

## O'zbekiston temir yo'llari tarihi

Orenburgdan Toshkentgacha temir yo'lni qurish zaruriyati 1874 yili maxsus temir yo'l komissiyasi tomonidan ta'kidlab o'tilgan edi. Strategik fahmlarga ko'ra temir yo'lni Kaspiy dengizning sharqiy qirg'og'idan o'rtaosiyo cho'llari ichkarisi Qizil-Arvat, Ashhobod va keying manzillargacha qurishga qaror qilindi.

Kaspiyorti temir yo'lini barpo qilish 1880 yil noyabr oyida boshlandi. 1885 yil temir yo'l Ashhobodga, 1886 yil Charjouga yetib keldi. 1888 yil may oyida Amudaryo orqali 30 ta ko'riklarning qurilishi bilan Samarqandga temir yo'l harakati ochildi. 1885 yilda Kaspiyorti temir yo'lining boshlang'ich punkti Mixaylovsk ko'rfazidan Uzun-Adadga, 1896 yilda esa katta kemalarning kelishini ta'minlash maqsadida Krasnovodsk (hozirgi Turkmanboshi)ga ko'chirildi.

1899 yilda Ursatevsk(hozirgi Hovost) stantsiyasidan 2 ta yo'l tashkil qilindi: Toshkentgacha va Farg'ona vodiysidan Andijonga.

1899 yilda Kaspiyorti temir yo'li Yo'l habarlari Vazirligi ixtiyoriga berildi va Samarqand-Andijon liniyalari yo'llari bilan qo'shilgandan keyin Sirdaryo, Samarqand, Farg'ona, Kaspiyorti hududlari va Buxoro xonligi hududidan o'tadigan O'rtaosiyo nomini oladi. Temir yo'lning umumiy uzunligi 2354 verstni tashki qiladi.

Ekspluatatsiya qilish jarayoninig birinchi bosqichlarida uning roli birinchi navbatda siyosiy va harbiy sohalarda ko'rilgan bo'lsa, qadam-baqadam tijorat sohasidayam oshib bordi. 1887 yildan 1900 yilgacha yuk ayirboshlash 7.3 barobarga ortdi. O'rta Osiyodan paxta, quruq meva, ipak va qorako'l kabi mahsulotlarni olib chiqish keskin oshdi. O'z o'rnida, Rossiyadan gazlama, shakar, metal va boshqa ishlab chiqarish mahsulotlarini ko'proq olib chiqa boshladilar. Rossiya bozorlariga olib chiqish uchun ochilgan imkoniyatlar ta'siri ostida O'rta Osiyo mamlakatlarida ishlab chiqarish hajmini o'sishi kuzatildi., sanoatning alohida turlari rivojlana boshladi, birinchi navbatda paxta tozalash

sanoati bo'ldi. Temir yo'lining paydo bo'lishi Rossiyaning Afg'oniston va Fors bilan savdoning rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatdi. Agar 1896-1900 yillarda rus-afg'on savdo yukayirboshlashi 2.7 mln.rublni tashkil etgan bo'lsa, 1906-1910 yillarda 5.08 mln., 1911 yilda esa 10.6 mln.ni tashkil etar edi. Temir yo'lining mavjudligi Forsning sharqiy hududlari va fors-rus savdosi rivojlanishiga ham ta'sir ko'rsatdi.

Yuklarning asosiy oqimi Krasnovod porti va Ashhobod orqali Rossiyaning ovropa hududlariga va Aleksandrovsk forti orqali Forsga va Merv(hozirgi Mari), Kerki, Kalif shaharlari orqali Afg'onistonga o'tgan. Strategik tomondan temir yo'l Merv-Kushka liniyalari orqali janubiy chegaraga chiqishni ta'minlagan. 1900 yilgacha asosiy liniyalar qurib bitkazilgan: Krasnovodsk-Tashkent, Chernyaevo-Andijon(harakat 1899 yilda ochilgan), Merv-Kushla(1900). Qurilish Qoraqum sahrosining qiyin sharoitlarida harbiy qismlar tomonidan amalga oshirilgan. Quruvchilar ilk bor jahon tajribasida suvsiz sahro va uchar qum sharoitida temir yo'l qurish imkoni borligini tasdiqlab berishdi. Qurish tajribasi bundan keyin Sahroi Kabirda temir yo'l qurilishda va loyihalashtirishda qo'llandi.

Rels yo'li uzunlining doimiy ortishi va hudud hayotida uning o'rni o'sishiga qaramasdan, mamlakat temir yo'l tizimi bilan bog'liq bo'lmaganligi sababli yo'l "orol" bo'lib qolmoqda edi.Krasnovodskda yuklarni tushirib kemalarga olib o'tish zaruriyati qo'shimcha noqulayliklarni tug'dirardi va ularning yetkazib berish muddatlarini cho'zishga olib kelardi. Shu sababli, tabiiyki, Rossiyani O'rtaosiyo hududlari bilan bog'laydigan yangi temir yo'l qurish masalasi ko'p marotaba ko'tarilgan edi.

Bunday loyihalardan bir nechtasi olg'a surilgan edi, biroq 1900 yilda Orenburg-Toshkent yo'nalishi tanlandi. Yo'lining qurilishi 1901 yilda ikkala tomondan boshlandi. 1906 yil yanvar oyida temir yo'l ishga tushib, O'rta Osiyo uchun Markaziy Rossiyaga to'gridan to'g'ri yo'l ochildi.

1913 yilga kelib harakatlanuvchi tarkibda 531 ta parovoz, 7953 ta yuk va 495 ta yo'lovchi vagonlar mavjud edi.Temir yo'lda depo,

Toshkentda temir yo'l ustaxonasi qurildi, 25 ta bilim yurti ochildi. Barcha temiryo'l liniyalarining uzunligi 2740 km ni tashkil etdi. Temir yo'lining texnik jihozlanishi past darjada edi: harakatlanuvchi tarkib O,SH, N rusumli kamquvvatli parovozlar va vint tirkamali va qo'l tormozli ikki o'qli yog'och vagonlar bilan berilgan edi; yo'lga yog'och shpala va qum asosli yengil turdagi relslar qo'yilgan edi; nomukammal signalizatsiya va aloqa(jezl tizimi va telegraf) tizimlari ishlatilgan; temir yo'l stansiyalari yetarli rivojlanmadi. Peregonlar sutkasiga 2 juftdan 12 juftgacha massasi 600 tonnadan ortiq bo'lmagan poezdlarni o'tkazardi, uchastka tezligi soatiga 13 km ni tashkilqilardi.

Sovet hukumati davrida O'rtaosiyo temir yo'llari Uzbek SSR, Turkman SSR, Tojik SSR, qisman Qirg'iz SSR temir yo'llari tarmoqlarini birlashtirar edi. Temir yo'l boshqarmasi Toshkentda joylashgan edi.

O'tgan asrning 20-yillarida va undan keyinroq O'rtaosiyo temir yo'llarida qayta qurish ishlari olib borildi. Yangi liniyalar qurildi: Amudaryo-Termiz(1925), termiz-Jarqo'rg'on va Farg'ona-Qizil-Qiya(1926), Andijon-Tentyoqsoy(1927), Jarqo'rg'on-Dushanbe, Dushanbe-Yangi-Bozor, Asaka-Shahrixon, Qorasu-O'sh, Jalolobod-Ko'k-Yong'oq(1928-1932 yillar), Konibodom-Sho'rob(1933), Uchqo'rg'on-Toshko'mir(1935).

Ikkinchi Jahon urushi yillarida temir yo'l O'rta Osiyoni Kavkaz va SSSR markazi bilan aloqani ta'minlar edi. Uning o'tkazuvchanlik salohiyatini sezilarli darajada oshirish, joylarda noyob materiallar va ehtiyot qismlarini ishlab chiqarish choralari ko'rildi. Qisqa muddat ichida Toshkent-Angren(1941-1945) va Amudaryo-Dushanbe liniyalarida 9ta cho'yan quyish va 3 ta po'lar quyish sexlari qurildi.

Urushdan keying yillarda hozirgi O'zbekiston hududida yangi temir yo'l uchastkalari qurildi: Salar-Barraj(1947), Charjou-Qo'ng'irotd(1957), Navoiy-Uchquduq va Jizzax- Sirdaryo(hozirgi Mahnat)(1962), Keles-O'zbekiston(1966), Barraj-Hojikent(1967), Superfosfat(hozirgi Maroqand)- Qashqadaryo(1970), Termiz-Qo'rg'on-Tobe(1974), Naymanko'l-nukus(1975), Nukus-Chimboy(1980).

1963 yildan beri Kavkazorti temir yo'li bilan bog'laydigan parom kechuvi faoliyat olib bormoqda, bu yuklarni vagonlardan tushirmasdan yetkazish imkonini beradi.

Qo'ng'iroe Beyneu (408km) muhim temir yo'l liniyasi hisoblanadi, uning 1972 yilda ishga tushirilishi natijasida O'rta Osiyo SSSRning ovropa qismiga chiqish imkonini oldi. Bu liniyaning ekspluatatsiya qilish tajribasi uning muhim ahamiyatga ega ekanligini ko'rsatdi. 1990 yilda 1 mlrd tonna yuk va 1.3 mln yo'lovchilar bu yo'l orqali tashildi. 1982 yilda Termiz shahri tumanida Amudaryo orqali birlashtirilgan avtomobil-temir yo'l ko'prigi ishga tushirildi, bu o'z o'rnida Afg'oniston bilan transport-iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashga yordam berdi.

1931 yilda O'rtaosiyo temir yo'lida Ashhobod-Dushak va Ashhobod-Bami uchastkasida jahon tajribasida ilk bor teplovoz orqali tortatigan muntazam yo'lovchi va yuk tashish boshlandi. 1974 yilda yo'l SSSR temir yo'l tarmog'ida birinchi bo'lib teplovoz orqali tortishga butunlay o'tib ketdi.

1933 yilda vagon xizmati va vagon uchastkalari tashkil qilindi, 1935 yilda Ashhobod, Charjou, qarshi, Termiz, Hovost stantsiyalarida vagon ta'mirlash punktlari va Kogon, Qo'qon va Samarqand stantsiyalarida vagon depolari qurildi. Vagonlarni Ishlab chiqarish- ta'mirlash texnikaviy bazasini takomillashtirish boshlandi. 80-yillar ohiriga kelib temir yo'lda zarur texnik uskunalar, texnologik uskunalar va mexanizmlar bilan jihozlangan 16 ta vagon deposi faoliyat olib borar edi.

To'qimachi, Andijon, Ashhobod stantsiyalarida yo'lovchi vagonlarni ta'mirlash-ta'minlash punktlari, 16 ta yarimvagon va plarformalarni tayyorlash punktlari, 13 ta yopiq va izotermik vagonlarni kompleks tayyorlash punktlari, 5 ta yuvish-bug'lash stantsiyalari va muzlatgich bo'limlarini ta'minlash punktlari tashkil etildi. Sirdaryo stantsiyasida muzlatgich bo'limlarni ta'mirlaydigan muzlatgich deposi qurildi. Temir yo'lda 18 ta asosiy lokomotiv depolari faoliyat olib borar

edilar, ularda lokomotivlarning barcha turdagi texnik mxizmat va joriy ta'mirlash ishlari olib borilardi.

Yo'lning deyarli asosiy yerlarida qum va shag'al ballasti shebenga o'zgartirildi. Asosiy yo'lning butun uzunligi bo'ylab og'ir turdagi strelka o'tkazgichlar, P50 va P65 termik ishlov berilgan relslar qo'yilgan. Qumadan himoya qilish inshootlarining umumiy uzunligi 2660 km (barcha yo'llarning 40 % dan o'rtiq) ni tashkil etardi.

1971 yilda Toshkent temir yo'l uzelineing shahar cheti liniyalarini doimiy tok asosida elektrlashtirish boshlandi, 1990 yildan esa yuk va yo'lovchi tashishlar o'zgaruvchan tokli elektrovozlarda amalga oshirilmoqda. Chenkeldi-Keles-Toshkent yo'lovchi-Hovost, Keles-Dalaguzor, Toshkent temir yo'l uzeli (To'qimacho-Xamza-Toshkent-tovarniy) uchastkalri elektrlashtirildi. O'zgaruvchan tok asosida 267 km va doimiy tok asosida 67 km temir yo'li elektrlashtirildi. VL60, VL80 rusumli elektrovozlar, ER9E rusumli elektropoezdlari ekspluatatsiya qilindi.

Mustaqillik yillari davomida O'zbekistonda yangi po'lat izlarni (magistral) shakllantirish bo'yicha ulkan ishlar qilindi. Qizilqum cho'llarida Navoiy-Uchquduq-Sultonuvaystog'-Nukus temir yo'llari qurildi, Amudaryo orqali temir yo'l-avtomobil qo'shma ko'prigi barpo etildi, murakkab tog' sharoitida Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'li qurildi.

Mavjud bo'lgan temir yo'l tarmog'ini modernizatsiyalashga ham muhim ahamiyat berilmoqda. Osiyo tarraqiyot bankining jalb qilingan mablag'lari evaziga 2 ta yirik investitsiya loyihasi amalga oshirildi va Toshkent-Samarqand-Buxoro uchastkasida yo'llar qayta tiklandi, Keles-Buxoro uchastkasida 600 kmdan ortiq bo'lgan uzunlikdagi optik tolali aloqa liniyalarini yotqizish yakunlandi. To'qimachi-Angren temir yo'l liniyasini elektrlashtirish ishlari yakunlandi. Yangi Yangiyer-Jizzax va Yangiyer-Farhod temir yo'l liniyalarini qurish ishlari yakunlandi.

Markiziy-osiyo hududida Toshkentdan Samarqandgacha ilk tezyurar yo'lovchi harakatni tashkil qilish maqsadida 2008 yil «O'zbekiston temir

yo'llari» AJ va "Talگو"(Ispaniya) kompaniyasi o'rtasida 2 ta tezyurar yo'lovchi elektropoezdlarni sotib olish to'g'risida bitim imzolandi.

2011 yil 8 oktyabrdan «Afrosiyob» (Ispaniya kompaniyasi Talگو) tezyurar poezdi Toshkent-Samarqand-Toshkent 161/162 sonli xabar bilan ishga tushirildi.

Yangi tezyurar poezd bu marshrut orqali xizmat ko'rsatadigan boshqa elektr poezdlar bilan birga, Toshkent va Samarqand shaharlari o'rtasida harakat qiladi. Yuqori tezlikdagi «Afrosiyob» poezdi ikki soat va o'n besh daqiqa ichida 344 km temir yo'l masofasini bosib o'tadi. Maksimal tezligi soatiga 250 kilometrni tashkil etadi.

• «Afrosiyob» tarkibiga 2 ta lokomotiv va 9 ta qulay vagonlar kiradi:

- 2 VIP klass vagon (vagonda 11 o'rin);
- 2 Biznes klass (vagonda 26 o'rin);
- 4 ekonom klass (vagonda 36 o'rin);
- 1 vagon-bistro

Poezdga zamonaviy ko'rinishni, avvalo, uning aerodinamik, ta'sir bosim to'lqinlar va yon shamollar uchun optimallashtirgan dizayni beradi. Elektro poezd uzunligi 157m ni, balandligi 4 m ni tashkil qiladi. Barcha salonlari yumshoq, qulay yonboshlaydigan o'rindiqlar va o'rnatilgan stol, shuningdek video ko'rish uchun monitor bilan jihozlangan. Poezdning barcha hududlari chekmaydiganlar hududi hisoblanadi.

Vagonlarning barcha salonlari kiyim uchun ilgichlar va katta yuk saqlash uchun joy, shuningdek an'anaviy yuk javonlari bilan jihozlangan. Vagonda nogiron insonlar uchun zarur shart-sharoitlar yaratilgan, uchinchi vagonda nogironlar aravachasini joylashtirish uchun temir yo'l xodimini chaqirish tugmasi o'rnatilgan maxsus tutqichli joylar ham mavjud. Poezd hududida pollarning bir xil balandlikda bo'lganligi nogironlar aravachasini tashishga yordam beradi.

O'zbekiston temir yo'llarini doimiy tok asosida elektrlashtirish 1971 yilda boshlangan. So'nggi loyihalardan biri To'qimachi-Angren temir yo'l uchastkasini elektrlashtirish edi, bu 2010 yilda amalga oshirildi. Ko'rsatilgan temir yo'l uchastkasini ishga tushirish hisobiga elektrlashtirilgan uchastkalar uzunligi 1601 km ga yetdi.

Loyihaning maqsadi bu uchastkada mavjud bo'lgan dizel tortishni o'zgaruvchan tokli elektr tortishga o'zgartirish edi, bu Toshkent hududida barcha temir yo'l liniyalarini zamonaviy texnologiyalarga o'tishni yakunlashga olib keladi.

Loyihaning maqsadi bu uchastkada mavjud bo'lgan dizel tortishni o'zgaruvchan tokli elektr tortishga o'zgartirish edi, bu Toshkent hududida barcha temir yo'l liniyalarini zamonaviy texnologiyalarga o'tishni yakunlashga olib keladi.

Butun uchastka bo'ylab yangi texnologiyalar- SCADA masofadan boshqarish tizimi, aloqa tizimi, tortish podstansiyalari, mikroprotssessor markazlashtirish tizimi, o'q va telekommunikatsiya electron hisoblash tizimlari joriy qilingan. Elektr ta'minot tizimi poezdlarning soatiga 160 kmgacha tezlik bilan harakatlanishini hisobga olgan holda qurilgan.

Qurilish paytida umumiy uzunligi 265 m bo'lgan 3 ta ko'prik, 2258 ta elektr minoralar, elektr podstansiyalar, poezdlar harakat xavfsizligini ta'minlovchi zamonaviy uskunalar va nazorat asboblari bilan jihozlangan navbatchi punktlari va markazlashtirilgan elektrta'minot postlari uchun 6 ta bino va inshootlar barpo etildi.

Hozirgi vaqtda Maroqand-Qarshi, Qarshi-Termiz temir yo'l uchastkalarini elektrlashtirish, yangi elektrlashtirilgan Angren-Pop liniyasini qurish investitsion loyihalari amalga oshirildi.

2016 yilning 22 iyunda O'zbekiston va Xitoy hamkorligining yirik va istiqbolli loyihasi ijrosi – Angren-Pop elektrlashtirilgan temir yo'li hamda Qamchiq tunnelining rasmiy ochilish marosimi bo'lib o'tdi.

Angren – Pop elektrlashtirilgan temir yo'li hamda Qamchiq tunnelining rasmiy ochilish marosimining eng muhim ahamiyatga ega

tomonlaridan biri, ushbu marosimda O'zbekiston Respublikasining Birinchi Prezidenti Islom Karimov va Xitoy Xalq Respublikasi Raisi Si Szinpin ishtirok etgani bo'ldi. Jahonga mashhur ikki davlat rahbarlari "O'zbekiston" yo'lovchi poezdining Qamchiq tunnelidan o'tishiga ruxsat beruvchi semaforni yoqish uchun maxsus tugmani bosganliklarini butun dunyo kuzatib turdi.

Angren – Pop elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasini barpo etishdan maqsad ham nafaqat Farg'ona vodiysi viloyatlari va mamlakatimizning boshqa hududlari o'rtasida temir yo'l orqali yuk va yo'lovchi tashish imkoniyatini yaratish, shu bilan birga, Xitoy – Markaziy Osiyo – Evropa yangi xalqaro tranzit temir yo'l koridorining eng muhim bo'g'ini bo'lishi nazarda tutilgan edi. Uzunligi 123,1 kilometr bo'lgan Angren – Pop temir yo'lining Qamchiq dovonidan o'tgan qismida 19,2 kilometrlik tunnel barpo etildi. Ushbu qurilish jarayonlari davomida o'zbekistonlik temiryo'lchilarning salohiyatiga xitoylik mutaxassislar qoyil qolishdi, xitoyliklarning mahoratiga o'zbekistonliklar tasannolar aytishdi. Katta mehnat g'alabasiga har ikki tomonning yuksak mehnati, hamjihatligi tufayli muddatidan avval erishildi.

2017 yilda Prezidentimiz Shavkat Mirziyoev Xitoy Xalq Respublikasiga davlat tashrifi davomida Xitoy ishbilarmon doiralari vakillari bilan uchrashdi. Aynan ana shu anjumanda Davlatimiz rahbari Xitoyning "China Railway Tunnel Group" kompaniyasiga Angren – Pop temir yo'lining Qamchiq dovoni qurilishining muvaffaqiyatli amalga oshirilganligi uchun alohida minnatdorlik bildirdi. Shuningdek, mazkur tashrif doirasida ko'plab sohalar, xususan, transport va kommunikasiya infratuzilmasini rivojlantirish borasida "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyati bilan XXRning etakchi quruvchi kompaniyalari o'rtasida samarali kelishuvlarga erishildi.

Bugungi kunda ushbu temir yo'l orqali Toshkent – Andijon – Toshkent yo'nalishida har kuni zamonaviy tezyurar yo'lovchi poezdlari aholiga xizmat ko'rsatmoqda. Andijon – Buxoro – Andijon yo'nalishida haftasiga ikkita yo'lovchi poezdi, haftada bir marotaba Andijon – Urganch – Andijon, Andijon – Moskva – Andijon yo'nalishlarida yo'lovchi poezdlari qatnovi tashkil etildi. Bundan tashqari, bir sutkada



o'nlab yuk poezdi Angren – Pop elektrlashtirilgan temir yo'li orqali o'tib, yuklarni o'z manziliga etkazmoqda.

Xususan, mazkur temir yo'l orqali ,bir yil davomida 413 ming 162 nafardan ortiq yo'lovchiga xizmat ko'rsatild, 7395,6 ming tonna yuk tashildi. Shuningdek, 1718 ta yangi ish o'rinlari yaratildi.

Jamiyat lokomotiv parklarini, yo'lovchi va yuk vagonlarini yangilash bo'yicha bir qator loyihalarni amalga oshirish muhim masalardan biridir. "O'zbekiston temir yo'llari" AJ korxonalarida yo'lovchi va yuk vagonlarini seriyali ishlab chiqarish o'zlashtirildi. Bu, hususan, havoni sovitish moslamasi bilan johozlangan kupeli vagonlar, yuk vagonlarining eng katta talabga turlari – yopiq, neft mahsulotlari uchun sisternalar, yarimvagonlar va boshqalar.

Bundan tashqari, temir yo'l infratuzilmasi va harakatlanuvchi tarkib uchun ehtiyot qism, uzal va detallar ishlab chiqarishni mahalliyashtirish va import o'rni bosishni rivojlantirishga katta ahamiyat berilmoqda.