zlangan maqsad esa poyezdlarning o‘tkazish tezligini oshirish hamda yo‘llarda harakatni tartibga solish edi. Bundan tashqari 1918-yilda vayron etilgan sobiq Buxoro temir yo‘li sekin-astalik bilan tiklana boshlandi. 1923-yilda Talimarjon – Samsonovo uchastkasi tiklandi. 1924-yilda esa Qarshi stansiyasidan G‘uzor orqali Kitobgacha bo‘lgan 114 verst yo‘l tiklandi<sup>45</sup>. O‘rta Osiyo temir yo‘li uchun katta yutuq, bu Toshkent, Samarqand, Qo‘qon va Buxoro kabi shaharlarda zamonaviy vokzallarni barpo etish bo‘ldi. Ularning ishi sezilarli foyda keltirdi va qisman yo‘l tanqisligini yengillashtirdi<sup>46</sup>.

1924-yilning birinchi choragi davomida paxta tashish munosabati bilan yo‘lning muntazam majburiy ishlashi, ikkinchi chorakda esa O‘rta Osiyoga importning ko‘payishi, shuningdek, qishloq xo‘jaligi texnikasi, qurilish materiallari, mashinalar va turli xil ekish yuklarining ichki o‘tkazilishi tufayli yo‘llardagi yuqori bosim deyarli susaymadi. O‘rta Osiyo respublikalari xalq xo‘jaligining temir yo‘l transportiga bo‘lgan talablari ortib borsada, yo‘lning yomon texnik holati va eskirgan uskunalar tufayli uning ishida muayyan uzilishlarga olib keldi<sup>47</sup>.

1928-yil 1-oktyabrdan boshlab, mamlakat birinchi besh yillik rejalarini bajarishga kirishdi<sup>48</sup>. Yangi temir yo‘l uchastkalarini qurish ishlari davom ettirildi. 1924-yildan 1928-yilgacha bo‘lgan davr ichida 37 km uzunlikdagi Marg‘ilon – Qizilqiya uchastkasi, 274 km uzunlikdagi Qarshi – Kitob uchastkasi, Amudaryo – Surxon, Andijon – Tentaksoy va boshqa uchastkalar qurildi<sup>49</sup>.

Toshkent temir yo‘li 1921-yilning ikkinchi yarmida oziq-ovqat inqirozi tufayli juda katta qiyinchiliklarga uchradi<sup>50</sup>. Yo‘llardagi sanitariya holati yuzasidan Okrug sog‘liqni saqlash bo‘limi boshlig‘ining ma‘ruzasida keltirilishicha, ishchilar tarkibidagi bemorlar Toshkent yo‘lida 85, O‘rta Osiyo yo‘llarida 75 foizni tashkil etdi. Kasallanish ishchi va xizmatchilarning barcha toifalariga, ya‘ni boshqarmada ham, tarmoqlarda ham mavjud edi. Shu sababdan infeksiyaga chalingan bemorlar o‘rnini Markazdan yuborilgan yangi xodimlar bilan almashtirish talab qilingan<sup>51</sup>. Oziq-ovqat inqirozi, epidemiya tufayli ishchilarning ahvoli yanada og‘irlashdi va ular transportni tashlab ketishga majbur bo‘ldilar.

1923-yil 30-avgustdan - 15-oktyabrgacha Toshkentda mahalliy aholi (musulmonlar) uchun konduktorlik kurslari tashkil etildi<sup>52</sup>. Mazkur kurslarga mahalliy aholini jalb qilishda ularning temir yo‘l liniyalaridan uzoqda yashaganligi, turmushning og‘ir ahvoli kabi omillar salbiy ta‘sir ko‘rsatdi.

1923-yil 1-sentyabr holatiga, O‘rta Osiyo temir yo‘llarida ishchi va xizmatchilarning 1096 nafari yoki 6,2 foizi mahalliy aholi vakillari edi. Toshkent temir yo‘lida esa, mahalliy ishchilar 4 foizni yoki 800 ga yaqin kishini tashkil

<sup>44</sup>Farg‘ona viloyat davlat arxivi, 100-fond, 2-ro‘yxat, 7-yig‘ma jild, 100-varaq.

<sup>45</sup>O‘z MA, R-1621-fond, 2-ro‘yxat, 88- yig‘ma jild, 12-varaq.

<sup>46</sup>O‘z MA, R-1-fond, 1-ro‘yxat, 100- yig‘ma jild, 6- varaq.

<sup>47</sup>O‘z MA, R-88-fond, 1-ro‘yxat, 347- yig‘ma jild, 20- varaq.

<sup>48</sup>Захриддинов Ф.З. Ўзбекистонда пассажирлар ташишининг ўсиши. – Тошкент: Ўзбекистон КП Марказий Комитетининг нашриёти, 1969. – Б. 9.

<sup>49</sup>Убайдуллаев И., Аброров З., Захриддинов Ф. Ўзбекистон транспорти. – Тошкент: Ўзбекистон КП МКнинг нашриёти, 1969. – Б. 6.

<sup>50</sup>O‘z MA, R-21-fond, 1-ro‘yxat, 171- yig‘ma jild, 37-varaq.

<sup>51</sup>O‘z MA, R-21-fond, 1-ro‘yxat, 171- yig‘ma jild, 37-varaq.

<sup>52</sup>O‘z MA, R-1621-fond, 2-ro‘yxat, 35- yig‘ma jild, 11-varaq.

etdi<sup>53</sup>. SSSR Aloqa yo'llari xalq komissarligining 1924-yil 26-yanvarda "Mahalliy tilda parallel ish yuritishni kiritish va transportga mahalliy tub joy aholini jalb qilish to'g'risida"gi buyrug'i chiqarildi<sup>54</sup>. Yuqoridagi ko'rsatmalarni amalga oshirish va mahalliy aholini transportga jalb qilish maqsadida joylarda maxsus mahalliy aholi, ya'ni qirg'iz, qozoq va o'zbeklarni tayyorgarlik va bilimni talab qilmaydigan bo'sh ish o'rinlariga (jumladan, xat tashuvchi, qorovul, suv qaynatuvchi, kunbay ishchi, hammomchi, ko'cha supuruvchi, telegraf liniyalarini ta'mirlovchi ishchi, otboqar, aravakash) joylashtirishga kirishildi<sup>55</sup>.

Lekin temir yo'lga jalb qilingan kadrlarning o'z vazifasini bajarishdagi muammolari ham ish jarayoniga salbiy ta'sir ko'rsatdi. Masalan, 1926-yil 5-aprelda O'rta Osiyo temir yo'llari boshqarmasining barcha Davlat siyosiy boshqarmasining yo'l-transport bo'limi boshliqlari, temir yo'l rayonlariga yuborgan maxfiy xatiga ko'ra, so'nggi yillarda ish joyida va navbatchilikda mast bo'lgan ishchi va xizmatchilar soni ortib bordi. Keyingi o'rinlarda ushbu holat sodir etilsa, egallab turgan lavozimidan qat'iy nazar, siyosiy boshqarma agenti dalolatnoma tuzib, rayon boshqarmasiga taqdim etishi hamda zudlik bilan qat'iy chora ko'rish belgilab berildi<sup>56</sup>.

Qabul qilingan qarorlar va ishlab chiqilgan rejalarga qaramay temir yo'l transportini o'zbeklashtirish masalasi nihoyatda sekinlik bilan amalga oshirilib bordi. Jumladan, O'zbekiston SSR MIQ huzurida O'rta Osiyo temir yo'li vakili Bobakning ma'ruzasiga ko'ra, O'zbekistonda 1927-yilning 1-sentyabr holatiga ko'ra, temir yo'llarda yevropalik ishchilar 12 217, mahalliy millat ishchilari esa 1903 nafarni, ya'ni nisbatan atigi 15,5 foizni tashkil etdi, xolos<sup>57</sup>.

1932-yilning birinchi yarmida mahalliy millat vakillaridan ishchilar soni 69,6 foizga ko'paydi. Shunga qaramay, ular ishchilar umumiy salmog'ining 28,6 foizini (O'rta Osiyoning temir yo'llarining 4 ta rayoni joylashgan O'zbekiston hududidagi 28153 nafar ishchilarning 8055 nafarini o'zbeklar va mahalliy oz sonli millat vakillari) tashkil etdi xolos<sup>58</sup>.

Toshkent temir yo'llarining Ikkinchi jahon urushidan oldingi va urush davridagi ishchi kadrlar holati bo'yicha hisobotiga ko'ra, yo'llarda o'tkazilgan maxsus tekshiruv natijasida 1940-yilning ikkinchi yarmida avval sudlangan va quloq qilinganlardan 514 kishi aniqlandi. Temir yo'l transporti sohasida faoliyat yuritgan bu shaxslar "ishlab chiqarish topshiriqlarini bajarishda intizomsizlikka yo'l qo'ygan, ishni sifatsiz bajarib, ishlab chiqarishni tashkil etishga salbiy yondashgani uchun" ularni transportda ishlashdan ozod etildi<sup>59</sup>.

Buxoro okrugi ijroiya qo'mitasi prezidiumining 1930-yil 8-martdagi yig'ilishida, Buxoro-Qiziltepa temir yo'li qurilishi masalasi muhokama qilindi. O'zbekiston SSR Davlat rejalashtirish qo'mitasi vakili Vvedenskiyning ma'lumotlariga ko'ra, Buxoro-Qiziltepa temir yo'l liniyasini qurish bo'yicha

<sup>53</sup>O'z MA, R-18- fond, 2-ro'yxat, 151-yig'ma jild, 40-varaq.

<sup>54</sup>O'z MA, R-1621- fond, 2-ro'yxat, 7-yig'ma jild, 72-varaq.

<sup>55</sup>O'z MA, R-1621- fond, 2-ro'yxat, 7-yig'ma jild, 72-varaq.

<sup>56</sup>Samarqand viloyat davlat arxivi 1148- fond, 1-ro'yxat, 2-yig'ma jild, 115-varaq.

<sup>57</sup>O'z MA, R-86- fond, 1-ro'yxat, 4478-yig'ma jild, 12-varaq orqasi.

<sup>58</sup>O'z MA, R-95- fond, 2-ro'yxat, 1316-yig'ma jild, 1-varaq.

<sup>59</sup>O'z MA, R-609-fond, 10-ro'yxat, 56-yig'ma jild, 6-varaq.

tadqiqot ishlari yakunlanganini inobatga olib, bu hududlarda ishni 1930-1931-yillarda boshlash to'g'risida qaror qabul qildilar<sup>60</sup>.

Mamlakatning boshqa iqtisodiy rayonlari bilan aloqalarni har tomonlama kuchaytirish, mavjud tabiiy boyliklardan unumli foydalanish maqsadida yangi temir yo'llar qurildi. 1928-yilda Quvasoy - Qizilqiya va 1932-yilda Jalolobod - Ko'kyong'oq temir yo'llari qurildi. Bu yo'llar ko'mir konlarini ishga solish va ulardan foydalanish imkonini berdi. Farg'ona vodiysida paxtachilikni taraqqiy ettirish uchun Asaka - Shahrixon va Qorasuv - O'sh kabi uncha uzun bo'lmagan temir yo'l shoxobchalari qurildi<sup>61</sup>.

G'allaning aylanma yo'llar bilan olib kelinishi juda qimmatga tushardi. Kundalik ehtiyoj mollarini yetkazib berish zarurati O'rta Osiyo va Qozog'iston janubiy-sharqida temir yo'l tarmoqlarini kengaytirishni taqozo etdi<sup>62</sup>. 1926-yilda Frunze-Semipalatinsk yo'lini qurish qarori qabul qilindi, chunki g'alla uzoq aylanma yo'llar bilan olib kelinardi va bu katta xarajatga sabab bo'lardi. Sibir g'allasini Turksib orqali O'zbekistonga keltirilishi natijasida respublikada g'alla ekinlari maydoni 1928-yildagi 577,4 ming o'rniga 1932-yili 206,9 ming gektarni tashkil etdi. Paxta maydoni shu davr ichida 588,5 ming gektardan 967,2 mingga yetkazildi<sup>63</sup>. Og'ir va mashaqqatli mehnat evaziga yetishtirilgan paxtaga munosib haq to'lanmadi. Shunga qaramasdan, Turkiston - Sibir temir yo'li O'rta Osiyo respublikalari va Qozog'istonning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida muhim rol o'ynadi. 1929-yildayoq Turkiston-Sibir temir yo'li orqali 1 mln 700 ming pud g'alla tashildi. Yangi liniyalar orqali qishloq xo'jaligi mashinalari va texnikasi, urug'lik va mineral o'g'itlar tashib keltirildi<sup>64</sup>.

O'zbekiston SSR XKSning 1932-yil 15-avgustdagi "Toshkent tovar stansiyasi yukini kamaytirish to'g'risida" gi qarori e'lon qilindi. Bu yerda yuk tashish me'yorlarini surunkali bajarmaganligi sababli stansiya ishida o'ta qoniqarsiz holatlar aniqlandi. Ma'lumotlarga ko'ra, Toshkent tovar stansiyasida olib chiqib ketilmagan yuklar 298 ta vagonni tashkil etib, shundan 180 ta vagon transport uyushmasiga va 118 ta vagon boshqa transport hamda xo'jalik tashkilotlariga tegishli edi<sup>65</sup>.

1934-yil oktabrida O'rta Osiyo temir yo'li uchun kuniga 200 ta vagon zarur bo'lgan bo'lsa-da, Aloqa yo'llari xalq komissarligi ikkinchi toifadagi yuklar uchun atigi 20 ta vagon ajratgan<sup>66</sup>. Bu holat tez ayniydigan qishloq xo'jalik mahsulotlarining o'z vaqtida yetkazilmasligiga, iqtisodiy zararlarning yuzaga kelishiga olib kelgan. Shunga qaramay, 1936-yilda Toshkent temir yo'li orqali yuk tashish hajmi ortib borgan<sup>67</sup>. 1940-yilga kelib O'zbekiston temir yo'llarining yo'l xo'jaligi qadimgi relslar o'rniga yangi relslarning almashtirilishi hisobiga

<sup>60</sup>Вухоро viloyat davlat arxivi, 26-fond, 1-ro'yxat, 66-yig'ma jild, 3-varaq.

<sup>61</sup>Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 36.

<sup>62</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского союза (1917-1945 гг.) Т. 2. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – С. 53.

<sup>63</sup>Хужаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 33.

<sup>64</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского союза (1917-1945 гг.) Т.2. – Санкт-Петербург-Москва, 1997. – С. 66.

<sup>65</sup>O'z MA, R-837-fond, 10-ro'yxat, 40-yig'ma jild, 153-varaq.

<sup>66</sup>O'z MA, R -837- fond, 13-ro'yxat, 481-yig'ma jild, 60-varaq.

<sup>67</sup>O'z MA, R -609- fond, 10-ro'yxat, 35-yig'ma jild, 2-6-varaqlar.

birmuncha yaxshilandi. Sekin-astalik bilan temir yo‘llar texnik jihatdan qayta jihozlana boshladi<sup>68</sup>.

Xulosa sifatida aytish mumkinki, temir yo‘l transportining rivojlanishi va undan foydalanish jarayonlari shuni ko‘rsatdiki, sovet hokimiyati barcha o‘rinlarda avvalo Markaz manfaatlarini ustun qo‘yishi, pirovardida esa o‘lkani SSSRning xomashyo bazasiga aylantirilishiga xizmat qildi, xolos.

Tadqiqotning uchinchi bobi **“Ikkinchi jahon urushi yillarida temir yo‘l transporti”** deb nomlanib, unda Ikkinchi jahon urushining boshlanishi sharoitida temir yo‘l transporti ishining front va xalq xo‘jaligi manfaatlari uchun qayta qurilishi, temiryo‘lchilarning urushda qozonilgan g‘alabaga qo‘shgan hissasi yoritilgan.

Sovet tarixshunosligida Ikkinchi jahon urushi davrida aholini va sanoatni evakuatsiya qilish masalasi alohida ilmiy ahamiyatga ega. Urush boshlanganidan so‘ng, mamlakat mudofaasi va iqtisodiy salohiyatini saqlab qolish maqsadida evakuatsiya ishlari shoshilinch tarzda tashkil etildi<sup>69</sup>. Harbiy harakatlarning ustuvorligini ta‘minlash uchun temir yo‘l qatnovi maxsus jadval asosida yo‘lga qo‘yildi<sup>70</sup>. O‘zbekistonga qisqa muddat ichida 17000 ta sanoat uskunalari ortilgan vagonlar yetkazildi, ularni tushirish va joylashtirishda yuzlab yuk tashuvchilar safarbar etildi<sup>71</sup>.

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 ozligi sababli tashkiliy ishlar katta bosim ostida olib borildi<sup>72</sup>. 1941-1942-yilning o‘zidagina Toshkent temir yo‘li mudofaa va xalq xo‘jalik yuklaridan tashqari 2 700 yo‘lovchi sostavlarini tashib berdi. Bundan tashqari, O‘zbekistonga evakuatsiya qilingan sanoat korxonalarining 17 600 vagondan iborat uskunalari tashib keltirildi<sup>73</sup>.

Ko‘p sonli qo‘shinlarni tezkor frontga hamda alohida qismlarni belgilangan joyga yetkazish zarurati tufayli bu bilan bog‘liq bosim Toshkent temir yo‘llariga tushdi. Ishchilar yuklarni ortish va tushirish hamda tezkor harakatlanishini ta‘minlab, Ashxobod va Turkiston – Sibir temir yo‘llaridan keladigan yuklar oqimini qabul qildilar<sup>74</sup>. 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.

<sup>68</sup>Захритдинов Г. З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана: Дисс. .. канд. эконом. наук. –Ташкент, 1972. – С. 39-40.

<sup>69</sup>Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941-1942 годы. // Новая и новейшая история. – Москва, 2006. – №6. – С. 12.

<sup>70</sup>Чадаев Я. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – Москва: Мысль, 1985. – С. 324.

<sup>71</sup>Чадаев Я. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – Москва: Мысль, 1985. – С. 327.

<sup>72</sup>Ковалёв И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). – Москва: Наука, 1981. – С.2.

<sup>73</sup>Ўзбекистон ССР тарихи. Т. IV. – Тошкент: Фан, 1971. – Б.103.

<sup>74</sup>Хушмурадов А. Железнодорожники Ташкентской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: Дисс. ...канд. ист. наук. – Ташкент, 1981. – С. 45.

Aris, Toshkent, Ziyaviddin va boshqa shu kabi yirik stansiyalar qiyinchiliklarga duch keldi<sup>75</sup>.

Urush yillarida O'rta Osiyo temir yo'llar qurilishi boshqarmasi jamoasi tomonidan 324 km temir yo'l, 437 ta ko'prik va temir yo'l transporti sex hamda korxonalari uchun kerakli bo'lgan 27 420 kv.m. maydonlar qurib foydalanishga topshirildi. Urush davrida O'rta Osiyoda temir yo'llar qurilishi boshqarmasi tomonidan ishlab chiqarishga yangi qabul qilingan 3 677 nafar mahalliy ishchilar kasblarga o'qitildi<sup>76</sup>.

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. Bundan tashqari temir yo'l transporti ishchisining xizmat bo'yicha jinoiy javobgarligi Qizil armiya harbiy xizmatchilariga tenglashtirildi<sup>77</sup>.

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, bu davrga 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<sup>78</sup>.

Urushning dastlabki kunlaridanoq Vatan himoyasi uchun otlangan ko'p ming kishilik ko'ngillilar qatorida Toshkent magistrali temiryo'lchilari ham bor edi. 1941-yil 22-iyunda Ursatyevsk parovoz deposi ishchi va xizmatchilari mitingda o'zlarini urushga safarbar etilgan deb hisoblashlarini e'lon qildilar<sup>79</sup>.

Hukumat va xo'jalik organlari tomonidan ayollarni transportda ishlashga jalb qilish bo'yicha tadbirlar olib borildi. Ayollarni ommaviy kasblarga tayyorlash bo'yicha o'quv kurslari va to'garaklar tashkil qilindi. Toshkent yo'li boshlig'ining 1941-yil 30-iyundagi buyrug'i bilan 1 600 nafarga yaqin ayolni transportga jalb qilish va ularni temir yo'l kasblariga o'rgatish nazarda tutildi<sup>80</sup>.

Evakuatsiya qilingan temiryo'lchilar va ularning oilalarini qabul qilish 1941-yilning iyul oyidan boshlandi va 1942-yil 1-yanvar holatiga ko'ra, yo'llar bo'yicha ishchilar 1 170 kishi va ularning oila a'zolari 1 462 nafarni tashkil etdi. Barcha ko'chirib keltirilgan temiryo'lchilar va ularning oilalari turar-joy bilan ta'minlandi va muhtojlarga kiyim-kechak, poyabzal va boshqa zarur maishiy buyumlar berilib, deyarli barchasi o'z sohasiga ko'ra ish bilan ta'minlandi<sup>81</sup>.

Hukumat va xo'jalik organlarining harakati natijasida evakuatsiya qilingan bolalarga e'tibor va g'amxo'rlik borasidagi O'zbekistonda keng tarqalgan umumxalq vatanparvarlik harakatini Toshkent temir yo'li ishchilari ham qo'llab-quvvatladilar. Evakuatsiya qilingan bolalarga yordam fondini tashkil qilish uchun

<sup>75</sup>O'z MA, R- 609- fond, 9-ro'xat, 222-yig'ma jild, 29-varaq.

<sup>76</sup>Вставай, страна огромная! Сборник документов и материалов. – Ташкент: Узбекистан, 1990. – С. 237.

<sup>77</sup>Железнодорожный транспорт. – Москва, 1943. – №3-4. – С. 9-10.

<sup>78</sup>O'z MA, R - 609-fond, 9-ro'xat, 222-a - yig'ma jild, 100- varaq.

<sup>79</sup>Транспортный рабочий. 26 июня 1941 года.

<sup>80</sup>O'z MA, R -1604-fond, 1-ro'xat, 222-yig'ma jild, 2- varaq.

<sup>81</sup>O'z MA, R -609-fond, 10-ro'xat, 56-yig'ma jild, 8-varaq.

kurashda Toshkent magistrali yoshlari faol qatnashdi. Yoshlar bir kunlik ish haqlarini bolalarga yordam fondiga o'tkazish tashabbusi bilan chiqdilar<sup>82</sup>.

Toshkent temir yo'li ishchi va xizmatchilari urush qatnashchilarining oilalarini uy-joylarini ta'mirlash, ularni yoqilg'i bilan ta'minlash, ishga joylashtirish, mehnatga layoqatsizlik nafaqasini olish kabi ishlarda ko'maklashdi. Toshkent temir yo'lida jami 5 505 nafar urush qatnashchilari va Ikkinchi jahon urushi nogironlari oilalari bo'lib, faqatgina 1942-yilning o'zida ushbu oilalarga 242 ming rubllik turli ko'rinishdagi yordam ko'rsatildi<sup>83</sup>.

Urush boshlangan kundanoq, Samarqand temiryo'lichilari transport ishini urush talabiga muvofiq qayta qurishga qizg'in kirishdilar. Temir yo'l sostavlarini faqat mamlakatning Yevropa qismiga o'tkazish tezligi qariyb bir yarim baravar ko'paytirildi, lokomotivlarning bir ta'mirdan ikkinchi ta'mirgacha ishlash davri ikki baravar uzaytirildi. Urush natijasida ko'mir keltirish qiyinlashib qolganligi sababli 1941-yilning oxiri va 1942-yilning boshida Samarqand deposidagi 31 ta bug' otashxonasi qayta qurilib, neft bilan ishlaydigan bo'ldi<sup>84</sup>.

Toshkent vokzali qoshidagi evakuatsiya punktiga 25 kishilik sanitariya brigadasi va 40 kishidan iborat temiryo'lichilar jamoasining faollari birlashtirib qo'yildi. Qolaversa, 907 nafar faollar ko'chirib keltirilgan kishilar o'rnatirilgan joylarda ishladilar. Ular bolalar uchun 6000 ta issiq kiyim to'pladilar. Faqat Toshkent temir yo'l stansiyasining Qizil yarim oy jamiyati faollarining o'zi 73 nafar bolani o'z tarbiyalariga oldilar. Issiq kiyim sotib olish uchun esa 78 278 rubl pul to'plashdi<sup>85</sup>.

O'rta Osiyo yangi temir yo'l liniyasini qurish boshqarmasining siyosiy ishlar bo'yicha axborotida 1943-yilning yanvaridan 15-aprelegacha bo'lgan muddatda mehnat intizomini buzish holatlari quyidagicha bo'ldi: 443 nafar mehnatdan qochgan shaxslar, 254 ta qoidabuzarlik; 15-apreldan 30-maygacha 266 ta qoidabuzarlik bo'lib, ulardan 126 nafari mehnat qilishdan bosh tortganlar edi<sup>86</sup>. Ikkinchi jahon urushi yillarida mehnat intizomini mustahkamlash dolzarb masalalardan biri bo'lib qoldi. Birgina 1943-yil dekabr oyida ishlab chiqarishdan ruxsatsiz chiqib ketish qoidalari bo'yicha jami 149 ta qonunbuzarlik qayd etildi<sup>87</sup>.

1943-1944-yillar davomida Toshkent yo'lidan 7 222 nafar temiryo'lichi reevakuatsiya qilindi. Shu yillar davomida mahalliy kadrlar orasidan ozod etilgan yo'llarga maxsus shakllantirilgan 12 ming va 1945-yilda esa 1 183 kishi yuborildi<sup>88</sup>. Transportni doimiy ravishda mutaxassis kadrlar bilan ta'minlash manbalaridan biri davlat mehnat zaxirasi tizimi bo'ldi. Hukumat FZO maktablari, hunarmandchilik va temir yo'l bilim yurtlarida mehnat zaxirasini tayyorlashga

<sup>82</sup>Транспортный рабочий. 11 февраля 1942 года.

<sup>83</sup>O'z MA, R-1604-fond, 1-ro'yxat, 861-yig'ma jild, 26-varaq.

<sup>84</sup>Самарқанд тарихи. Т. 2. – Тошкент: Фан, 1970. – Б. 209.

<sup>85</sup>Бозоров Ю. Улуғ Ватан уруши йилларида Ўзбекистон оммавий-мудофаа ташкилотлари (1941-1945 йиллар). – Тошкент: Фан, 1972. – Б. 30.

<sup>86</sup>O'z MA, R-2585- fond, 1-ro'yxat, 103- yig'ma jild, 15-varaq.

<sup>87</sup>O'z MA, R-2585- fond, 1-ro'yxat, 103- yig'ma jild, 31-varaq.

<sup>88</sup>O'z MA, R-609-fond, 9-ro'yxat, 222a -yig'ma jild, 45- varaq.

e'tibor qaratdi<sup>89</sup>. 1942-1945-yillarda ishchilar tarkibida ayollarning umumiy salmog'i 16,9 foizga ortdi<sup>90</sup>. 1942–1944-yillar davomida yetakchi kasblarda va umumiy xizmat sohasida ayollar ulushi izchil ortib bordi. Jumladan, 1942-yilda yetakchi kasb vakillarining 17 280 nafaridan 3 577 nafari (20%) ayollar bo'lgan bo'lsa, 1943-yilda 16 992 ishchidan 4 233 nafari (24,3%) va 1944-yilda esa 16 395 ishchidan 3 933 nafari (24%)ni ayollar tashkil etgan<sup>91</sup>.

Urush davrida kadrlar tanqisligiga qaramay, ozod qilingan hududlardagi temir yo'l tarmoqlarini tiklashga 8 909 nafar yetakchi soha mutaxassislari, jumladan, 1945-yilda 1 183 kishi safarbar etildi<sup>92</sup>. Shu bilan birga, aholi o'rtasida olib borilgan targ'ibot ishlari natijasida 1945-yilda 2 694 kishi temir yo'l ishlariga jalb etilib, ulardan 801 nafari temiryo'lchilarning oila a'zolari bo'lgan<sup>93</sup>.

Xulosa qilib aytganda, Ikkinchi jahon urushi davrida O'zbekistonga sanoat uskunalari va evakuatsiya qilingan aholi qisqa muddatda temir yo'llar orqali yetkazildi. Bu jarayonlar uchun maxsus hukumat komissiyasi tashkil etildi, biroq temir yo'l infratuzilmasining yetarli emasligi sababli ko'chirish murakkab sharoitlarda amalga oshirildi.

## XULOSA

O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida temir yo'l transportining tutgan o'rni va roli tarixining tadqiqi natijasida quyidagi **xulosalar** chiqarildi:

1. Bolsheviklar hokimiyatni qo'lga kiritgach, e'tiborni temir yo'lga qaratdilar; bu Rossiya imperiyasining mustamlakachilik siyosatining davomiy ko'rinishi edi. O'zbekistonda O'rta Osiyo va Toshkent temir yo'llari faoliyat yuritdi. Oktyabr inqilobidan keyingi inqiroz ishchilar ahvolini og'irlashtirdi. Dastlab xususiy temir yo'llar davlat jamiyatlariga topshirildi, so'ng butunlay davlat ixtiyoriga o'tkazildi. O'rta Osiyo temir yo'llarida harbiy holat joriy etilib, yoqilg'i taqchilligi transport tizimiga jiddiy tahdid tug'dirdi.

2. Temir yo'l transportini tiklash sovetlar uchun strategik ahamiyatga ega bo'lib, buning uchun shanbaliklar va "transport haftaliklari" o'tkazildi. Og'ir mehnat sharoitlari va ochlik sabab ishchilarning chiqib ketishi, epidemiyalar esa transport ishiga salbiy ta'sir ko'rsatdi. Vabo vaksinasi bilan emlanmaganlarga chiptalar berish taqiqlandi. Aloqa yo'llari komissarligi tashkil etilib, uning tuzilmasi bir necha bor o'zgartirildi. Markazlashtirish, uchastkalarga mas'ul tayinlash va tartibni harbiy otryadlar orqali ta'minlash choralar ko'rildi.

3. Transportni qayta tiklash uchun chaqirilgan jangchilarning shaxsiy tarkibida temir yo'l mulkini talon-taroj qilish, pora olish va boshqa jinoyatlar orqali temir yo'l xo'jaligiga zarar yetkazgan shaxslar jazoga hukm qilindi va otib tashlandi. Mehnat dezertirlariga qarshi kurash bo'yicha jarima guruhlari tuzilib, ularga ishga muntazam kechikkan, xizmatdan oldinroq ketgan, temir yo'l mol-

<sup>89</sup>Хушмурадов А. Железнодорожники Ташкентской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: Дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1981. – С. 70.

<sup>90</sup>O'z MA, R-609-fond, 9-ro'yxat, 222 a -yig'ma jild, 31- varaq.

<sup>91</sup>O'z MA, R-609-fond, 3-ro'yxat, 222 a -yig'ma jild, 21, 26, 47- varaqlar.

<sup>92</sup>O'z MA, R-609-fond, 10-ro'yxat, 51-yig'ma jild, 4-varaq.

<sup>93</sup>O'z MA, R-609-fond, 10-ro'yxat, 51-yig'ma jild, 9-varaq.

mulkiga zarar yetkazgan hamda xizmat vazifalariga beparvolik bilan qaragan temir yo‘l xodimlari, mutaxassis va ishchilar jalb qilindi. Jazo guruhlari temir yo‘l transportini tiklashdagi doimiy va vaqtinchalik og‘ir hamda murakkab ishlarni bajardi.

4. O‘zbekistonning alohida ma‘muriy birliklarining temir yo‘l transportida xizmat ko‘rsatish qobiliyatining tahliliga ko‘ra, tarmoq zichligi hudud bo‘yicha Farg‘ona, Toshkent va Qashqadaryo viloyatlarida birmuncha qoniqarli ekanligini ko‘rish mumkin. Hisoblagich sifatida hududni emas, balki aholini olinsa, tegishli ko‘rsatkichlar Farg‘ona va Toshkentda aholiga qoniqarli xizmat ko‘rsatilganligini bilish mumkin. Temir yo‘l transporti ishini yaxshilash to‘g‘risidagi hukumat ko‘rsatmalarini bajarishga joylarda partiyaning siyosiy bo‘limlari rahbarlik qildi. Poyezdlar guruhlarga ajratilib, ba‘zilarini tarmoq bo‘ylab navbatsiz harakat qilishi belgilandi.

5. O‘rganilayotgan davrda Amudaryo va Sirdaryo hududlarida toshqinlarga qarshi kurash bo‘yicha maxsus tashkilot faoliyat olib borgan. O‘rta Osiyo temir yo‘llarining iqtisodiy xizmati har bir tiklanayotgan temir yo‘l liniyasi joylashgan hududlarning iqtisodiy holatini chuqur o‘rgangan. Fuqarolar urushi yillarida transportga ajratilgan mablag‘larning katta qismi temir yo‘l sohasini rivojlantirishga yo‘naltirilgan bo‘lsa-da, yo‘lovchi tashishdagi qulayliklar ta‘minlanmagan va poyezdlar haddan tashqari yuklangan. Temir yo‘l eng qoloq va iqtisodiy jihatdan og‘ir ahvolda bo‘lgan soha bo‘lib qolgan, uning qurilishi davlat Reja qo‘mitasi va Aloqa yo‘llari xalq komissarligining iqtisodiy asoslantirilgan qarorlariga bog‘liq bo‘lgan.

6. Temir yo‘l ishchilarining asosiy qismini yevropa millatlariga mansub shaxslar tashkil etgan bo‘lib, mahalliy aholini past lavozimlarga tayyorlash ishlari boshlandi. Mablag‘ yetishmovchiligi sababli kasb-hunar ta‘limi kengaytirilmagan, malakali kadrlar tanqisligi kuzatildi. Tergov natijasida avval sudlangan va quloq qilingan shaxslar aniqlanib, lavozimlaridan ozod etilgan, shu bilan birga, temir yo‘l tizimida ayollar ulushi ortgan.

7. Temir yo‘llar qurilishi jarayonida qator muammolar yuzaga kelgan bo‘lib, ular yo‘lning harbiy va mustamlakachilik maqsadlarida shoshilinch qurilishi bilan bog‘liq edi. Markaziy temir yo‘llardan farqli ravishda bu hududga sifatsiz materiallar yuborilgani yo‘l sifati pastligiga sabab bo‘ldi. Qurilish va loyihalashtirish Rossiya imperiyasining paxta manfaatlariga xizmat qilgan bo‘lsa-da, Xorazm kabi paxta yetishtiruvchi hududlar temir yo‘l bilan ta‘minlanmadi.

8. Urush davrida O‘rta Osiyoga eshelonlar harakati asosan temir yo‘llar orqali amalga oshirilib, bu jarayon murakkab va og‘ir sharoitlarda kechdi. Harbiy va evakuatsion yuklar oqimining keskin ortishi stansiyalar va yo‘llarda to‘planishlar hamda manevrlarni murakkablashtirdi. Ozod etilgan hududlarga yordam ko‘rsatish maqsadida O‘rta Osiyo respublikalaridan qurilish materiallari, texnik mutaxassislar va ishchi kuchi yuborildi.

9. Ikkinchi jahon urushi yillarida O‘zbekiston temir yo‘l transporti yangi shoxobchalar qurilishi va texnika sifatining yaxshilanishi hisobiga rivojlandi. Urush boshlanganidan boshlab frontga jo‘natilgan ko‘ngillilar safida Toshkent

temiryo'lichilari ham faol qatnashdi. Transport sohasiga ayollarni jalb qilish bo'yicha hukumat va xo'jalik organlari tomonidan chora-tadbirlar amalga oshirildi. Mehnat intizomini mustahkamlash hamda temir yo'l tizimini mutaxassislar bilan uzluksiz ta'minlash davlat mehnat zaxiralari tizimi orqali hal etildi.

Tadqiqot ishi natijalari bo'yicha chiqarilgan xulosalar va tadqiq etilgan muammolar yechimlari quyidagi **taklif va tavsiyalarni** ilgari surishga asos bo'ldi:

1. O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida temir yo'l transportining tutgan o'rni va roli masalalarini hamda uning faoliyat bosqichlari jarayonlarini kompleks ilmiy tahlil asosida o'rganish.

2. Mazkur ilmiy tadqiqot materiallari asosida transport sohasi tarkibidagi muhim yo'nalish – temir yo'l tarixini umumlashtirish maqsadida davlat tarixiy va madaniy meros muzeylarining tarix bo'limlari uchun tematik illyustratsiyalar, arxiv hujjatlari hamda boshqa tarixiy manbalarni tayyorlash va ularni tegishli ekspozitsiyalarga joylashtirish tavsiya etiladi.

3. Transport yo'nalishida tahsil olayotgan oliy ta'lim muassasalari talabalari uchun mo'ljallangan darsliklar va o'quv qo'llanmalarni O'zbekiston temir yo'llari tarixiga oid yangi ilmiy ma'lumotlar bilan boyitish, shuningdek, temir yo'l tizimining shakllanishi va rivojlanish bosqichlarini tizimli o'rgatishga xizmat qiluvchi "O'zbekistonda temir yo'l tarixi" nomli maxsus o'quv kurslarini joriy etish dolzarb ilmiy-pedagogik vazifalardan biri hisoblanadi.

4. Temir yo'l transporti sohasida islohotlarning samarali amalga oshirilishini ta'minlash yo'lida mavjud to'siqlarni bartaraf etish hamda ularni muvofiqlashtirish, yuk tashish hajmini oshirish va xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilash chora-tadbirlarini ko'rish, korxonalarni modernizatsiya qilish, temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish, lokomotiv va vagonlar parkini yangilash bo'yicha loyihalar hamda dasturlar ishlab chiqish muhim ahamiyatga ega.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЁНЫХ СТЕПЕНЕЙ  
DSc.03/31.12.2020. Tar.60.01. ПРИ АНДИЖАНСКОМ  
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ  
ИМЕНИ ЗАХИРИДДИНА МУХАММАДА БАБУРА**

---

**НАМАНГАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**КУРБАНОВ БАХТИЯР ЖУРАБАЕВИЧ**

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В СОЦИАЛЬНО-  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ УЗБЕКИСТАНА: ПРОБЛЕМЫ И  
РЕШЕНИЯ (1917-1945 ГОДЫ)**

**07.00.01–История Узбекистана**

**АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD)  
ПО ИСТОРИЧЕСКИМ НАУКАМ**

**Андижан – 2025**

Тема диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии Республики Узбекистан за B2025.1.PhD/Tar470

Диссертация выполнена в Наманганском государственном университете.

Автореферат диссертации на трёх языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещён на веб-странице Андижанского государственного университета имени З.М.Бабура (<http://kengash.adu.uz/tarix/>) и на Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» ([www.ziyounet.uz](http://www.ziyounet.uz))

**Научный руководитель:**

**Расулов Абдулла Нуритдинович**  
доктор исторических наук, профессор

**Официальные оппоненты:**

**Абдуллаев Музробжон Гуломович**  
доктор исторических наук, профессор

**Тогаева Анора Зайниддиновна**  
кандидат исторических наук, доцент

**Ведущая организация:**

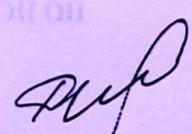
**Национальный университет Узбекистана  
имени Мирзо Улугбека**

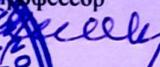
Защита диссертации состоится на заседании Научного совета по присуждению учёных степеней за номером DSc.03/31.12.2020.Tar.60.01 при Андижанском государственном университете имени Захириддина Мухаммада Бабура « 30 » 05 2025 года в 10:00 часов (Адрес: 170100, г. Андижан, ул. Университетская, д.129. Здание Исторического факультета Андижанского государственного университета имени З. М. Бабура, 1-этаж, 108-аудитория. Тел.: (0374) 225-73-21; факс: (0374) 225-73-21; e-mail: agsu\_info@edu.uz. Андижанский государственный университет имени З. М. Бабура).

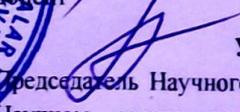
С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Андижанского государственного университета имени Захириддина Мухаммада Бабура (зарегистрировано под номером 2094, АЧ). Адрес: 170100, г. Андижан, ул. Университетская, д.129. Тел.: (0374) 223-84-33; факс: (0374) 223-88-30).

Автореферат диссертации разослан « 14 » 05 2025 года.  
(протокол реестра за номером 40 от « 15 » 05 2025 года)



  
**Р.Т. Шамсутдинов**  
Председатель Научного совета по  
присуждению учёных степеней, д.и.н.,  
профессор

  
**М.О.Алихожиев**  
Учредитель секретарь Научного совета по  
присуждению учёных степеней, к.и.н.,  
доцент

  
**У.С. Абдуллаев**  
Председатель Научного семинара при  
Научном совете по присуждению  
учёных степеней, д.и.н., профессор

## ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

**Актуальность и необходимость темы диссертации.** В условиях глобализации и интеграционных процессов, происходящих в мире, значение транспорта становится всё более важным. Железнодорожный транспорт, являясь одним из основных средств развития социальной и экономической инфраструктуры страны, играет важную роль в соединении различных государств и регионов, а также в формировании единого экономического пространства. В связи с отсутствием у Республики Узбекистан прямого выхода к морю её внешнеэкономические связи в основном связаны с развитием транспортной системы страны как части международной транспортной инфраструктуры Центральной и Южной Азии. В данном случае географическое положение Узбекистана определяет ключевую роль железных дорог в транзитных перевозках, а также в транспортировке экспортно-импортных товаров.

С ростом значения железнодорожного транспорта, являющегося одной из основных отраслей экономики, в настоящее время важной задачей становится изучение его исторических особенностей. Увеличение объёмов товарооборота и расстояний перевозки грузов, лежащих в основе материального благосостояния общества, играет важную роль в развитии экономики и обеспечении межрегиональной специализации. Именно с этой целью в ведущих научных центрах мира изучаются проблемы истории и развития железнодорожной отрасли. Это касается целей реформ в железнодорожном транспорте и предпринимаемых в данной сфере мер, что обусловило необходимость решения ряда важных задач. В частности, в направлении ускоренного развития национальной экономики и обеспечения высоких темпов роста, обозначенных в «Стратегии развития», поставлены задачи повышения привлекательности междугородних и пригородных железнодорожных перевозок, развития рынка транспортных и логистических услуг и инфраструктуры, доведения уровня электрификации железнодорожной инфраструктуры до 60 процентов, а также расширения «зелёных коридоров» для внешней торговли и транзитных возможностей в транспортной сфере<sup>1</sup>.

В последние годы большое внимание уделяется развитию железнодорожного транспорта, который является одной из ключевых отраслей экономики Узбекистана. Строятся новые железнодорожные линии, укрепляется материально-техническая база. Следует отметить, что деятельность железнодорожного транспорта имеет важное значение не только для его производственной инфраструктуры, но и для экономической, социальной и культурной сфер. В этой области существует множество проблем, таких как условия восстановления и строительства железнодорожных сетей, вопросы заработной платы, обеспечения жильём,

---

<sup>1</sup>Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 январдаги ПФ-60-сонли “2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида”ги Фармони. Ўзбекистон Республикаси қонунчилик тўплами. 2022 й. 4 (1024) - сон. – Б. 11–22.

здравоохранения, а также подготовки национальных кадров, что требует отдельного изучения исторического опыта.

Указ Президента Республики Узбекистан от 7 ноября 1994 года № ПФ-982 «О создании Государственно-акционерной компании «Узбекистон темир йуллари», Закон Республики Узбекистан от 15 апреля 1999 года № 766-I «О железнодорожном транспорте», Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3 августа 2004 года № 366 «О дальнейшем совершенствовании организации управления Государственно-акционерной компанией «Узбекистон темир йуллари», Постановление Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года № 329 «О мерах по коренному реформированию сферы железнодорожного транспорта Республики Узбекистан» и другие нормативно-правовые акты в данной сфере определяют задачи, реализация которых в определённой степени будет способствовать данному диссертационному исследованию.

**Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики.** Данное исследование выполнено в рамках приоритетного направления развития науки и технологий Республики I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

**Степень изученности темы.** История железнодорожного транспорта, его роль в национальной экономике и социальном развитии общества являются одними из тем, которые постоянно привлекают внимание исследователей. Литературу, относящуюся к теме исследования, можно разделить на три группы с точки зрения периодического и методологического подхода:

1) Литература советского периода; 2) Исследования, проведенные в годы независимости; 3) Зарубежная литература.

**К литературе первой группы** относятся исследования, проведенные в годы советской власти. В этот период было опубликовано множество статей, брошюр и книг, посвященных данной теме. В 20-30-х годах XX века в туркестанской прессе регулярно освещались вопросы состояния железных дорог, подготовки национальных кадров и связанных с этим проблем, привлечение местных мусульман к работе на железной дороге, а также открытие новых железнодорожных линий<sup>2</sup>. Первые публикации появились в

---

<sup>2</sup>Туркистон темир йўлларининг холи // Қизил байроқ. – 1921. – 17 ноябрь; Ерли халқ орасида темир йўл хизматчилари етиштириш // Қизил байроқ. – 1921. – 16 декабрь; Сирожий. Мусулмон темир йўл ишчиларини ўқитиш керак // Туркистон. – 1923. – 13 февраль; Он же. Мусулмон темир йўл ишчилари орасида сиёсий тарбия // Туркистон. – 1923. – 20 март; Он же. Ўрта Осиё темир йўлидаги ерлик халқ ишчилари орасида // Туркистон. – 1923. – 4 июль; Сулаймон Ф. Еттисув – Сибирь темир йўли ва унинг Туркистон учун аҳамияти // Туркистон. – 1923. – 10 март; Қосимов Сами. Бизга мусулмон ишчилари керак: [Ўрта Осиё темир йўлига ерлик аҳолини жалб қилиш масаласи] // Туркистон – 1923. – 12 сентябрь; Темир йўл ташкилотларида мусулмонлар йўқ // Туркистон. – 1923. – 23 сентябрь; Мусулмон темир йўл техникуми // Туркистон. – 1923. – 16 ноябрь; Темир йўл ишчилари билан муносабат // Туркистон. – 1923. – 5 декабрь; Темир йўл ишчилари турмушидан // Туркистон. – 1924. – 12 июнь; Ал-Арабий Абу Саид. Темир йўллар мусулмонлаштирилсин [Темир йўллардаги ёзувларнинг рус тилида эканлиги ҳақида] // Туркистон. – 1924. – 29 июль; Башир З. Авлиёта – Пишпак темир йўлининг очилиши // Туркистон. – 1924. – 10 август; Андижон – Наманган темир йўлининг очилиши // Туркистон. – 1924. – 7 сентябрь; Темир йўлчи. Темир йўлчиликка ҳозирлигимиз борми? [Мусулмон темир йўл техникуми ҳақида] // Туркистон. – 1924. – 15 сентябрь;

30-40-х годах XX века и были преимущественно общесоюзного значения с пропагандистским содержанием. В исследованиях анализировались экономические и эксплуатационные показатели железных дорог СССР. Существуют немногочисленные издания, посвященные достижениям железнодорожного транспорта в годы пятилеток и войны, которые характеризуются в основном положительным подходом к теме. В частности, большинство литературы было приспособлено к интересам коммунистической идеологии, согласно которой до 1917 года материально-техническая база железнодорожного транспорта в регионе была крайне слабой, а установление советской власти ознаменовало начало нового этапа в истории развития этой отрасли<sup>3</sup>. В исследованиях 50-60-х годов XX века особое внимание уделялось значению строительства железных дорог и вопросам формирования рабочего класса в процессе пропагандистско-агитационной деятельности. Истинные цели строительства Туркестано-Сибирской железной дороги были завуалированы, и оно представлялось как «яркий пример социалистического строительства». С началом Второй мировой войны (1939–1945 гг.) на железнодорожный транспорт Узбекистана Центральной властью были возложены важные военные и логистические функции, что получило особое отражение в научной литературе, посвященной деятельности железнодорожников на фронте и в прифронтовой зоне. В годы войны вопросы эвакуации и функционирования железнодорожного транспорта стали предметом всестороннего изучения со стороны ряда историков<sup>4</sup>. Кроме того, в ряде исследований, посвященных

---

Йўловчи. Наманган – Андижон темир йўли тўғрисида // Қизил байроқ. – 1925. – 10 февраль; Ўзбекистон темир йўллари тўғрисида // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 7 сентябрь; Ҳабиб И. Хоразмда йўл ишлари // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 13 октябрь; Чуст темир йўлини солиш масаласи // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 16 декабрь; Тоҳирий Фарид. Йўл ислохоти ҳам керак // Қизил Ўзбекистон. – 1925. – 22 декабрь; Ўрта Осиёда транспортнинг аҳамияти: (Темир йўл вакилларининг курултойи муносабати билан) // Қизил Ўзбекистон. – 1926. – 7 апрель; Ўрта Осиё темир йўлининг ишларини қувватлаш тўғрисида // Қизил Ўзбекистон. – 1926. – 23 апрель; Ўрта Осиёда йўллар ва алоқа ишлари // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 6 июнь; Қамчинбек А. Бўлғуси Туркистон – Сибирия йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 21 июль; Термиз – Душанба темир йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 4 август; Ўрта Осиёда йўл қурилиши // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 15 август; Тошкент – Пискент – Хўжанд темир йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 16 ноябрь; Нақлиёт ишларимиз ривожланиди: (Йўллар комиссарлигининг Ўрта Осиё вакили ва Ўрта Осиё темир йўл идорасининг раиси ўртоқ Г.Е. Мост билан музоҳабдан) // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 5 декабрь; Сайёх. Туркистон – Сибирь темир йўлининг жанубида // Қизил Ўзбекистон. – 1927. – 13 декабрь; Мўмин Хўжа. Термиз – Душанба темир йўли // Қизил Ўзбекистон. – 1928. – 17 июнь; Турксибга қўшимча йўллар керак: Турксибнинг баҳоси – 182 миллион сўм: [Туркистон – Сибирь темир йўли ҳақида] // Қизил Ўзбекистон. – 1929. – 8 март; Термиз – Душанба темир йўли очилди // Қизил Ўзбекистон. – 1929. – 13 сентябрь; Зеленский И.А. Турксиб – бизнинг фахримиздир // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 1 май; Турксибнинг муваффақияти билан ишлашини таъминлайлик: Янги йўлнинг иши ижтимоий янги йўлга қўйилсин // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 1 май; Алиев Комил. Сўз ўртоқ Шатовга...: [Турксиб тантанаси куни Шатовнинг темир йўл тўғрисида ҳукумат вакилларига берган рапорти ҳақида] // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 15 май; Хушназаров. Тошкент – Пискент темир йўли кўкларда ҳаракатга киради // Қизил Ўзбекистон. – 1930. – 14 декабрь.

<sup>3</sup>Якоби А. Железные дороги СССР в цифрах. Статистический сборник. – Москва: Союзоргучет, 1935. – 158 с.; Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР. – Москва: Трансжелдориздат, 1939. – 180 с.; Хачатуров Т. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войны. – Москва: Госполитиздат, 1943. – 47 с.; Он же. Великая железнодорожная держава. – Москва: Трансжелдориздат, 1944. – 123 с.; Ковалев И.В. Советский железнодорожный транспорт. 1917-1947. – Москва: Трансжелдориздат, 1947. – 112 с.

<sup>4</sup>Грот А. Солончаки в дорожном строительстве УзССР: Автореф. дисс... канд. техн. наук. – Ташкент, 1951. – 21 с.; Напорко А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. – Москва: Трансжелдориздат, 1954. – 284 с.; Иноятов Х. Ўзбекистонда Октябрь революцияси. – Тошкент: Уздавнашр, 1957. – 80 б.;

экономическим вопросам народного хозяйства в 70-80-х годах XX века, особое внимание уделялось сфере железнодорожного транспорта<sup>5</sup>. С. Ходжаев и Г.З. Захритдинов<sup>6</sup> всесторонне изучали развитие грузовых перевозок и общественного транспорта в Узбекистане, а также рост пассажирских перевозок. В этих работах приведено множество научно-исторических данных, однако можно заметить, что к большинству вопросов не было применено объективного и критического подхода, так как они рассматривались с точки зрения господствующей идеологии. В частности, в проведённых исследованиях эта тема освещалась односторонне, исходя из требований и идеологии существующего строя. Деятельность железнодорожного транспорта республик Средней Азии, тяжёлый труд железнодорожников и вопросы кадров в указанных исследованиях не были раскрыты полноценно по своему содержанию.

*Ко второй группе* исследований относятся научные работы, проведённые в годы независимости. После обретения государственной независимости Республики Узбекистан началась работа по объективному изложению истории. В результате были опубликованы работы, посвящённые освещению социально-экономических, политических и культурно-просветительских процессов советского периода. В этих исследованиях целесообразно отметить, что по выбранной теме представлены отдельные данные<sup>7</sup>.

---

Уродов С. А. Эвакуация и населения Ленинграда 1941-1942 годах. Вестник Ленинградского университета. – Ленинград, 1958. – №8; Казакова А., Саямов А. Узбекистан в годы Великой Отечественной войны Советского Союза (1941-1945 гг.) // Общественные науки в Узбекистане. – Ташкент, 1961. – №6; Назаров М.Х. Туркестон интервенция ва граждандар уруши даврида (1918-1920 йиллар). – Тошкент: Ўзбекистон ССР давлат нашриёти, 1961. – 32 б.; 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.; Ахмаджанова З. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880-1917 гг.) – Ташкент: Наука, 1965. – 216 с.; Белоносов 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.; Иноятов Х.Ш. и др. Победа советской власти в Средней Азии и Казахстане. – Ташкент: Наука, 1967. – 771 с.; Кунавин Г. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане. – Ташкент: Фан, 1967. – 192 с.

<sup>5</sup>Самарканд тарихи. Улуғ Октябрь революциясидан то шу кунгача. 2-том. – Тошкент, 1970. – 463 б.; Улуғ Октябрь социалистик революциясининг ғалабаси ва Ўзбекистонда социализм куриш (1917-1937 йиллар). III том. – Тошкент: Фан, 1971. – 200 б.; Бозоров Ю. Улуғ Ватан уруши йилларида Ўзбекистон оммавий-мудофаа ташкилотлари (1941-1945 йиллар). – Тошкент: Фан, 1972. – 30 б.; Каримов Р. Ўзбекистон социалистик таракқиёти тарихидан. – Тошкент: Фан, 1981. – 25 б.; Ковалёв И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). – Москва: Наука, 1981. – 480 с.; Хушмурадов А. Железнодорожники Ташкентской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: Дисс...канд.ист.наук. – Ташкент, 1981. – 210 с.; Чадаев Я. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – Москва: Мысль, 1985. – 494 с.; Обломуродов Н. Узбекистан освобожденным районам страны в годы войны. – Ташкент: Узбекистан, 1986. – 80 с.; Дмитриев В.А., Мушруб А.Г. В.И.Ленин и железнодорожный транспорт // Железнодорожный транспорт. – Москва, 1990. – №4.; Джумабоев С. Подготовка инженерных кадров // Железнодорожный транспорт. – Москва, 1991. – №1.

<sup>6</sup>Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – 96 б.; Захритдинов Г.З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана: Дисс... канд. эконом. наук. – Ташкент, 1972. – 188 с.; Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш. – Тошкент: Ўзбекистон, 1975. – 256 б.

<sup>7</sup>Ўзбекистоннинг янги тарихи. 2-китоб. Ўзбекистон совет мустамлакачилиги даврида. Илмий муҳаррир М.Жўраев. – Тошкент: Sharq, 2000. – 688 б.; Туркестан в начале XX века: к истории истоков национальной независимости. Научный редактор: Р.Я.Раджапова. – Тошкент: Sharq, 2000. – 674 б.; Мустабид тузумнинг Ўзбекистон миллий бойликларини талаш сиёсати: тарих шохидлиги ва сабоқлари (1865 – 1990 йй.). Лойиҳа

В период независимости вопросы, связанные с деятельностью железнодорожного транспорта, а также его социально-экономическим и политическим значением на отдельных этапах господства советской власти, стали объектом научного исследования<sup>8</sup>. Например, в исследовании А.З. Тогаевой изучена история строительства и деятельность Ташкент-Оренбургской железной дороги до 1917 года, а также её роль в социально-экономической жизни Туркестана<sup>9</sup>. В исследовании О.А. Раджабова, охватывающем хронологически период 1925–1945 годов, анализируются строительство новых железных дорог, динамика пассажирских и грузовых перевозок, а также инфраструктура железнодорожной сети. Кроме того, уделено внимание вопросам социальной защиты железнодорожников. Однако в этом исследовании не рассматривались вопросы железнодорожного транспорта и управления в Туркестане, поскольку они не вошли в хронологические рамки исследования и не нашли своего отражения.

*К третьей группе* исследований относятся научные работы, опубликованные зарубежными специалистами. В этих трудах деятельность железнодорожного транспорта в советский период изучалась на примере общесоюзного уровня и отдельных республик. В монографии Е.А. Риса<sup>10</sup> отмечается, что в советской истории и литературе не существовало символа модернизации, прогресса и цивилизации, более мощного, чем локомотив. Подчёркивается, что для Сталина железнодорожная сеть была тем, что объединяло СССР и делало его жизнеспособным как государство. В исследовании американского историка Мэтью Пейна подробно изучаются такие аспекты грандиозного проекта, как Туркестано-Сибирская железная дорога, включая классовую борьбу, политические репрессии и тяжёлую повседневную жизнь её строителей<sup>11</sup>. Также в рамках масштабных исследований, проведённых в Российской Федерации, история транспорта освещена всесторонне<sup>12</sup>.

Анализ степени изученности темы показывает, что в исследованиях различные аспекты деятельности железных дорог в советский период изучались

---

рахбари ва масъул муҳаррир: Д.Алимова. – Тошкент: Sharq, 2000. – 432 б.; Ўзбекистон тарихи (1917-1991 йиллар). Иккита китоб. Масъул муҳаррирлар: Абдуллаев Р., Рахимов М., Ражабов Қ. – Тошкент: Ўзбекистон, 2019. – 560 б.; Ражабов Қ. Ўзбекистон XX асрда. Биринчи жилд (1900-1939). – Тошкент: Фан, 2024. – 751 б.; Он же. Ўзбекистон XX асрда. Иккинчи жилд (1939-2000). – Тошкент: Фан, 2024. – 719 б.

<sup>8</sup>Тогаева А. З. Железная дорога Ташкент-Оренбург и её место в социально-экономической жизни Туркестана: Автореф. дисс. ...канд. ист. наук.– Ташкент, 2010. – 30 с.; Раджабов О.А. Ўзбекистонда темир йўллар тарихи (1925-1945 йиллар): Тарих фан. бўй. фалс. докт. (PhD) ...дисс. – Тошкент, 2022. – 172 б.

<sup>9</sup>Махаммадалиев Р., Ниязов А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истикболи //Academic Research in Educational Sciences Volume 2 | Issue 2 | 2021.<https://cyberleninka.ru/article/n>

<sup>10</sup>Rees E. A. Stalinism and Soviet Rail Transport. – London: Palgrave Macmillan London, 1995.–307 p.

<sup>11</sup> Matthew J. Payne Stalin's Railroad: Turksib and the Building of Socialism (Russian and East European Studies) Paperback – December 15, 2001. – 400 p.

<sup>12</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского союза (1917-1945 гг.). Т.2. Кол.авт. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – 416 с.; Раткевич В.М. Служба военных сообщений на железнодорожном транспорте в годы Великой Отечественной войны: Автореф. дисс. ...канд. ист. наук. – Москва, 2005. – 28 с.; Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941-1942 годы. – Новая и новейшая история, 2006; Глущенко Е. Россия в Средней Азии. Завоевания и преобразования. – Москва: Центрполиграф, 2010. – 575 с.; 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.

в пределах определённых временных рамок. Однако вопросы роли и значения железнодорожного транспорта в социально-экономической жизни Узбекистана в 1917–1945 годах не были исследованы комплексно.

**Связь исследования с планами научно-исследовательских работ высшего учебного заведения или научно-исследовательского учреждения, где выполнялась диссертация.** Исследовательская работа выполнена в рамках проекта научно-исследовательских работ Наманганского государственного университета, исходя из концептуальных задач, связанных с созданием новой истории Узбекистана, проводимой в республике.

**Цель исследования** заключается в том, чтобы на основе источников провести комплексный анализ роли и значения железнодорожного транспорта в социально-экономической жизни Узбекистана, а также раскрыть его значение в социально-экономическом развитии республики в 1917–1945 годах.

**Задачи исследования:**

- проанализировать состояние Туркестанских железных дорог на фоне событий 1917 года, Октябрьского (1917) государственного переворота и отношение железнодорожников к этим событиям;
- определить изменения, особенности, направления реализации и проблемы в сфере железнодорожного транспорта в условиях установления советской власти;
- раскрыть основные процессы формирования системы управления железнодорожным транспортом в советский период;
- исследовать восстановительные работы в железнодорожном хозяйстве и их значение в социально-экономической жизни региона;
- оценить роль и значение обеспечения железнодорожной отрасли кадрами, привлечения представителей местных национальностей к этому процессу, а также решения связанных с их обеспечением социальных проблем;
- проанализировать социально-экономические условия и значение проектирования железнодорожных сетей;
- исследовать перестройку и деятельность железнодорожного транспорта в годы Второй мировой войны в интересах фронта и народного хозяйства;
- проанализировать процессы, связанные с деятельностью железнодорожников в организации транспортной работы, а также их деятельность на фронте и в тылу.

**Объектом исследования** является роль и значение железнодорожного транспорта в социально-экономической жизни Узбекистана в 1917–1945 годах.

**Предметом исследования** являются железные дороги Узбекистана и система железнодорожного транспорта, их роль в социально-экономической жизни страны, изменения в их деятельности, управление, кадровое и техническое обеспечение, место в сфере грузовых и пассажирских перевозок, а также состояние использования железных дорог в условиях строительства советского государства и в годы войны.

**Методы исследования.** В процессе исследования были применены принципы историзма и объективности, а также методы историко-

сравнительного, проблемно-хронологического и системного анализа.

**Научная новизна исследования** заключается в следующем:

было выявлено влияние железных дорог на экономическую жизнь региона, признание Главных мастерских Среднеазиатской железной дороги крупнейшим промышленным предприятием в Туркестане, активное участие железнодорожников в событиях 1917 года, значительный ущерб, нанесённый железнодорожному транспорту после Октябрьского (1917) государственного переворота, введение военного положения на Среднеазиатских железных дорогах (1918), необходимость формирования железнодорожных войск, организация субботников, «транспортных недель» и даже «недели разгрузки грузов» (1920), а также массовый уход рабочих с железных дорог в результате крайне тяжёлых условий труда;

было обосновано, что на Ферганском фронте в 1919 году из-за возникшего беспорядка в движении поездов и неконтролируемых манёвров происходили столкновения на встречных направлениях. Установлено, что большевики использовали агитационные поезда («Красный Туркестан», «Красный Восток») для укрепления советской власти. Также выявлено негативное влияние эпидемий на движение поездов и неоднократные изменения в структуре управления путями сообщения.

было доказано, что возможности предоставления услуг железнодорожного транспорта в Узбекистане были относительно удовлетворительными в Ферганской, Ташкентской и Кашкадарьинской областях. Установлено, что экономические службы изучали экономические возможности районов, где находились восстанавливаемые железнодорожные линии. Также выявлено, что из Центра для строительства и ремонта дорог поступали некачественные материалы. В системе железных дорог республик Средней Азии только около 7% рабочих и служащих были представителями национальных кадров. Подтверждены трудности в привлечении местного населения к работе на железных дорогах, а также факты, что местные рабочие с такой же квалификацией, как и европейцы, получали меньшую оплату.

Анализ показал, что процесс доставки эшелонов из зон боевых действий в Среднюю Азию осуществлялся непосредственно посредством железных дорог как основного вида транспорта. Установлено, что для руководства эксплуатацией эвакуированных предприятий была создана специальная правительственная комиссия. Строительство железной дороги Ташкент – Ангрен (1941) было выполнено методом «народной стройки». Уголовная ответственность железнодорожных рабочих за служебные нарушения была приравнена к ответственности военнослужащих Красной армии (1943). Вторым способом обеспечения отрасли кадрами стало обучение женщин транспортным профессиям.

**Практические результаты исследования** заключаются в следующем:

На основе выводов научных исследований о роли и значении железных дорог в социально-экономической жизни Узбекистана в 1917–1945 годах были разработаны предложения и рекомендации:

в исследовании были введены в научный оборот многочисленные

архивные документы и первичные данные, относящиеся к истории деятельности железнодорожного транспорта в Узбекистане.

Исторический опыт деятельности железнодорожного транспорта в Узбекистане служит основой для разработки методических рекомендаций по укреплению материально-технической базы железнодорожного хозяйства, совершенствованию структуры управления и обеспечению кадрами, кроме того, с учётом того, что перспективы социально-экономических преобразований в Узбекистане во многом связаны с уровнем развития транспортных коммуникаций, в первую очередь железных дорог, этот опыт способствует разработке мероприятий по совершенствованию работы железнодорожной сети.

**Достоверность результатов исследования** объясняется использованием современных теоретических подходов, принципов и методов, применяемых в исторической науке, богатым архивным материалом, включая более 30 фондов, хранящихся в Национальном архиве Узбекистана, а также в государственных архивах Бухарской, Наманганской, Самаркандской и Ферганской областей. Достоверность выводов подтверждается наличием обоснованных заключений, практическим использованием данных диссертации и их официальным подтверждением уполномоченными органами.

**Научное и практическое значение результатов исследования.** Информация, выводы и теоретические идеи, полученные в ходе исследования, способствуют обогащению исторических методов исследований истории железных дорог Узбекистана, а также данных о социально-экономической жизни страны. Научное значение результатов исследования заключается в том, что оно способствует разработке нового подхода к изучению истории железных дорог Узбекистана, в частности, к комплексному исследованию восстановления железных дорог, условий строительства новых линий, деятельности по управлению и обеспечению кадрами через исторические источники. Это также способствует более глубокому пониманию социально-экономической жизни Узбекистана в 1917-1945 годах через анализ первичных источников.

Кроме того, исследование способствует расширению и углублению знаний о восстановлении железных дорог Узбекистана в 1917-1945 годах, условиях строительства новых железнодорожных линий, проблемах управления, кадровых вопросах, перестройке железнодорожного транспорта в интересах фронта и народного хозяйства, а также о вкладе железнодорожников в победу во Второй мировой войне. Глубокое изучение материалов исследования может быть использовано для создания обобщающих трудов и учебников по истории местных железных дорог и транспортного строительства в Узбекистане, а также по социально-экономическим процессам.

**Внедрение результатов исследования.** На основе научных результатов и практических предложений по истории железных дорог в Узбекистане в 1917-1945 годах:

Влияние железных дорог на экономическую жизнь региона, статус Главных мастерских Среднеазиатской железной дороги как крупнейшего

промышленного предприятия в Туркестане, активное участие железнодорожников в событиях 1917 года, нанесение значительного ущерба железнодорожному транспорту после Октябрьской революции (1917 года), введение военного положения на Среднеазиатских железных дорогах (1918 год), необходимость формирования железнодорожных войск, организация субботников и «транспортных недель», а также даже «недели разгрузки грузов» (1920 год), массовый уход рабочих с железной дороги из-за крайне тяжелых условий труда – все эти факты и документы, а также научные результаты, полученные на их основе, были использованы для обогащения раздела «История» Государственного музея истории и культуры Наманганской области. Материалы были предоставлены на основании справки № 04-05/4337 Агентства культурного наследия Республики Узбекистан от 22 ноября 2023 года. Представленные материалы послужили источником новых сведений для местных и зарубежных посетителей экспозиции по истории Наманганской области Государственного музея истории и культуры Наманганской области.

На Ферганском фронте в 1919 году из-за возникшего беспорядка в движении поездов и неконтролируемых маневров имели место случаи столкновения поездов на встречных направлениях. Большевики использовали агитационные поезда («Красный Туркестан», «Красный Восток») для укрепления советской власти. Эпидемии негативно повлияли на движение по железным дорогам, а структура управления путями сообщения неоднократно менялась. Эти сведения были использованы для разработки экспозиционных планов, организации выставок и обогащения текстов экскурсий новыми данными в Государственном музее истории и культуры Наманганской области и его филиалах. Согласно справке № 04-05/4337 Агентства культурного наследия Республики Узбекистан от 22 ноября 2023 года, представленные материалы способствовали обновлению музейных залов новыми данными и использовались для освещения роли железнодорожного транспорта в социально-экономической жизни Узбекистана в 1917–1945 годах.

Возможности предоставления услуг железнодорожного транспорта в Узбекистане были относительно удовлетворительными в Ферганской, Ташкентской и Кашкадарьинской областях. Экономические служащие изучали экономический потенциал районов, в которых располагались восстанавливаемые железнодорожные линии. Имелись случаи отправки из Центра некачественных материалов для строительства и ремонта дорог. В системе железных дорог республик Средней Азии доля рабочих и служащих из числа национальных кадров составляла около 7%. Документы также свидетельствуют о трудностях привлечения местного населения к работам на железных дорогах и о том, что местные рабочие с одинаковой квалификацией получали меньшую заработную плату по сравнению с европейскими рабочими той же категории.

Эти документы и научные результаты, полученные на их основе, были использованы для обогащения научными данными сценариев некоторых программ телеканала «История Узбекистана» Национальной телерадиокомпании Узбекистана, в частности для подготовки программы

«Презентация» (справка № 06-31-897 Государственного учреждения «Телеканал Узбекистан» Национальной телерадиокомпании Узбекистана от 31 июля 2024 года). Представленные материалы способствовали предоставлению широкой телевизионной аудитории новых научных сведений по истории железнодорожного транспорта Узбекистана в 1917–1945 годах.

Процесс доставки эшелонов из военных очагов в Среднюю Азию осуществлялся непосредственно через основной вид транспорта – железные дороги. Для руководства эксплуатацией эвакуированных предприятий была создана специальная правительственная комиссия. Строительство железной дороги Ташкент – Ангрен (1941 год) осуществлялось методом «народных строек». Уголовная ответственность работников железнодорожного транспорта в служебных вопросах была приравнена к ответственности военнослужащих Красной армии (1943 год). Вторым способом обеспечения отрасли кадрами стало обучение женщин профессиям в транспортной сфере.

Результаты анализа этих событий были использованы при написании сценария программы «Презентация» телеканала «История Узбекистана» Национальной телерадиокомпании Узбекистана (справка № 06-31-897 Государственного учреждения «Телеканал Узбекистан» Национальной телерадиокомпании Узбекистана от 31 июля 2024 года). Использованные материалы способствовали интересному и содержательному представлению новых исторических сведений о деятельности железнодорожного транспорта Узбекистана широкой телевизионной аудитории.

**Апробация результатов исследования.** Результаты данного исследования были обсуждены на 7 международных и республиканских научно-практических конференциях.

**Опубликованность результатов исследования.** Основное содержание и выводы диссертации изложены в 13 опубликованных работах, включая 6 статей, опубликованных в республиканских и зарубежных журналах, входящих в перечень ВАК, а также в 7 научных сборниках и материалах конференций.

**Структура и объем диссертации.** Исследовательская работа состоит из введения, 3 глав, заключения, списка использованных источников и литературы, а также приложений. Исследовательская часть диссертации составляет 155 страниц.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

**Во введении** обоснована актуальность темы диссертации, степень изученности темы, определены цели и задачи исследования, его объект и предмет. Изложены соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий в республике, научная новизна и практические результаты, достоверность полученных результатов, их теоретическое и практическое значение, внедрение результатов исследования в практику, их апробация, опубликованные работы и структура диссертации.

В первой главе диссертации, названной «**Железнодорожный транспорт в условиях строительства советского государства**», освещаются события 1917 года и участие в них железнодорожников, состояние железнодорожного

транспорта в условиях установления советской власти, изменения, проведенные в сфере управления железнодорожным транспортом, а также их суть и последствия в хронологической последовательности.

В начале 1917 года основные мастерские Средней Азии и Ташкентской железной дороги, мастерские и склады различных станций оставались центрами революционного движения. Рабочие железной дороги, служащие и солдаты требовали принятия решительных мер для улучшения продовольственного положения<sup>13</sup>. Управление железными дорогами осталось под контролем Временного правительства, однако оно не предприняло никаких мер по смягчению транспортного кризиса или улучшению положения железнодорожников. В результате с апреля 1917 года кризис в транспортной системе резко обострился<sup>14</sup>. К этому времени сложилась настолько сложная ситуация, что наряду с экономико-политической нестабильностью на деятельность железнодорожного транспорта отрицательно повлияла и эпидемия. В частности, с целью организации профилактических мероприятий против заболеваний и предотвращения риска, согласно указанию медицинско-санитарного отдела управления Среднеазиатских железных дорог<sup>15</sup> от 23 сентября 1917 года, 150 экземпляров инструкций по личным мерам защиты от холеры были отправлены для размещения в комнатах отдыха кондукторов и паровозных<sup>16</sup> бригад на станциях<sup>17</sup>.

Большевики, учитывая стратегическое значение железных дорог, с точки зрения вооружённого восстания в первую очередь дали указания занять телефон, телеграф, железнодорожные станции, мосты и, несмотря на любые потери, сохранить их под своим контролем<sup>18</sup>. 28 октября 1917 года утром отряды вооружённых рабочих и солдат начали собираться в Главные железнодорожные мастерские. Мастерские стали штабом восстания<sup>19</sup>. Участник этих событий, секретарь местного комитета железнодорожных мастерских Среднеазиатской железной дороги А. Дубровский, вспоминал, что в мастерских большевики вели активную разъяснительную работу. Уже в первый день восстания для переговоров с рабочими о предоставлении помощи Ташкенту на линию были отправлены железнодорожники<sup>20</sup>. Железнодорожников попросили оказать помощь советам в урегулировании железнодорожной связи<sup>21</sup>.

<sup>13</sup> Ахмеджанова З. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. – Ташкент: Наука, 1965. – С. 192.

<sup>14</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 2. 1917-1945 гг. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – С. 9.

<sup>15</sup> Управление Среднеазиатских железных дорог (Ашхабад) было создано в ноябре 1917 года. По решению Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) от 13 мая 1936 года оно было упразднено, и Среднеазиатская железная дорога была разделена на две: Ташкентскую и Ашхабадскую железные дороги. Национальный архив Узбекистана (далее НА Уз), фонд Р-608, опись 1, дело 1014, лист 2.

<sup>16</sup> Паровоз – автономный локомотив, приводимый в движение с помощью пара. Темир йўл соҳасига оид сўз ва атамаларнинг русча-ўзбекча қисқача изоҳли луғати. – Тошкент: ZAMIN NASHR, 2021. – Б.87.

<sup>17</sup> НА Уз, фонд Р-233, опись 1, дело 721, лист 28.

<sup>18</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Том 2. 1917-1945 гг. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – С. 11.

<sup>19</sup> Туркестан в начале XX века: к истории истоков национальной независимости. – Ташкент: Sharq, 2000. – С. 66.

<sup>20</sup> Туркистонда Улуғ Октябрь Социалистик революциясининг ғалабаси / Иштирокчиларнинг хотиралар тўплами. М. Йўлдошев таҳрири остида. – Тошкент, 1958. – Б. 270.

<sup>21</sup> Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 20.

Большевики, с целью удержания работы железнодорожного транспорта под своим контролем, сначала начали национализировать государственные, а затем и частные железные дороги. В частности, согласно постановлению Туркестанского СНК от 1 марта 1918 года, Семиреченская железная дорога была национализирована<sup>22</sup>. Для восстановления железнодорожного транспорта и обеспечения его бесперебойной работы, хотя и с трудом, были выделены средства. В частности, Туркестанский Совет Народных Комиссаров на съезде, состоявшемся 12 апреля 1918 года, принял решение выделить 85 000 рублей на подъездной путь к Шахрихану, 2 900 000 рублей на Семиреченские железные дороги, 2 976 000 рублей на Бухарские железные дороги, 10 000 000 рублей на Ташкентские железные дороги и 12 846 000 рублей на Среднеазиатские железные дороги для удовлетворения их чрезвычайных нужд<sup>23</sup>.

Иностранная интервенция и гражданская война (1918-1920 годы) не позволили улучшить и развить материально-техническую базу железнодорожного транспорта и пассажирские перевозки. В этот период железнодорожный транспорт понёс серьёзные убытки. Основные разрушения произошли на участках Каган-Амударья, Коканд-Наманган, Карши-Китаб и Наманган-Джалалабад железных дорог<sup>24</sup>.

Для обеспечения выполнения перевозочных работ были приняты чрезвычайные меры. В январе 1918 года на Среднеазиатских железных дорогах было введено военное положение<sup>25</sup>. В этот период в Бухаре также продолжались разрушения на железных дорогах. Большевики несколько раз использовали железную дорогу для осуществления враждебных действий против Бухарского эмирата<sup>26</sup>.

Согласно приказу Туркестанского СНК от 10 сентября 1918 года, были зафиксированы случаи перевозки оружия по железной дороге спекулянтами, которые имели закупочных агентов во всех организациях и учреждениях<sup>27</sup>. В отношении вышеуказанных случаев были предусмотрены решительные меры, включая предоставление сотрудникам милиции, военной общественной охраны и должностным лицам других организаций права на месте расстреливать лиц, уличённых в продаже оружия.

В условиях разрушений на железнодорожном транспорте ускорение восстановительных работ и обеспечение охраны приобрели важное значение, и гражданская война (1918–1920) поставила перед командованием Красной армии задачу формирования железнодорожных войск. В октябре 1918 года в составе вооружённых сил правительства были созданы железнодорожные войска<sup>28</sup>.

Согласно сложившейся практике, важным фактором восстановления

---

<sup>22</sup>НА Уз, фонд Р-25, опись 1, дело 56, лист 396.

<sup>23</sup>НА Уз, фонд Р-25, опись 1, дело 56, лист 290.

<sup>24</sup>Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва ахамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 18.

<sup>25</sup>Захритдинов Г.З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана: Дисс. ...канд. эконом. наук. – Ташкент, 1972. – С.19.

<sup>26</sup>Туркестан в начале XX века: к истории истоков национальной независимости. – Ташкент: Sharq, 2000. – С. 337.

<sup>27</sup>НА Уз, фонд Р-25, опись 1, дело 38, лист 106.

<sup>28</sup>Железнодорожный транспорт. № 1-2. – Москва: Трансжелдориздат, 1943. – С. 9.

транспортных путей стали движения «революционного энтузиазма». Они проявлялись не только в ускорении производственных процессов, но и в организации субботников и «транспортных недель». Согласно Положению, утверждённому Туркестанским краевым партийным комитетом, было создано бюро субботников. Первый субботник состоялся 11 октября 1919 года на территории товарной станции в Ташкенте, а 18 октября субботники были организованы по всей республике<sup>29</sup>.

В телеграмме председателя Совета обороны Туркестанской Республики, отправленной в 1919 году руководителю движения республиканских войск, отмечалось, что на Ферганском фронте происходят серьёзные беспорядки в движении поездов. В результате этого на закрытых для поездов путях из-за хаотичных, неконтролируемых движений происходили столкновения поездов на встречных направлениях, что приводило к многочисленным жертвам<sup>30</sup>.

На IX съезде Советов Туркестанской Республики в докладе окружного комиссара Правдина о состоянии железнодорожного транспорта в Туркестане было сообщено, что общая протяжённость железных дорог в Туркестане составляет 4618 вёрст, из которых 523 версты были разрушены. Проблемы с продовольственным обеспечением также повлияли на остановку работы. Нужда вынуждала железнодорожников заниматься мешочничеством<sup>31</sup>, а также тратить много времени на поиск еды, что в итоге приводило к прогулам и нарушениям дисциплины<sup>32</sup>. В регионах крестьяне едва сводили концы с концами. Запасы прошлого года закончились, и, зная, что они не переживут зиму, крестьяне, как будто спасаясь от «чумы», покидали свои жилища и бесплодные поля, устремляясь к железной дороге, где занимали грузовые вагоны. Среди них были инфекционные болезни, такие как чума, дизентерия и детские эпидемии<sup>33</sup>. Согласно приказу, опубликованному 12 июня 1921 года Народным комиссариатом путей сообщения Туркестана, было предписано обеспечить безусловное исполнение указания Чрезвычайной комиссии здравоохранения о запрете выдачи железнодорожных билетов лицам, не вакцинированным против холеры<sup>34</sup>.

Постановление СНК РСФСР от 23 марта 1918 года «О централизации управления, охране путей и повышении их транспортных возможностей» подтвердило, что Народный комиссариат путей сообщения и Всероссийский ЧК являются единственными ответственными органами. Кроме того, всем организациям было предписано не вмешиваться в транспортные дела<sup>35</sup>. В

---

<sup>29</sup> Назаров М.Х. Туркистон интервенция ва гражданлар уруши даврида (1918-1920 йиллар). – Тошкент: Ўзбекистон ССР давлат нашриёти, 1961. – Б. 196.

<sup>30</sup> НА Уз, фонд Р-1, опись 1, дело 166, лист 83.

<sup>31</sup> Мешочничество - это незаконная перевозка частными лицами сельскохозяйственных продуктов в объёмах, превышающих установленные нормы, из сельских районов в города с целью получения прибыли. (Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия. – Москва: Советская энциклопедия, 1987. – С.354.)

<sup>32</sup> Состояние железнодорожного транспорта Туркестана (Доклад Комиссара округа товарища Правдина на 9-ом съезде Советов Туркестанской Республики) // Железный путь, 1920. – 3 октябрь №11.

<sup>33</sup> Арманд Хаммер. Мой век-двадцатый. Пути и встречи. – Москва: Прогресс, 1988. – С. 67.

<sup>34</sup> НА Уз, фонд Р-25, опись 1, дело 555, лист 104.

<sup>35</sup> Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия. – Москва: Советская энциклопедия, 1987. – С. 376.

результате этой централизации и реорганизации Народный комиссариат путей сообщения Туркестана был ликвидирован, и 14 апреля 1918 года преобразован в Управление путей сообщения Ташкента<sup>36</sup>. Согласно существующей структуре управления путями, железные дороги Среднеазиатских республик полностью состояли из Среднеазиатской железной дороги и частично из Ташкентской дороги, управление которыми осуществлялось представителем Народного комиссара путей сообщения Средней Азии<sup>37</sup>. Судя по ситуации, управление этими дорогами путём разделения на районные управления под влиянием Центра было первым этапом реорганизации для установления прочной власти.

В 1920 году согласно приказу Народного комиссара путей сообщения РСФСР №660 от 24 мая и приказу Революционного военного совета Туркфронта №209 от 31 мая, Туркестанские железные дороги были разделены на две части: было принято предложение о разделении Среднеазиатской и Ташкентской дорог на отдельные дороги, с созданием в их прежних границах самостоятельных управлений для каждой линии, включая все прилегающие ветки, а также округа<sup>38</sup>, включающего эти две дороги. Это была вторая крупнейшая инициатива Центра по коренной реорганизации административной структуры Туркестанских железных дорог<sup>39</sup>.

В 1929–1934 годах Ташкентская железная дорога была частью Среднеазиатской железной дороги. К 1930-м годам дорога была оснащена новой техникой, укреплена, а также создана база для ремонта подвижного состава. В 1934 году Оренбургская и Ташкентская железные дороги отделились от Среднеазиатской железной дороги<sup>40</sup>. Постановлением СНК СССР от 13 мая 1936 года было создано Управление Ташкентской железной дороги<sup>41</sup>. На основании приказа Народного комиссара путей сообщения от 30 мая 1936 года о разделении Среднеазиатской железной дороги на Ташкентскую и Ашхабадскую железные дороги, управление и линейный персонал Среднеазиатской железной дороги были переведены в Управление Ашхабадской железной дороги<sup>42</sup>.

Подводя итоги, можно отметить, что хотя в Средней Азии производительные силы начали развиваться в интересах колонизаторов, использование железнодорожного транспорта также оказало влияние на эволюцию производственных отношений.

Во второй главе диссертации под названием **«Железные дороги и их материально-техническая база в 1923–1940 годах»** проанализированы состояние железнодорожного транспорта в годы восстановления, вопросы

---

<sup>36</sup>НА Уз, фонд Р-233, опись 1, дело 3289, лист 12.

<sup>37</sup>НА Уз, фонд Р-18, опись 2, дело 151, лист 12.

<sup>38</sup>Этот округ был упразднён в октябре 1922 года, и его функции перешли к уполномоченному Управлению Народного комиссариата путей сообщения РСФСР в Средней Азии. НА Уз, фонд Р-233, опись 1, дело 3289, лист 14.

<sup>39</sup>НА Уз, фонд Р-25, опись 1, дело 552, обр. лист 14.

<sup>40</sup> Большая советская энциклопедия. 2-е изд. Т. 42. – Москва, 1956. – С. 311.

<sup>41</sup> Данное управление сохранялось до 1946 года, и постановлением Совета Министров СССР от 21 мая 1946 года был создан Среднеазиатский железнодорожный округ Министерства путей сообщения СССР, в состав которого вошло Управление Ташкентской железной дороги. НА Уз, фонд Р-609, опись 10, дело 3776, лист 73.

<sup>42</sup>НА Уз, фонд Р-837, опись 14, дело 496, лист 60.

кадров в данной сфере, а также социально-экономические условия и деятельность по проектированию железнодорожных сетей, с раскрытием изменений в этих аспектах.

К 1922 году почти все железные дороги, разрушенные в годы гражданской войны, за исключением 85 вёрст на территории Ферганской области, были восстановлены. Однако из-за плохого качества верхнего строения пути на некоторых участках поезда были вынуждены снижать скорость. Из-за нехватки рельсов и шпал их замена была невозможна<sup>43</sup>. Согласно приказу Среднеазиатской железной дороги № 221 от 10 мая 1923 года, порядок работы поездов был установлен в зависимости от их важности, и они были разделены на группы<sup>44</sup>. Целью данного мероприятия было повышение пропускной скорости поездов и регулирование движения на железных дорогах. Кроме того, бывшая Бухарская железная дорога, разрушенная в 1918 году, начала постепенно восстанавливаться. В 1923 году был восстановлен участок Талимарджан – Самсоново. В 1924 году был восстановлен 114-верстный участок от станции Карши через Гузар до Китаба<sup>45</sup>. Большим достижением для Среднеазиатской железной дороги стало строительство современных вокзалов в таких городах, как Ташкент, Самарканд, Коканд и Бухара. Их деятельность принесла значительную пользу и частично облегчила дефицит транспортных путей<sup>46</sup>.

В течение первого квартала 1924 года из-за перевозки хлопка железная дорога работала в постоянном напряжённом режиме. Во втором квартале высокое давление на железнодорожные пути практически не ослабло из-за увеличения импорта в Среднюю Азию, а также внутренней транспортировки сельскохозяйственной техники, строительных материалов, машин и различных посевных грузов. Несмотря на растущие потребности народного хозяйства республик Средней Азии в железнодорожном транспорте, плохое техническое состояние путей и изношенное оборудование приводили к определённым перебоям в его работе<sup>47</sup>.

С 1 октября 1928 года страна приступила к выполнению первых пятилетних планов<sup>48</sup>. Строительство новых участков железной дороги продолжалось. В период с 1924 по 1928 годы были построены участок Маргилан – Кызылкия длиной 37 км, участок Карши – Китаб длиной 274 км, а также участки Амударья – Сурхон, Андижан – Тентаксай и другие<sup>49</sup>.

Ташкентская железная дорога во второй половине 1921 года столкнулась с большими трудностями из-за продовольственного кризиса<sup>50</sup>. Согласно докладу начальника Округного отдела здравоохранения о санитарном состоянии дорог,

<sup>43</sup>НА Уз, фонд Р-18, опись 2, дело 39, лист 66.

<sup>44</sup> Государственный архив Ферганской области, фонд -100, опись 2, дело 7, лист 100.

<sup>45</sup>НА Уз, фонд Р-161, опись 2, дело 88, лист 12.

<sup>46</sup>НА Уз, фонд Р-1, опись 2, дело 100, лист 6.

<sup>47</sup>НА Уз, фонд Р-88, опись 1, дело 347, лист 20.

<sup>48</sup>Захриддинов Ф.З. Ўзбекистонда пассажирлар ташишининг ўсиши. – Тошкент: Ўзбекистон КП Марказий Комитетининг нашриёти, 1969. – Б. 9.

<sup>49</sup>Убайдуллаев И., Аброров З., Захриддинов Ф. Ўзбекистон транспорти. – Тошкент: Ўзбекистон КП МКнинг нашриёти, 1969. – Б. 6.

<sup>50</sup>НА Уз, фонд Р-21, опись 1, дело 171, лист 37.

больные среди работников составили 85% на Ташкентской дороге и 75% на Среднеазиатских дорогах. Заболеваемость охватывала все категории рабочих и служащих, как в управлении, так и на участках. В связи с этим потребовалась замена заражённых инфекцией больных на новых сотрудников, направленных из Центра<sup>51</sup>. Продовольственный кризис и эпидемия ещё больше ухудшили положение рабочих, и они были вынуждены покинуть транспорт.

С 30 августа по 15 октября 1923 года в Ташкенте были организованы курсы кондукторов для местного населения (мусульман)<sup>52</sup>. На привлечение местного населения к этим курсам негативно повлияли такие факторы, как их удалённое проживание от железнодорожных линий и тяжёлые условия жизни.

По состоянию на 1 сентября 1923 года на железных дорогах Средней Азии из числа рабочих и служащих 1096 человек, или 6,2%, были представителями местного населения. На Ташкентской железной дороге доля местных рабочих составляла 4%, или около 800 человек<sup>53</sup>.

26 января 1924 года Народный комиссариат путей сообщения СССР издал приказ «О введении параллельного делопроизводства на местном языке и привлечении коренного местного населения к работе на транспорте»<sup>54</sup>. В целях реализации вышеуказанных указаний и привлечения местного населения к работе на транспорте на местах начали трудоустраивать представителей местного населения, а именно киргизов, казахов и узбеков, на вакансии, не требующие подготовки и специальных знаний (в том числе на должности почтальонов, сторожей, кочегаров, разнорабочих, банщиков, уличных уборщиков, рабочих по ремонту телеграфных линий, конюхов, возчиков)<sup>55</sup>.

Однако проблемы, связанные с выполнением обязанностей кадрами, привлечёнными на железную дорогу, также оказывали негативное влияние на рабочий процесс. Например, согласно секретному письму Управления Среднеазиатских железных дорог, направленному начальникам дорожных транспортных отделов всех районов Государственного политического управления 5 апреля 1926 года, в последние годы увеличивалось число рабочих и служащих, находящихся в состоянии алкогольного опьянения на рабочем месте и во время дежурства. В дальнейшем, в случае повторения подобных случаев, независимо от занимаемой должности, агент политического управления должен был составить акт и представить его в районное управление, а также немедленно принять строгие меры<sup>56</sup>.

Несмотря на принятые решения и разработанные планы, процесс узбекизации железнодорожного транспорта продвигался чрезвычайно медленно. В частности, согласно докладу представителя Среднеазиатской железной дороги при ЦИК Узбекской ССР Бобака, по состоянию на 1 сентября 1927 года на железных дорогах Узбекистана работали 12 217 европейских рабочих и лишь 1 903 местных, что составляло всего 15,5%<sup>57</sup>.

<sup>51</sup>НА Уз, фонд Р-21, опись 1, дело 171, лист 37.

<sup>52</sup>НА Уз, фонд Р-1621, опись 2, дело 35, лист 11.

<sup>53</sup>НА Уз, фонд Р-18, опись 2, дело 151, лист 40.

<sup>54</sup>НА Уз, фонд Р-1621, опись 2, дело 7, лист 72.

<sup>55</sup>НА Уз, фонд Р-1621, опись 2, дело 7, лист 72.

<sup>56</sup> Государственный архив Самаркандской области, фонд Р-1148, опись 1, дело 2, лист 115.

<sup>57</sup>НА Уз, фонд Р-86, опись 1, дело 4478, обр. лист 12.

В первой половине 1932 года число рабочих из представителей местных национальностей увеличилось на 69,6%. Однако, несмотря на это, они составляли лишь 28,6% от общего числа рабочих (из 28 153 рабочих, занятых на территории Узбекистана, где находились 4 района Среднеазиатской железной дороги, 8 055 человек были узбеками и представителями других малочисленных местных национальностей)<sup>58</sup>.

Согласно отчёту о состоянии рабочих кадров Ташкентских железных дорог в предвоенный и военный период Второй мировой войны, в результате специальной проверки, проведённой на дорогах во второй половине 1940 года, было выявлено 514 человек, ранее судимых и раскулаченных. Эти лица, работавшие в сфере железнодорожного транспорта, были освобождены от работы на транспорте за то, что «допускали недисциплинированность при выполнении производственных заданий, выполняли работу некачественно и проявляли негативное отношение к организации производства»<sup>59</sup>.

На заседании Президиума исполнительного комитета Бухарского округа 8 марта 1930 года был обсуждён вопрос строительства железной дороги Бухара-Кызылтепа. Согласно информации представителя Государственного планового комитета Узбекской ССР Введенского, учитывая завершение исследовательских работ по строительству железнодорожной линии Бухара-Кызылтепа, было принято решение начать работы в этом районе в 1930-1931 годах<sup>60</sup>.

С целью всестороннего укрепления связей с другими экономическими районами страны и эффективного использования имеющихся природных богатств были построены новые железные дороги. В 1928 году были построены железнодорожные линии Куvasай – Кызылкия, а в 1932 году – Джалалабад – Кукёнгок. Эти дороги обеспечили возможность разработки и использования угольных месторождений. Для развития хлопководства в Ферганской долине были построены небольшие железнодорожные ветки, такие как Асака – Шахрихон и Карасу – Ош<sup>61</sup>.

Вопрос обеспечения рынка товарами повседневного спроса вызвал необходимость расширения железных дорог в центре Средней Азии и строительства железнодорожных линий в юго-восточной части Казахстана, где они полностью отсутствовали до 30-х годов XX века<sup>62</sup>. 3 декабря 1926 года Совет труда и обороны СССР принял решение о строительстве железнодорожной линии, соединяющей город Фрунзе (Бишкек) с Семипалатинском. До строительства Туркестано-Сибирской железной дороги в республики Средней Азии ежегодно завозилось 2,5–3 млн пудов зерна. Доставка зерна окольными путями обходилась очень дорого. В результате поставок сибирского зерна в Узбекистан через Турксиб площадь посевов зерновых культур в республике сократилась с 577,4 тыс. гектаров в 1928 году

<sup>58</sup>НА Уз, фонд Р-95, опись 2, дело 1316, лист 1.

<sup>59</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 10, дело 56, лист 6.

<sup>60</sup>Государственный архив Бухарской области, фонд Р-26, опись 1, дело 66, лист 3.

<sup>61</sup>Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва ахамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 36.

<sup>62</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского союза (1917-1945 гг.). Т.2. – Санкт-Петербург – Москва, 1997. – С. 53.

до 206,9 тыс. гектаров в 1932 году. В то же время площадь посевов хлопка за этот период увеличилась с 588,5 тыс. гектаров до 967,2 тыс. гектаров<sup>63</sup>. За выращенный тяжёлым и изнурительным трудом хлопок не выплачивалось достойное вознаграждение. Несмотря на это, Туркестано-Сибирская железная дорога сыграла важную роль в социально-экономическом развитии республик Средней Азии и Казахстана. Уже в 1929 году по Туркестано-Сибирской железной дороге было перевезено 1 млн 700 тыс. пудов зерна. По новым линиям доставлялись сельскохозяйственные машины и техника, семена и минеральные удобрения<sup>64</sup>.

15 августа 1932 года СНК Узбекской ССР издал постановление «О разгрузке товарной станции Ташкент». Было выявлено крайне неудовлетворительное состояние работы станции из-за хронического невыполнения норм грузоперевозок. Согласно данным, на товарной станции Ташкент находилось 298 вагонов с не вывезенными грузами, из которых 180 вагонов принадлежали транспортным объединениям, а 118 вагонов – другим транспортным и хозяйственным организациям<sup>65</sup>.

В октябре 1934 года, несмотря на потребность Среднеазиатской железной дороги в 200 вагонах в сутки, Народный комиссариат путей сообщения выделил лишь 20 вагонов для грузов второй категории<sup>66</sup>. В результате данной ситуации доставка скоропортящихся сельскохозяйственных продуктов осуществлялась с опозданием, что привело к экономическим убыткам. Тем не менее, в 1936 году объёмы грузоперевозок по Ташкентской железной дороге продолжали увеличиваться<sup>67</sup>. К 1940 году состояние путевого хозяйства железных дорог Узбекистана значительно улучшилось благодаря замене старых рельсов на новые. Постепенно началось техническое переоснащение железных дорог<sup>68</sup>.

В качестве заключения можно сказать, что развитие железнодорожного транспорта и процессы его эксплуатации показали, что советская власть везде ставила на первое место интересы Центра, в результате чего страна, в конечном итоге, была превращена в сырьевую базу СССР, и не более того.

Третья глава исследования, названная **«Железнодорожный транспорт в годы Второй мировой войны»**, посвящена перестройке работы железнодорожного транспорта в условиях начала войны в интересах фронта и народного хозяйства, а также вкладу железнодорожников в победу, одержанную в войне.

В советской историографии вопрос эвакуации населения и промышленности в период Второй мировой войны рассматривается как обладающий особой научной значимостью. С началом войны эвакуационные мероприятия были организованы в срочном порядке с целью сохранения

---

<sup>63</sup>Хужаев С. Ўзбекистонда транспортнинг ривожланиши ва аҳамияти. – Тошкент: Ўзбекистон, 1970. – Б. 33.

<sup>64</sup>История железнодорожного транспорта России и Советского союза (1917-1945 гг.). Т.2.– Санкт-Петербург-Москва, 1997. – С. 66.

<sup>65</sup>НА Уз, фонд Р-837, опись 10, дело 40, лист 153.

<sup>66</sup>НА Уз, фонд Р-837, опись 13, дело 481, лист 60.

<sup>67</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 10, дело 35, листы 2-6.

<sup>68</sup>Захритдинов Г. З. Развитие пассажирского транспорта Узбекистана: Дисс. ...канд. эконом. наук. –Ташкент, 1972. – С. 39-40.

обороноспособности и экономического потенциала страны<sup>69</sup>. Для обеспечения приоритета военных перевозок железнодорожное сообщение было организовано по специальному графику<sup>70</sup>. В кратчайшие сроки в Узбекистан было доставлено 17 000 вагонов с промышленным оборудованием, при разгрузке и размещении которого были мобилизованы сотни грузчиков<sup>71</sup>.

Процесс прибытия эшелонов в Среднюю Азию осуществлялся непосредственно через основной вид транспорта – железные дороги. Разумеется, эти процессы проходили в крайне сложных и трудных условиях. В ряде районов страны из-за недостаточного количества железнодорожных сетей организационная работа велась под большим давлением<sup>72</sup>. Только в 1941–1942 годах Ташкентская железная дорога, помимо перевозки оборонных и народно-хозяйственных грузов, перевезла 2 700 пассажирских составов. Кроме того, в Узбекистан было доставлено оборудование эвакуированных промышленных предприятий объёмом 17 600 вагонов<sup>73</sup>.

Необходимость быстрой доставки крупных войск на фронт и отдельных частей в определённые точки возложила значительное давление на Ташкентские железные дороги. Рабочие обеспечивали погрузку, разгрузку и оперативное движение грузов, принимая потоки грузов, поступающих с Ашхабадской и Туркестано-Сибирской железных дорог<sup>74</sup>. Все эвакуированные в Среднюю Азию грузы проходили через Ташкентскую дорогу. Два крупных потока – военные и эвакуированные грузы – привели к чрезмерной загруженности магистралей и станций, что затрудняло обеспечение движения поездов. Крупные станции, такие как Арис, Ташкент, Зиявиддин и другие, столкнулись с серьёзными трудностями<sup>75</sup>.

В годы войны коллектив управления строительства железных дорог Средней Азии построил и сдал в эксплуатацию 324 км железных дорог, 437 мостов, а также 27 420 кв. м производственных площадей, необходимых для цехов и предприятий железнодорожного транспорта. Во время войны управление строительства железных дорог Средней Азии обучило профессиям 3 677 местных рабочих, вновь принятых на производство<sup>76</sup>.

С целью установления строгого порядка на железнодорожном транспорте и прекращения дисциплинарных нарушений 15 апреля 1943 года был издан указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах». В соответствии с ним на всех железных дорогах было объявлено военное положение. Кроме того, уголовная ответственность

---

<sup>69</sup>Куманев Г. А. Война и эвакуация в СССР. 1941-1942 годы. // Новая и новейшая история. – Москва, 2006. — №6. – С. 12.

<sup>70</sup>Чадаев Я. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – Москва: Мысль, 1985. – С. 324.

<sup>71</sup>Чадаев Я. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – Москва: Мысль, 1985. – С. 327.

<sup>72</sup>Ковалёв И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). – Москва: Наука, 1981. – С.2.

<sup>73</sup>Ўзбекистон ССР тарихи. Т.4. – Тошкент: Фан, 1971. – Б.103.

<sup>74</sup>Хушмурадов А. Железнодорожники Ташкентской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: Дисс. ...канд. ист. наук. – Ташкент, 1981. – С. 45.

<sup>75</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 9, дело 222, лист 29.

<sup>76</sup>Вставай, страна огромная! Сборник документов и материалов. – Ташкент: Узбекистан, 1990. – С. 237.

работников железнодорожного транспорта за служебные проступки была приравнена к ответственности военнослужащих Красной армии<sup>77</sup>.

К началу 1943 года, как и на других железных дорогах страны, на Ташкентской магистрали ситуация значительно усложнилась. Эти трудности, во-первых, были связаны с увеличением объёма грузоперевозок в 1943 году по сравнению с 1942 годом, а во-вторых, с тем, что к этому времени эвакуированные в Среднюю Азию оборонные предприятия начали работать на полную мощность, а также с проведением строительных работ на ряде важных промышленных объектов в Узбекистане<sup>78</sup>.

С первых дней войны среди многотысячных добровольцев, вставших на защиту Родины, были и железнодорожники Ташкентской магистрали. 22 июня 1941 года рабочие и служащие паровозного депо Урсатьевск на митинге заявили, что считают себя мобилизованными на войну<sup>79</sup>.

Правительственные и хозяйственные органы организовали мероприятия по привлечению женщин к работе на транспорте. Были организованы учебные курсы и кружки для массовой подготовки женщин к рабочим профессиям. Согласно приказу начальника Ташкентской дороги от 30 июня 1941 года, предусматривалось привлечь к работе на транспорте и обучить железнодорожным профессиям около 1 600 женщин<sup>80</sup>.

Приём эвакуированных железнодорожников и их семей начался в июле 1941 года. По состоянию на 1 января 1942 года число работников железных дорог составляло 1 170 человек, а их семей – 1 462 человека. Всем переселённым железнодорожникам и их семьям были предоставлены жилые помещения. Нуждающимся были выданы одежда, обувь и другие необходимые бытовые вещи. Почти все были трудоустроены в соответствии с их квалификацией<sup>81</sup>.

Благодаря действиям правительства и хозяйственных органов, широко распространившееся в Узбекистане всенародное патриотическое движение по оказанию внимания и заботы об эвакуированных детях было поддержано и работниками Ташкентской железной дороги. Молодёжь Ташкентской магистрали активно участвовала в организации фонда помощи эвакуированным детям. Молодые работники выступили с инициативой перечислить свой однодневный заработок в фонд помощи детям<sup>82</sup>.

Рабочие и служащие Ташкентской железной дороги оказывали помощь семьям участников войны в ремонте жилья, обеспечении топливом, трудоустройстве, а также в получении пособий по утрате трудоспособности. На Ташкентской железной дороге насчитывалось 5 505 семей участников войны и инвалидов Второй мировой войны. Только в 1942 году этим семьям была оказана различная помощь на сумму 242 тысячи рублей<sup>83</sup>.

С первых дней войны самаркандские железнодорожники активно приступили к перестройке работы транспорта в соответствии с требованиями

<sup>77</sup>Железнодорожный транспорт. – Москва, 1943. – №3-4. – С. 9-10.

<sup>78</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 9, дело 222-а, лист 100.

<sup>79</sup>Транспортный рабочий. 26 июня 1941 года.

<sup>80</sup>НА Уз, фонд Р-1604, опись 1, дело 222, лист 2.

<sup>81</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 10, дело 56, лист 8.

<sup>82</sup>Транспортный рабочий. 11 февраля 1942 года.

<sup>83</sup>НА Уз, фонд Р-1604, опись 1, дело 861, лист 26.

войны. Скорость прохождения железнодорожных составов только в европейскую часть страны была увеличена почти в полтора раза, а срок эксплуатации локомотивов между ремонтами был увеличен вдвое. В результате войны доставка угля стала затруднительной, поэтому в конце 1941 года и в начале 1942 года 31 паровозное топочное устройство в самаркандском депо было переоборудовано для работы на нефти<sup>84</sup>.

К эвакуационному пункту при Ташкентском вокзале была прикреплена санитарная бригада из 25 человек и 40 активистов из числа железнодорожников. Кроме того, 907 активистов работали в местах размещения эвакуированных людей. Они собрали 6 000 комплектов тёплой одежды для детей. Только активисты общества Красного Полумесяца Ташкентской железнодорожной станции взяли под своё попечение 73 ребёнка. Для покупки тёплой одежды было собрано 78 278 рублей<sup>85</sup>.

Согласно отчёту о политической работе управления строительства новой железнодорожной линии в Средней Азии, в период с января по 15 апреля 1943 года были зафиксированы следующие случаи нарушения трудовой дисциплины: 443 человека уклонились от работы, 254 случая нарушений дисциплины. С 15 апреля по 30 мая произошло 266 нарушений, из которых 126 случаев связаны с отказом от работы<sup>86</sup>. В годы Второй мировой войны укрепление трудовой дисциплины оставалось одной из актуальных задач. Только в декабре 1943 года было зарегистрировано 149 случаев нарушений правил самовольного оставления работы<sup>87</sup>.

В 1943–1944 годах с Ташкентской дороги было реэвакуировано 7 222 железнодорожника. За эти же годы из числа местных кадров на освобождённые должности было направлено 12 тысяч специально подготовленных работников, а в 1945 году ещё 1183 человека<sup>88</sup>. Одним из источников постоянного обеспечения транспорта квалифицированными кадрами стала система государственных трудовых резервов. Правительство уделяло внимание подготовке трудовых резервов в школах ФЗО, ремесленных и железнодорожных училищах<sup>89</sup>. В 1942–1945 годах доля женщин среди рабочих увеличилась на 16,9%<sup>90</sup>. В период 1942–1944 годов доля женщин в ведущих профессиях и сфере общего обслуживания неуклонно росла. В частности, в 1942 году из 17 280 работников ведущих профессий 3 577 человек (20%) составляли женщины, в 1943 году – из 16 992 работников 4 233 женщины (24,3%), а в 1944 году из 16 395 работников 3 933 (24%) были женщинами<sup>91</sup>.

Несмотря на нехватку кадров в годы войны, на восстановление железнодорожных сетей в освобождённых районах было мобилизовано 8 909

<sup>84</sup>Самарканд тарихи. Т. 2. – Тошкент: Фан, 1970. – Б. 209.

<sup>85</sup>Бозоров Ю. Улуғ Ватан уруши йилларида Ўзбекистон оммавий-мудофаа ташкилотлари (1941-1945 йиллар). – Тошкент: Фан, 1972. – Б. 30.

<sup>86</sup>НА Уз, фонд Р-2585, опись 1, дело 103, лист 15.

<sup>87</sup>НА Уз, фонд Р-2585, опись 1, дело 103, лист 31.

<sup>88</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 9, дело 222-а, лист 45.

<sup>89</sup>Хушмурадов А. Железнодорожники Ташкентской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: Дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1981. – С.70.

<sup>90</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 9, дело 222-а, лист 31.

<sup>91</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 9, дело 222-а, листы 21,26, 47.

специалистов ведущих отраслей, в том числе 1 183 человека — в 1945 году<sup>92</sup>. Одновременно, в результате проведённой агитационной работы среди населения, в 1945 году к работам на железной дороге было привлечено 2 694 человека, из которых 801 являлся членами семей железнодорожников<sup>93</sup>.

В заключение следует отметить, что в период Второй мировой войны на территорию Узбекистана в кратчайшие сроки по железной дороге были доставлены промышленные оборудования и эвакуированное население. Для организации этих процессов была создана специальная правительственная комиссия, однако из-за недостаточности железнодорожной инфраструктуры перемещение осуществлялось в сложных условиях.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования роли и значения железнодорожного транспорта в социально-экономической жизни Узбекистана были сделаны следующие **выводы:**

1. После прихода большевиков к власти внимание было уделено железнодорожному транспорту, что являлось продолжением колониальной политики Российской империи. В Узбекистане функционировали Среднеазиатская и Ташкентская железные дороги. Кризис, возникший после Октябрьской революции, усугубил положение рабочих. Сначала частные железные дороги были переданы государственным обществам, а затем полностью перешли в ведение государства. На Среднеазиатской железной дороге было введено военное положение, а дефицит топлива стал серьёзной угрозой для транспортной системы.

2. Восстановление железнодорожного транспорта имело стратегическое значение для советской власти, и с этой целью проводились субботники и «транспортные недели». Тяжёлые условия труда и голод привели к массовому уходу рабочих, а эпидемии оказали негативное влияние на деятельность транспорта. Лицам, не привитым от холеры, было запрещено продавать билеты. Было создано Народное комиссариат путей сообщения, структура которого неоднократно менялась. Были приняты меры по централизации, назначению ответственных за участки и обеспечению порядка с помощью военных отрядов.

3. В личном составе бойцов, призванных для восстановления транспорта, были осуждены и расстреляны лица, нанесшие ущерб железнодорожному хозяйству путём хищения имущества железной дороги, взяточничества и других преступлений. Для борьбы с трудовыми дезертирами были созданы штрафные группы, в состав которых привлекались железнодорожные работники, специалисты и рабочие, регулярно опаздывавшие на работу, самовольно покидавшие службу, наносившие ущерб имуществу железной дороги, а также проявлявшие халатность к своим служебным обязанностям. Штрафные группы выполняли постоянные и временные тяжёлые и сложные работы по восстановлению железнодорожного транспорта.

---

<sup>92</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 9, дело 51, лист 4.

<sup>93</sup>НА Уз, фонд Р-609, опись 9, дело 51, лист 4.

4. Анализ способности отдельных административных единиц Узбекистана обеспечивать железнодорожное обслуживание показывает, что плотность сети по территории была относительно удовлетворительной в Ферганской, Ташкентской и Кашкадарьинской областях. Если же в качестве показателя учитывать не территорию, а численность населения, можно сделать вывод, что в Фергане и Ташкенте население получало более удовлетворительное железнодорожное обслуживание. Руководство выполнением правительственных указаний по улучшению работы железнодорожного транспорта на местах осуществляли политические отделы партии. Поезда делились на группы, и для некоторых из них было предусмотрено приоритетное передвижение по сети без ожидания.

5. В исследуемый период в районах Амударьи и Сырдарьи действовала специальная организация, занимавшаяся борьбой с наводнениями. Экономическая служба Среднеазиатских железных дорог проводила тщательное изучение экономического состояния регионов, в которых восстанавливались железнодорожные линии. Хотя в годы Гражданской войны значительная часть выделенных на транспорт средств была направлена на развитие железнодорожной отрасли, комфорт для пассажирских перевозок обеспечен не был, а поезда эксплуатировались с чрезмерной перегрузкой. Железнодорожная система оставалась наименее развитой и экономически уязвимой отраслью, а её строительство зависело от экономически обоснованных решений Госплана и Народного комиссариата путей сообщения.

6. Основную часть железнодорожных работников составляли представители европейских национальностей, в то время как подготовка местного населения к занятию низших должностей только начиналась. Из-за нехватки средств система профессионально-технического образования не была расширена, что привело к дефициту квалифицированных кадров. По результатам проведённой проверки на Ташкентской железной дороге были выявлены ранее судимые и раскулаченные лица, которые впоследствии были освобождены от должностей. Одновременно значительно возросла доля женщин в составе железнодорожных работников.

7. В процессе строительства железных дорог возникло множество проблем, что было связано с их поспешным возведением в целях военной и колониальной экспансии. В отличие от центральных железных дорог, в данный регион направлялись некачественные материалы, что привело к низкому качеству путей. Хотя строительство и проектирование осуществлялись с учётом интересов Российской империи, в первую очередь – обеспечения потребностей в хлопке, такие ведущие регионы по выращиванию хлопка, как Хорезм, так и не были обеспечены железнодорожным сообщением.

8. Во время войны движение эшелонов в Среднюю Азию осуществлялось в основном по железным дорогам, и этот процесс проходил в сложных и тяжёлых условиях. Резкое увеличение потока военных и эвакуационных грузов привело к скоплениям на станциях и путях, а также усложнило маневровые операции. С целью оказания помощи освобождённым территориям из республик Средней Азии направлялись строительные материалы, технические специалисты и рабочая сила.

9. В годы Второй мировой войны железнодорожный транспорт Узбекистана развивался за счёт строительства новых участков и повышения качества техники. С начала войны в рядах добровольцев, направленных на фронт, активно участвовали также железнодорожники Ташкентской магистрали. Государственные и хозяйственные органы проводили мероприятия по привлечению женщин к работе в транспортной сфере. Укрепление трудовой дисциплины и бесперебойное обеспечение железнодорожной отрасли квалифицированными кадрами осуществлялось через систему государственных трудовых резервов.

10. На основе выводов, сделанных по результатам исследования, и решений изученных проблем были выдвинуты следующие **предложения и рекомендации**:

1. Изучение значения и роли железнодорожного транспорта в социально-экономической жизни Узбекистана, а также этапов его функционирования на основе комплексного научного анализа.

2. На основе материалов данного научного исследования рекомендуется подготовить и разместить иллюстрации и исторические документы в отделах истории государственных музеев истории и культуры с целью обобщения истории железных дорог как важной отрасли транспортной сферы.

3. Обогащение учебников и учебных пособий для студентов высших образовательных учреждений, обучающихся по транспортным направлениям, новыми научными данными по истории железных дорог Узбекистана, а также внедрение специального учебного курса «История железных дорог в Узбекистане», направленного на системное изучение процессов формирования и этапов развития железнодорожной системы, является одной из актуальных научно-педагогических задач.

4. Для обеспечения эффективного проведения реформ в сфере железнодорожного транспорта важно устранить существующие препятствия и координировать их, а также принять меры по увеличению объема грузоперевозок и улучшению качества обслуживания. Важное значение имеет разработка проектов и программ по модернизации предприятий, развитию железнодорожной инфраструктуры, обновлению парка локомотивов и вагонов.

**SCIENTIFIC COUNCIL NUMBER DSc.03/31.12.2020.Tar.60.01  
ON AWARDING THE SCIENTIFIC DEGREES UNDER  
ANDIZHAN STATE UNIVERSITY NAMED  
AFTER ZAHIRIDDIN MUHAMMAD BABUR**

---

**NAMANGAN STATE UNIVERSITY**

**KURBANOV BAKHTIYAR JURABAYEVICH**

**RAILWAY TRANSPORT IN THE SOCIO-ECONOMIC LIFE OF  
UZBEKISTAN: PROBLEMS AND SOLUTIONS (1917-1945)**

**07.00.01 – History of Uzbekistan**

**DISSERTATION ABSTRACT OF THE DOCTOR OF PHILOSOPHY (PhD)  
ON HISTORICAL SCIENCES**

The theme of Doctor of Philosophy (PhD) dissertation is registered by the Supreme Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan under the number B2025.1.PhD/Tar470

The dissertation has been done at Namangan State University.

The abstract of dissertation was posted in three (Uzbek, Russian, English (resume)) languages on the website of Scientific Council (<http://kengash.adu.uz/tarix/>) and on Information-educational portal «ZiyoNET» ([www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz)).

**Scientific supervisor:**

**Rasulov Abdulla Nuritdinovich**  
Doctor of Sciences in History, professor

**Official opponents:**

**Abdullaev Muzrobjon Gulamovich**  
Doctor of historical sciences, professor

**Togaeva Anora Zaynitdinovna**  
candidate of historical sciences, docent

**Leading organization:**

**The National University of Uzbekistan  
named after Mirzo Ulugbek**

Defence of the dissertation will be held on « 30 » 05 2025, at 10:00 at a meeting of Scientific Council DSc.03/31.12.2020.Tar.60.01 on award of scientific degrees under Andizhan State University (Address: 170100, Andizhan city, University Street, 129. The building of History faculty at Andizhan State University, 1<sup>st</sup> floor, room 108), (Tel. (+99874) 225-73-21; e-mail: [agsu\\_info@adu.uz](mailto:agsu_info@adu.uz) Andizhan State University).

Dissertation can be found in the informational-source center of Andizhan State University (registration number 2094/A4). Address: 170100, Andizhan city, University Street, 129, the building of IRC) Telephone: (99874) 225-02-08, Fax: (99874) 225-02-08.

Abstract of dissertation is delivered « 14 » 05 2025.  
(register of certificate of delivery № 40 of « 15 » 05 2025).



*R. T. Shamsutdinov*

**R. T. Shamsutdinov**  
Chairman of the scientific council on  
awarding Scientific degrees, Doctor of  
Sciences in History, professor

*M. O. Alikhojiev*  
**M. O. Alikhojiev**  
Secretary of the scientific council on  
awarding Scientific degrees, candidate of  
historical sciences, docent

*U. S. Abdulhaev*  
**U. S. Abdulhaev**  
Chairman of the scientific seminar under  
the scientific council on awarding  
Scientific degrees, Doctor of Sciences in  
History, professor

## INTRODUCTION

### (abstract of the dissertation of the Doctor of Philosophy (PhD))

**The purpose of the study** is to shed light on the importance of railways in the socio-economic development of the republic in 1917-1945, based on sources, through a comprehensive analysis of the place and role of railway transport in the socio-economic life of Uzbekistan.

**The object of the study** is the place and role of railway transport in the socio-economic life of Uzbekistan in 1917-1945.

**The subject of the study** is the place of the railways of Uzbekistan and the railway transport system in the socio-economic life of the country, changes in their activities, management, personnel and technical support, their role in the field of freight and passenger transportation, the use of railways in the conditions of the Soviet state and during the war years.

**The scientific novelty of the research** is as follows:

The impact of railways on the economic life of the region was revealed, the Central Asian Railway Main Workshops were the largest industrial enterprise in Turkestan and the active participation of railway workers in the events of 1917, the great damage to railway transport after the October (1917) coup, the introduction of martial law on Central Asian railways (1918), the need to form railway troops, the establishment of Saturdays and "transport weeks", even "unloading weeks" (1920), and the mass departure of workers from the railways as a result of extremely difficult working conditions;

It was argued that as a result of the chaos that arose in the train traffic on the Fergana Front, there were cases of collisions in opposite directions due to uncontrolled movements (1919), the Bolsheviks used propaganda trains to strengthen Soviet power ("Red Turkestan", "Red East"), epidemics negatively affected railway traffic, and the structure of communication routes changed several times;

It is proven that the ability to provide railway transport services in Uzbekistan is relatively satisfactory in the Ferghana, Tashkent and Kashkadarya regions, that economic service employees studied the economic potential of the regions where the railway networks to be restored are located, that poor-quality materials were sent from the Center for the construction and repair of roads, that only about 7 percent of workers and employees in the railway system of the Central Asian republics were national personnel, that there were difficulties in attracting local residents to the roads, and that local workers with the same qualifications were paid less than European workers of the same category;

It was analyzed that the process of transporting echelons from the hotbeds of war to Central Asia was carried out directly via the main means of transport - railways, that a special government commission was created to supervise the operation of evacuated enterprises, that the construction of the Tashkent-Angren railway (1941) was carried out using the "people's construction" method, that the criminal liability of railway transport workers for service was equated to that of

Red Army servicemen (1943), and that the second way to provide the industry with personnel was through the training of women for professions in transport.

**Implementation of the research results.** Based on the scientific results and practical proposals on the history of the railway in Uzbekistan in 1917-1945:

The impact of railways on the economic life of the region, the fact that the Main Workshops of the Central Asian Railway were the largest industrial enterprise in Turkestan and the active participation of railway workers in the events of 1917, the great damage to railway transport after the October (1917) coup, the introduction of martial law on the Central Asian railways (1918), the need to form railway troops, the establishment of Saturdays and "transport weeks", even "unloading weeks" (1920), the mass departure of workers from the railway as a result of extremely difficult working conditions, and the scientific results obtained on their basis were used to enrich the sources of the "History" department of the State Museum of History and Culture of the Namangan region (Reference No. 04-05/4337 of the Agency for Cultural Heritage of the Republic of Uzbekistan dated November 22, 2023). The presented materials served to provide local and foreign visitors with new information on the exposition of the history of the Namangan region of the State Museum of History and Culture of the Namangan region;

Information on the uncontrolled movement of trains on the Ferghana Front, which led to collisions in opposite directions (1919), the use of propaganda trains by the Bolsheviks to strengthen Soviet government ("Red Turkestan", "Red East"), the negative impact of epidemics on railway traffic, and the several changes in the structure of communication routes management were used to draw up exposition plans, organize exhibitions, and enrich excursion texts with new information at the State Museum of History and Culture of the Namangan Region and its branches (Reference No. 04-05/4337 of the Agency for Cultural Heritage of the Republic of Uzbekistan dated November 22, 2023). The presented materials will help to update the museum hall with new information served to enrich and illuminate the place and role of railway transport in the socio-economic life of Uzbekistan in 1917-1945;

The documents and scientific results obtained on the basis of which it was stated that the possibility of providing railway transport services in Uzbekistan is relatively satisfactory in Ferghana, Tashkent and Kashkadarya regions, that economic service employees have studied the economic potential of the regions where the railway networks to be restored are located, that poor-quality materials were sent from the Center for the construction and repair of roads, that only about 7 percent of workers and employees in the railway system of the Central Asian republics are national personnel, that there are difficulties in attracting local residents to the roads, and that local workers with the same qualifications are paid less than European workers of the same category, were used to enrich the scripts of some programs of the National Television and Radio Company of Uzbekistan "History of Uzbekistan" with scientific evidence, including in the preparation of the program "Takdimot" (Reference No. 06-31-897 of the National Television and

Radio Company of Uzbekistan, State Institution "Uzbekistan TV and Radio Channel" dated July 31, 2024). The presented materials served to provide a large number of television viewers with new scientific information on the history of railway transport in Uzbekistan in 1917-1945;

The fact that the process of transporting trains from the war zones to Central Asia was carried out directly by the main means of transport - railways, that a special government commission was created to supervise the operation of evacuated enterprises, that the construction of the Tashkent-Angren railway (1941) was carried out using the "people's construction" method, that the criminal liability of railway transport workers for service was equalized to that of Red Army soldiers (1943), and that the second way to provide the industry with personnel was through training women for professions in transport - these were used in writing the script for the "Presentation" program of the "History of Uzbekistan" TV channel of the National Television and Radio Company of Uzbekistan (Reference No. 06-31-897 of the National Television and Radio Company of Uzbekistan, State Institution "Uzbekistan Television and Radio Channel" dated July 31, 2024)). The results used served to provide viewers with new historical information about the activities of Uzbekistan's railway transport in an interesting and meaningful way.

**The structure and volume of the dissertation.** The research work consists of an introduction, 3 chapters, a conclusion, a list of used sources and literature and an appendix. The research part of the thesis is 155 pages.

**E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YXATI**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**

**I бўлим (часть I; part I)**

1. Курбанов Б.Ж. Туркистон ўлкасининг пахта хомашё базасига айлантирилиши ва унга темир йўл транспортининг жалб этилиши // Ўтмишга назар / Взгляд в прошлое / Look to the past. – Тошкент, 2019.– №3. – Б. 207 – 212. (07.00.00 №41)

2. Курбанов Б.Ж. Совет даврида Ўзбекистонда темир йўлларнинг тикланиши // Tamaddun nuri. – Beruniy, 2020.– №3. – Б.45 – 53. (07.00.00 №35)

3. Курбанов Б. Темир йўл соҳаси кадрларини маҳаллийлаштириш: муаммо ва ечимлар // Имом Бухорий сабоқлари. – Самарқанд, 2021.– №3. – Б. 41-43. (07.00.00 №17)

4. Курбанов Б.Ж. XX асрнинг 20-30- йилларида Ўзбекистонда темир йўл тармоқларининг қурилиши ва иқтисодий эҳтиёж // Сурхондарё: илм ва тафаккур илмий мақолалар журнали. – Термиз, 2023. – №2– Б.109 – 113.

5. Kurbanov B. Issues of providing railway transport with local personnel in the 20s of the XX century (based on archival materials) // EPRA International journal of Multidisciplinary Research (IJMR). – Volume 9, Issue 5, May, 2023. – P. 453 – 456.

6. Kurbanov B. J. Railway transport in Uzbekistan in the 20s of the 20h century //Asian journal of Multidimensional Research (AJMR). – Vol. 12, Issue 5, May 2023. – P. 26– 32.

7. Курбанов Б.Ж. Ўзбекистон халқининг иккинчи жаҳон урушида қозонилган ғалабага қўшган ҳиссаси (темир йўл ишчилари фаолияти мисолида) // “Иккинчи жаҳон урушида фашизм устидан қозонилган ғалабага Ўзбекистон халқининг қўшган ҳиссаси” мавзuidaги илмий-амалий онлайн конференция. – Тошкент, 2020. – Б. 65-71.

8. Курбанов Б.Ж. Туркистон-Сибирь темир йўлининг барпо этилиши ва унинг аҳамияти// Қазақстан және Түркі әлемі: қоғамдық ғылым дарсаласындағы өзекті мәселелер. Халықаралық онлайн симпозиум материалдары. 24 сәуір 2021 жыл.– Нұр-Сұлтан, 2021. – Б. 206– 211.

9. Курбанов Б.Ж. Совет давлати қурилиши шароитида темир йўл транспорти бошқаруви // “Янги Ўзбекистон шароитда тарих ва этнология фанларининг долзарб масалалари, ривожланиш тенденциялари ва истиқболлари” мавзусидаги Республика илмий анжумани мақолалар тўплами. – Toshkent: Fan va ta'lim, 2023. – Б. 369 – 375.

10. Курбанов Б.Ж. Совет давлати қурилиши шароитида темир йўл транспорти бошқаруви: муаммолар ва ислоҳотлар // O'zbekiston tarixining dolzarb muammolari II Xalqaro ilmiy-nazariy konferensiya materiallari. – Farg'ona, 2023. – Б. 254 –264.

## II бўлим (часть II; part II)

1. Курбанов Б. Иккинчи жаҳон уруши йилларида Ўзбекистон темир йўл транспорти // “Тарих тилга кирганда...” Илмий тўплам. – Наманган, 2018. – №11. – Б. 83 – 87.

2. Курбанов Б.Ж. Совет давлати қурилишининг дастлабки йилларида темир йўл транспортининг аҳволи // “Тарих тилга кирганда...” Илмий тўплам. – Наманган, 2020. – №12. – Б. 133 – 137.

3. Курбанов Б.Ж. Совет давлати қурилиши шароитида темир йўлларнинг тикланиши (Фарғона водийси мисолида) // Фарғона водийси тарихининг долзарб муаммолари. Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Наманган, 2020. – Б. 444 – 448.

Avtoreferat “Vodiynoma” (Tarixiy meros) ijtimoiy-tarixiy, ilmiy va ommabop  
jurnali tahririyatida tahrirdan o‘tkazilib, o‘zbek, rus va ingliz tillaridagi matnlar  
o‘zaro muvofiqlashtirildi.

Босмахона лицензияси:



9338

Бичими: 84x60 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. «Times New Roman» гарнитураси.

Рақамли босма усулда босилди.

Шартли босма табағи: 3,5. Адади 100 дона. Буюртма № 17/25.

Гувоҳнома № 851684.

«Тирографф» МЧЖ босмахонасида чоп этилган.

Босмахона манзили: 100011, Тошкент ш., Беруний кўчаси, 83-уй.