

БУХОРО ХАЛҚ СОВЕТ РЕСПУБЛИКАСИДА ҚУРУҚЛИК ВА ҲАВО ТРАНСПОРТИ: ЕЧИМ ВА МУАММОЛАР

Шодмон Ҳайитов

Жўрабек Мажидов

Бухоро давлат университети

АННОТАЦИЯ

Ушбу мақолада Бухоро Халқ Совет Республикаси йилларида ички транспорт йўлларининг тармоқ ва йўналишлари ҳамда ҳаво транспорти қатновини йўлга қўйиш масалалари ҳақида фикр-мулоҳазалар билдирилади.

Калит сўзлар: Фойтун, от, станция, чақирим, йўл, Добралёт, юк ташиш, ҳаво йўли, самолёт, курьер, мундир, винтовка, Добрафлот, ходим.

LAND AND AIR TRANSPORT IN BUKHARA PEOPLE'S SOVIET REPUBLIC: SOLUTIONS AND PROBLEMS

Shodmon Haitov

Jurabek Majidov

Bukhara State University

ABSTRACT

In this article, comments will be made on the networks and directions of internal transport routes and the issues of air travel during the years of the people's Soviet Respublika in Bukhara.

Keywords: Foytun, horse, station, Mile, Road, Dobralyot, cargo, airway, plane, Courier, mundir, vintovka, Dobraflot, employee.

КИРИШ

БХСР ҳукумати йилларида энг муҳим муаммолардан бири ички транспорт йўллари муаммоси бўлган. Республиканинг шаҳар ва туманларини ўзаро боғлайдиган йўллар тош ётқизилмаган, қумлоқ ва тупроқли бўлиб, уларда транспорт воситаларининг ҳаракатланиши ва белгиланган манзилга етиб бориши анча қийинчиликларни туғдирар эди. Автомобиль саноати тараққий қилмаган бир пайтда, асосий транспорт воситалари от, хачир, туялар бўлиб, юк ва одам ташишда аробадан кенг фойдаланилган Шу сабабли ишчи ҳайвони ва транспорт воситаси сифатида фойдаланилган ушбу ҳайвонларнинг ҳамда ароба нархи баланд бўлган 1921 йилнинг охири - 1922 йил бошларида БХСР бозорларида 1 та эшак – 22 минг рубль, 1 та туя – 50 минг рублдан 125 минг рублгача, 1 та от – 120-125 минг рубль (150минг рублгача), хачир кам сонли бўлганлиги учун бунданда юқори баҳоларда баҳоланган[1]. Бироқ хачирларни ҳаракатдан тўхтатиш

қийинлиги туфайли улардан транспорт сифатида кўп фойдаланилмаган. Ароба барчада йўқ эди. Шу сабабли деҳқонлар ўз юмушларини бажариш учун аробани ижарага олишар, аробани бир неча кун ижарага олиш 40 минг рубль турган[2].

МУҲОКАМА ВА НАТИЖАЛАР

БХСРда вилоят ва туманларни боғловчи от станция (конная станция)лар бўлган. Республика Ички ишлар нозирлиги ҳузурида “Алоқа ва транспорт бошқармаси” идораси ташкил этилиб, ушбу муассаса орқали транспорт ва транспорт йўллари, от станциялари бошқарилган. Архив манбалари маълумотида, БХСР ҳудудида 1922-1923 йилларда жами: 24 та доимий, 4 та шартли номунтазам от станцияси, яъни 28та станция мавжуд бўлган. Ушбу от станцияларида 309 та от, 254 та курьер- фойтунчи хизмат қилган[3]. Архив ҳужжатларида от станцияларининг масофаси, уларга етиб бориш вақтлари аниқ берилган маълумотларни учратдик.

Жумладан, Бухоро-Вобкент масофаси 24 чақирим бўлиб, бу от станциясида 12 та от билан 10 та курьер хизмат кўрсатган. Вобкент-Кармана оралиғи 80 чақирим, Кармана-Нурота 96 чақирим, Кармана-Абусой 32 чақирим ва ҳакозо[4].

От станцияларидан мунтазам фаолият юритиб, уларда хизмат кўрсатадиган от ва кучерлар сони ҳақида қуйидаги жадвал орқали маълумот олиш мумкин[5].

Т/р	От станцияларининг номланиши	Отлар сони	Кучерлар сони	Изоҳ
1	Кармана от станцияси	15 та	12 та	
2	Қарши от станцияси	12 та	16 та	
3	Керки от станцияси	10 та	15 та	
4	Чоржуй от станцияси	12 та	16 та	
5	Душанбе от станцияси	15 та	20 та	
6	Шеробод от станцияси	12 та	15 та	
7	Бойсун от станцияси	10 та	14 та	
8	Келиф от станцияси	10 та	12 та	
9	Ғузор от станцияси	8 та	12 та	

Юқоридаги жадвалдан ташқари Ислон, Чирокчи, Шаҳрисабз, Оқработ, Қўрчи, Чоршинжон, Ҳасантон, Қоракўл, Денов, Зиёвуддин, Хатирчи, Зандани, Лақлақа, Ромитан, Шофиркон, Султонобод, Пирмачит, Вағанзи, Азизобод, Гулистон, Ғишти, Ғиждувон каби ўнлаб туман ва кентларни ўзаро боғловчи от станциялари бўлиб, уларда 6 тадан 12 тагача отлар, 8 тадан 10 тагача бўлган кучерлар хизмат кўрсатган. Фойтунларга қўшиладиган отлар учқур, соғлом, махсус тарбияланган бўлиши керак эди, отлар учун ем-хашак масалалари Ички ишлар нозирлиги томонидан назоратга олинган, айрим пайтларда отлар оралик станцияларда холатига қараб янгиларига алмаштириб турилган.

Фойтун ҳайдовчи ҳар бир кучер тиббий кўриқдан ўтказилиб, махсус Мундир ва ҳарбий қурол билан таъминланган. БХСР да нобарқарор сиёсий вазият, қароқчи ва “босмачи” тўдалари мавжудлиги ҳисобга олиниб, уларга “Берденка” учотар, бешотар милтиқлари, “Венчестр” милтиғи берилган[6].

БХСР йилларида нафақат кучерларга, қолаверса, ҳукуматга қарашли идораларда қишлоқ хўжалик тажриба станцияларида турли корхоналарда фаолият кўрсатувчиларга ҳам ҳарбий қурол берилган. Жумаладан, Ширбудин қишлоқ хўжалик станциясига Бухоро шаҳрига яқин Шербудин қишлоқ хўжалиги станциясида 10 деярлик ерга экин экишган, 5 деярлик ер шудгор қилиб қўйилган 2 деярлик ер иккинчи экинга тайёрлаб қўйилган.

Маълумки, БХСРда сув тансрпорти йўли айтарли даражада ривожланмаган бўлиб, Чоржўй орқали ўтадиган Амударё флотида Биринчи жаҳон уруши йилларида (1914-1918 йиллар) 1800 нафар флот хизматчилари фаолият юритган бўлса, 1922 йилларга келиб улар сони 549 кишигача қисқарган. Флотда хизмат қиладиган кема ва пороходлар сони ҳам кескин камайиб, уларда асосан таъмирчи усталар ишлашар, бундайлар учун тўланадиган иш ҳақи бир қадар оширилган эди[7]. БХСРда 1922 йилда “Доброфлот” айғоқчиликнинг махсус бўлими ташкил этилиб, флот транспортини йўлга қўйиш масаласи кун тартибига қўйилганда.

БХСР Нозирлар Шўросининг 1922 йил 30 сентябрдаги мажлиси 7-рақамли қарори билан Бухорода “Доброфлот” айғоқчилиги ташкилотининг махсус бўлими очилди[8].

Карки шаҳрида “Доброфлот” айғоқчилиги ташкилоти тузилиб, унинг раҳбарияти таркибига 4 киши киритилган. Архив манбаларидан бирида: “Доброфлот” айғоқчилиги раҳбариятига 900 танга, иш бошқарувчи ва унинг ўринбосарига 100 тангадан, экспедиторга-30 танга ҳисобида; 1130 танга ойлик маош тўланиши ҳақида маълумот берилган[9]. Бироқ ушбу бўлим ўз фаолиятини йўлга қўйишга улгурмасидан БХСР ҳукумати тугатилиб, бу борада режалаштирилган лойиҳалар қоғозда қолиб кетди.

БХСР ҳукумати раҳбари Файзулла Хўжаев (1896-1938) 1923 йилнинг баҳорида Москвада бўлиб, Республикада ҳаво флоти-самолётлар қатновини йўлга қўйиш ҳақида музокаралар олиб борди. Ўша пайтда Англия, Франция, Германия каби мамлакатларда ишлаб чиқарилган самолётлар 100-150 кишини олиб, 5000 чақиримгача, соатига 120-140 км масофага уча оларди. Бухоро шаҳрини Душанбе, Хива, Тошкент, Олмаота каби шаҳарлар билан боғловчи аэропортлар куриш бошланган. БХСР, Туркменистон АССР, ХХСРга 20та самолёт олиб келинди. БХСР да 1923 йилда “Ҳаво флоти дўстлари жамияти”нинг бўлими очилди. 1923-1924-йилларда “Добролёт” Бухоро бўлими ҳаво флоти фойдасига 35 минг рубл тўплади. Аҳолидан 20 минг рубль хайрия пуллари териб олиниб “Добролёт”нинг Ўрта Осиё бўлимида маблағлар миқдори 22200007 рубл миқдорига етганди[10].

БХСР нинг матбуот органида 1923-йил 5-августдан 12-августгача бўлган “Ҳаво флотига ёрдам ҳафталиги” акциясига Бухоро аҳолиси фаол иштирок этганлиги бир қатор манбаларда акс эттирилган.

Бухоро матбуотида келтиришича, ҳаво флоти учун тўпланган маблағлар тилла билан 235 сўм 50 тийин, кумуш билан 233 сўм 25 тийин, Бухоро олтин тангаси 25 дона афғони тангаси 49 дона, русларнинг 1923 йилги пули билан-318792 сўм тўпланган. Шунингдек Хўжайижаҳон тумани (ҳозирги Ғиждувон) 20 минг сўм, 160 пуд ғалла, Когон тумани 130 минг Россия рубли, тилла билан 112 сўм 50 тийин микдорида маблағ тўпладилар[11].

“Добролётга” тўпланган маблағлар Эски Бухоро, Янги Бухоро (Когон), Термиз, Душанбе, Кўлоб, Қарши шаҳариларда самолётлар қўнадиган аэропортлар қуриш учун сарфланиши мўлжалланди. Самолётлар қатновини йўлга қўйиш катта ҳаражатни талаб қиларди. Шу сабабли ширкат ва уюшмалардан, Халқ жамоалари ва театр томошаларидан, расм ва картиналар намоишларидан, кўпқари (от уйини)дан тушган маблағлардан тўпланган пуллар ҳам “Добролёт” ҳисобига келиб тушарди. Бирок Бухоро-Хива (450 чақирим) самолёт қатновининг бир йиллик ҳаражатлари 450 минг олтин рублга тушганлигини ўзиёқ, бу борада иқтисодий жиҳатдан катта маблағ талаб қилинишини кўрсатади[12]. Манбалар маълумотича, “Добролёт” Ўрта Осиё жамияти Бухоро Республикаси бўлими Бухоро-Афғонистон божхоналари ягона Бухоро бочхона округи қилиб бирлаштирилганлиги қайд этилган[13].

ХУЛОСА

БХСР да истикболда Бухоро–Кобул (Афғонистон) ҳаво транспорт алоқаларини ўрнатиш мақсади ҳам бўлганлиги англашилади. Хулас, 1920 йиллардаёқ БХСР ҳукумати самолётлар қатнови орқали фуқаро ҳаво транспортини йўлга қўйишга дадил амалий қадамлар ташлаган эди.

REFERENCES

1. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-48-фонд, 1-руйхат, 22 йиғма жилд, 149-варақ
2. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-47-фонд, 1-руйхат, 22 йиғма жилд, 150-варақ
3. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-59-фонд, 1-руйхат, 47 йиғма жилд, 116-варақ
4. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-59-фонд, 1-руйхат, 97 йиғма жилд, 114,115-варақ
5. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-59-фонд, 1-руйхат, 97 йиғма жилд, 116-варақ орқа томони.
6. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-48-фонд, 1-руйхат, 267 йиғма жилд, 97,98-варақ
7. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-48-фонд, 1-руйхат, 22 йиғма жилд, 198-варақ
8. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-48-фонд, 1-руйхат, 47 йиғма жилд, 7-варақ

9. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-48-фонд, 1-руйхат, 47 йиғма жилд, 7-варак
10. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-49-фонд, 1-руйхат, 15 йиғма жилд, 5-варак
11. Ҳайитов Ш. Баҳриддинов С. Раҳмонов К. Иқтисодиёт, ижтимоий сиёсат маданий ҳаёт – Бухоро: “Бухоро” нашриёти. 2005. –Б.34
12. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-49-фонд, 1-руйхат, 15 йиғма жилд
13. Ўзбекистон Миллий Архиви, Р-49-фонд, 1-руйхат, 15 йиғма жилд, 16-варак
14. Ochilov Alisher. "The Role of Zamanbaba Culture in The Social and Economic History of Bukhara Oasis During Bronze Age." CENTRAL ASIAN JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES AND HISTORY 2.4 (2021): 42-47.
15. OCHILOV, Alisher. "JEWELRYC TRADITION IS A SOURCE OF STUDY OF BUKHARA HISTORY." Bayterek Uluslararası Akademik Araştırmalar Dergisi 1.1: 105-116.
16. Ochilov, A. T. "DATING OF THE ZAMANBABA CULTURE: ASSED ON ARCHAEOLOGICAL SOURCES." Theoretical & Applied Science 12 (2019): 589-591.
17. Очилов, Алишер Тўлис ўғли. "БУХОРО ВОҲАСИ ШАКЛЛАНИШИДА ЗАРАФШОН ДАРЁСИНИНГ ЎРНИ ВА ВОҲА ТАРИХИЙ ГЕОГРАФИЯСИГА ДОИР АЙРИМ МУЛОҲАЗАЛАР." *Scientific progress* 1.6 (2021): 933-938.