

BUXORO TEMIR YO'L TRANSPORTINING RESPUBLIKA XALQ XO'JALIGIDAGI O'RNI

Annotatsiya. Mazkur maqolada Buxoro temir yo'l transportining respublika xalq xo'jaligidagi o'rni va tarixiy rivojlanish jarayonlari tahlil qilinadi. Xususan, 1950–1980-yillarda Ashxobod temir yo'l tarmog'ining Buxoro viloyati hududidan o'tishi, uning iqtisodiy va strategik ahamiyati yoritiladi. Ikkinchi jahon urushidan keyingi davrda temir yo'l transporti orqali xalq xo'jaligini tiklash, yuk tashish jarayonlarini jadallashtirish hamda paxta va xomashyo mahsulotlarini markazga yetkazib berishdagi roli ko'rsatib beriladi. Shuningdek, stansiyalar faoliyatida sotsialistik musobaqalar, staxanovchilik harakati va mehnat samaradorligini oshirishga qaratilgan tashabbuslar Qiziltepa, Kogon va Qorako'l stansiyalari misolida tahlil qilinadi. Maqola Buxoro temir yo'l tizimining iqtisodiy rivojlanishdagi ahamiyatini ochib beradi.

Kalit so'zlar: temir yo'l transporti, Buxoro viloyati, Ashxobod temir yo'li, xalq xo'jaligi, yuk tashish, stansiyalar faoliyati, staxanovchilik harakati, sotsialistik musobaqa, Kogon stansiyasi, Qiziltepa stansiyasi, Qorako'l stansiyasi, iqtisodiy rivojlanish.

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БУХАРЫ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ РЕСПУБЛИКИ

Аннотация. В данной статье анализируется роль железнодорожного транспорта Бухарской области в народном хозяйстве республики и процессы его исторического развития. В частности, рассматривается прохождение Ашхабадской железнодорожной линии через территорию Бухарской области в 1950–1980-е годы, а также её экономическое и стратегическое значение. Освещается роль железнодорожного транспорта в восстановлении народного хозяйства после Второй мировой войны, ускорении грузоперевозок и доставке хлопка и сырья в центральные регионы СССР. Кроме того, на примере станций Каган, Кызылтепа и Каракуль анализируется деятельность железнодорожных коллективов, социалистические соревнования и стахановское движение, направленные на повышение производительности труда. Статья раскрывает значение железнодорожной системы Бухары в экономическом развитии региона.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Бухарская область, Ашхабадская железная дорога, народное хозяйство, грузоперевозки, станционная деятельность, стахановское движение, социалистическое соревнование, станция Каган, станция Кызылтепа, станция Каракуль, экономическое развитие.

THE ROLE OF BUKHARA RAILWAY TRANSPORT IN THE NATIONAL ECONOMY OF THE REPUBLIC

Abstract. This article analyzes the role of railway transport in the Bukhara region within the national economy of the republic and its historical development processes. In particular, it examines the operation of the Ashgabat railway line through the Bukhara region during the 1950s–1980s and its economic and strategic importance. The study highlights the role of railway transport in the post–World War II recovery of the national economy, the acceleration of freight transportation, and the delivery of cotton and raw materials to the central regions of the USSR. Furthermore, based on the activities of stations such as Kagan, Kyzyltepa, and Karakul, the article analyzes railway workers' performance, socialist competitions, and the Stakhanovite movement aimed at increasing labor productivity. The study reveals the importance of the Bukhara railway system in the economic development of the region.

Keywords: railway transport, Bukhara region, Ashgabat railway, national economy, freight transportation, station operations, Staxhanovite movement, socialist competition, Kagan station, Kyzyltepa station, Karakul station, economic development.

Buxoro viloyati o'zining geografik joylashuviga ko'ra, O'zbekistonning janubiy-g'arbiy qismida, Turkmaniston Respublikasi bilan chegara hududda joylashgan. Shu sababli o'tgan asrning 1950–1980-yillarida temir yo'l orqali ushbu respublika bilan ham bog'langan bo'lgan. Ashxobod temir yo'lining bir qismi Buxoro viloyatidan ham o'tib, bu yo'ning ahamiyati respublikadagina emas, Ittifoqda ham katta bo'lgan. Ashxobod temir yo'li Xorazm va Qoraqalpog'iston ASSR xalq xo'jaligining rivojlanishida ham katta ta'sir ko'rsatgan¹. Ayniqsa, Ikkinchi jahon urushidan so'ng, xalq xo'jaligini tiklash muhim vazifalardan biri bo'lib, "Markaz"dan qurilish va sanoat mollarini keltirish, O'zbekiston hududidan paxta va turli xomashyolarni SSSR markaziga yetkazib berish borasida ishlar qizg'in tus olgan. Ishchilar turli tashabbuslar va musobaqalar orqali belgilangan rejadani ortiq ishlashga chorlangan. Urushdan keyingi yillarda bu "Staxanovchilik harakati" shiori ostida amalga oshirilgan². 1950-yilgi ma'lumotlarga qaraganda, Kogon temir yo'li ishchilari orasida 190 kishi staxanovchilik harakatiga kirishgan³. Ishchilarni ko'p yuk ortish va tushirishga chorlovchi yana bir vosita bu sotsialistik musobaqa shakli bo'lib, 1950-yilda ushbu musobaqada Ashxobod temir yo'li Kogon bo'limiga qarashli Olot stansiyasi jamoasi muvaffaqiyat qozongan. Xalq xo'jaligi uchun zarur bo'lgan yuklarni o'z vaqtida poyezdlarga yuklash va jo'natish jadvallarini bajarishga jiddiy e'tibor qaralilib, musobaqa yakunida stansiya jamoasi birinchilikni qo'lga kiritgan. Ayniqsa, iyul oyi ko'rsatkichlari yuqori darajada bo'lgan⁴. Ammo, ishchilarning moddiy rag'batlantirishga oid ma'lumotlarga duch kelinmadi.

Musobaqalar stansiyalardan tashqari temir yo'l bo'limlari orasida ham bo'lib, Ashxobod temir yo'lining Krasnovodsk bo'limi 1951-yilning olti oyi ichida 1949-yilning shu davriga nisbatan ikki barobar ko'p yuk tashigan va Stalinobod temir yo'li bilan sotsialistik musobaqada g'olib chiqqan⁵. 1951-yilgi ma'lumotlarda Kogon va Krasnovodsk temiryo'lichilari o'zaro sotsialistik musobaqa shartnomasini tuzganliklari, kogonliklar yanvar oyi rejasini 108 foiz bajarganligi, vagonlarning bo'sh turishining oldini olish, ish soatini tejash hisobiga 8 ming so'm iqtisod qilib qolingani bilan bog'liq ma'lumotlar mavjud⁶. Butun temir yo'l tizimi bir-biri bilan musobaqalashayotgan mayda tashkilotlardan iborat bo'lib qolgan. Ammo, bizning asosiy tadqiqot yo'nalishimiz Buxoro viloyati temir yo'l tizimi bo'lganligi sababli, asosan, temir yo'l stansiyalari xususida to'xtalib o'tishni lozim topdik. "Buxoro haqiqati" 1951-yilgi sonlarining birida "Mayoldi vaxtasi" nomli maqola chop etilib, Qiziltepa stansiyasi jamoasi unumli mehnat qilayotganligi "Staxanovchi ishchilar" va "A'lo temiryo'lechi" nishonlari olayotganlar ko'payayotgani keltirib o'tilgan⁷. Oradan ikki oy o'tib, matbuotda yana Qiziltepa stansiyasi yutuqlari o'rnak sifatida keltirilib, iyul oyi topshiriqlari oshirib bajarganligi, ilg'or temiryo'lichilar faoliyatiga qisqacha to'xtalib o'tilganligini ko'rishimiz mumkin⁸. Ashxobod temir yo'lining Buxoro viloyati hududida joylashgan stansiyalari xususida bu kabi xabarlarini ko'plab uchratish mumkin. Masalan, Qorako'l stansiyasining 1951-yil olti oylik rejani bajarganligi, umumiy yuk tushirish va yuklash ishlari 125 foiz miqdorida bajarilganligi, stansiyadagi ilg'or ishchilar va ularning staxanovchilik harakatlariga oid ma'lumotlar yuqorida keltirilgan fikrlarimizni asoslashga xizmat qiladi⁹.

Xalq xo'jaligi yuklarini tashish ishlari hamisha ham ko'ngildagidek bo'lmagan. Ayrim hollarda qabul qilingan rejalar va majburiyatlar bajarilmagan. Masalan, Buxoro temir yo'l

¹ Транспорт СССР: итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. – М.: Транспорт, 1967. – С. 79.

² O'zMA., R-608-fond, 9-ro'xat, 665-yig'majild, 33-varaq.

³ Турсунов М., Шабанова Н. Олис йиллар, олис йўллар (Бухоро темир йўли бўлими тарихи, унинг ижодкорлари ҳаётидан лавҳалар). – Когон: Темирйўлчи, 1997. – Б. 45.

⁴ Хўжакулов М. Мусобақа натижалари. // Бухоро ҳақиқати. 1950 йил, 30 июль. 152 (3267)-сон.

⁵ Социалистик мусобақа байроғини янада баланд кўтарамиз. (Когон темир йўли 4-бўлим станция сиёсий бўлим бошлиғининг ўринбосари ўрток Н.Тимофеев билан суҳбат). // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 5 август. 155 (3528)-сон.

⁶ Попов В. Темир йўл ишчилари муваффақияти. // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 11 март. 50 (3425)-сон.

⁷ Майолди вахтаси. // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 20 апрель. 78 (3453)-сон.

⁸ Фаттоев М. Темирйўлчилар куни шарафига. // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 5 август. 155 (3528)-сон.

⁹ Умаржонов Л. Социалистик мусобақанинг ёрқин натижаси. // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 5 август. 155 (3528)-сон.

stansiyasi yuk tashish yillik rejasini birinchi noyabrgacha bajarish va 1952-yil 1-yanvargacha rejadan tashqari 850 vagon yuk yuklash majburiyatini olgan. Ammo, kechki smena yaxshi tashkil etilmaganligi sababli reja bajarilmagan. Stansiya rahbarlari chora ko'rish o'rniga vagonlarni bo'sh turgani uchun jarima solish bilan shug'ullanganlar. Oktabr oyi holatida 35 ta vagon 4 soatdan 35 soatgacha bo'sh turgan¹. Buxoro temir yo'l stansiyasi 1951-yilning birinchi yarmida yaxshi ishlagani, stansiya ma'muriyati va partiya tashkiloti muvaffaqiyatlarni mustahkamlamay ishning susayib ketishiga yo'l qo'ygani, stansiya ma'muriyati va boshlang'ich partiya tashkiloti o'z oldilariga qo'ygan muhim vazifalarni bajarish uchun jamoani safarbar eta olmayotganligi Buxoro shahar Partiya qo'mitasida ham ko'rib chiqilgan². 50-yillar uchun bu kamdan-kam uchraydigan holat bo'lgan. Ko'pgina ma'lumotlar staxanovchilik harakatining kuchayganligini ko'rsatadi. 1951-yilning yetti oylik rejasini hisob-kitobiga ko'ra, Kogon temir yo'l stansiyasi rejani oldindan bajargan. Bunda staxanovchilik harakati muhim rol o'ynagan. Staxanovchi dongdor mashinist Anatoliy Korolyov bu davrda sakkiz oylik rejani muddatidan oldin bajarib namuna ko'rsatgan³. Shuningdek, matbuot sahifalarining birida Ashxobod temir yo'li Qiziltepa stansiyasi mehnat unumdorligi samarali ekanligi keltirilib, staxanovchilik harakati targ'ib qilingan. Staxanovchilik asosida ishlayotgan P.Klimenkov va A.Saidov (ustalar) yetti oylik rejani muddatdan oldin bajargan bo'lsalar, Galina Bogomolova va Mariya Volchuklar sakkiz oylik rejani avgustning besh kunligida bajarganliklari keltirib o'tilgan⁴. Yuqorida ta'kidlanganidek, korxonalar va ular ichidagi mayda bo'linmalargacha musobaqa jarayonlari kirib borgan bo'lib, Kogon lokomotiv deposida lokomotivchilar uch kolonnadan iboroat guruhda o'zaro musobaqalashganlar. 1951-yil mart oyi holatida K.Goryayev jamoasi oldinda borgan bo'lib, ular lokomotiv aylanma vaqtini 2,2 soatga kamaytirib, poyezdlar tezligi oshgan. Ilg'orlardan Platov fevral oyida 14 tonna yoqilg'i tejagan. elektrosex boshlig'i Kondratyev esa oylik rejasini 234 foiz, Samoylov 213 foiz qilib bajargan. Jamoa fevral oyi topshirig'ini 170 foiz bajargan⁵. Temir yo'l stansiyalarida yuk ortish va tushirish doimiy ravishda ko'payib borgan. 1952-yilda Olotdagi temir yo'l razyezdining jamoasi mayoldi sotsialistik musobaqa oldidan tinchlik vaxtasida turib yuk ortish va jo'natish ishlarini bajargan. Birinchi kvartal rejasini oshirib bajarilgan. Ayniqsa, yuklarni jadval bo'yicha jo'natishda rejani 150 foiz bajargan A.Oralov, S.Bozorovlar alohida e'tirof etilgan⁶.

1952-yilda temiryo'lchilar kuni uchinchi avgustga to'g'ri kelgan bo'lib, o'sha davrda barcha sohada bo'lgani singari temiryo'lchilar I.Stalinga maktub yo'llaganlar. Ular maktubda, 1952-yilda yuk ortish rejasini muddatidan ilgari bajarish, rejadan tashqari 120 ming vagon toshko'mir, 130 ming tonna neft mahsulotlari, 50 ming vagon qora metallar, 10 ming vagon ruda, 30 ming vagon minerallar va binokorlik materiallari ortish majburiyatini olganlar⁷. Bu kabi tashabbuslar, mehnat majburiyatlari o'sha davrda rag'batlantirib borilgan, yuk tashish hajmi ortib borgan. Jumladan, Buxoro stansiyasida yuk jo'natish oylar davomida ko'payib, iyun oyi rejasini 131,3 foiz bajarilgan. Bu davrda K.Saidov boshliq yuk brigadasi yarim yillik rejani 135 foiz bajargani T.Hamroyev, A.Hamroyev va A.Jumayevlar oylik normani 160 foiz bajarayotgani, tarozibon J.Kudelkina yuk jo'natish rejasini oshirib bajarish bilan birga ishning xizmat haqining 28 foiz arzonlashishiga erishgani "Buxoro haqiqati"ning 1952-yil 19-iyun sonida keltirilgan⁸. Biroq, rag'batlantirishlarga oid ma'lumotlarga duch kelinmadi.

50-yillarda mahalliy aholi tomonidan temir yo'lni kesib o'tishda noo'rin holatlar temir yo'l tizimi faoliyatiga salbiy ta'sir ko'rsata boshlagan. Shu sababli avto va ot-arava transportining temir yo'l pereyездlaridan o'tishi, chorva mollarini temir yo'l izi orqali haydab o'tkazish kabi holatlarni temir yo'l tizimidagilarga xalaqit berishining oldini olish maqsadida SSSR yo'llar ministrining o'rinbosari N.Gundobin tomonidan 1953-yil 31-avgustda SSSR qishloq xo'jaligi ministri o'rinbosari Ya.Volchenko bilan kelishilgan "Chorva mollarini temir yo'l izi orqali haydab o'tish

¹ O'zMA., R-608-fond, 9-ro'xat, 665-yig'majild, 86-varaq.

² Комков И. Бухоро темир йўл станциясининг иши яхшилансин! // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 17 ноябрь. 228 (3601)-сон.

³ Гермер Ф. Стахановчилик ҳаракатини тобора кучайтирайлик. // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 31 август. 173-сон.

⁴ Стахановча тинчлик вахтасида. // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 21 август. 166 (3539)-сон.

⁵ Ганиев К. Тинчлик вахтасида туриб... // Бухоро ҳақиқати. 1951 йил, 6 март. 46 (3422)-сон.

⁶ Мўминов Ш. Темирийўлчилар муваффақияти. // Бухоро ҳақиқати. 1952 йил, 6 апрель. 70 (4702)-сон.

⁷ Бутуниттифок темирийўлчилар куни. // Бухоро ҳақиқати. 1952 йил, 5 август. 154 (4786)-сон.

⁸ Михайлов С. Коллективнинг ғайрати. // Бухоро ҳақиқати. 1952 йил, 19 июнь. 142 (4774)-сон.

to'g'risidagi qoidalar" imzolangan¹. Ushbu qarorga keyingi davrlarda ham yetarli darajada amal qilinmaganligi sababli davriy matbuotda bu qoidalar qayta-qayta bosilgan².

Turli davlat ahamiyatiga oid tadbirlarda ham sotsialistik musobaqalar tashkil etilgan bo'lib, 1954-yilda SSSR Oliy Sovetiga saylovlar sharafiga Kogon lokomotiv deposi teplovoz kolonnasini tashkil etgan. Uning tarkibiga mashinistlardan Goryayev, Koropkin, Platonov, Golub va Geldiyevlar kirgan. Bu kolonna saylov kunigacha rejadani tashqari 121 ming tonna yuk tashigan. Kolonna 14 mart kuni yuk poyezdini 56 daqiqa oldin Kogonga keltirib, 6-saylov uchastkasiga borib ovoz bergan³. Bu kabi holatlar barchaga namuna sifatida matbuotda e'lon qilinib borilgan.

50-yillarning o'rtalarida Kogon temir yo'l uzeli yirik saralovchi stansiyaga aylanib, eng ko'p yuk aylanmasini ta'minlash uchun ko'p miqdorda yangi yo'llar (liniyalar) qurilgan. 1954-yilda uzelda yuk ortish 1940-yildagiga nisbatan uch marta ko'paygan. Texnika tezligi 90 foizga oshib, og'ir vaznli poyezdlarning harakati tufayli ularning yuk ko'tarishi 40-100 foizgacha oshgan⁴. Bu xalq xo'jaligini rivojlantirish jadal su'atlar bilan borayotganligini ko'rsatadi. Yuk tashish ham oylar davomida ko'payib borgan. 1955-yilning dastlabki oylaridayoq Kogon lokomotiv deposi besh yillikni muddatidan oldin bajargan. Bu ko'rsatkichlarga yangi texnikalarni qo'llash orqali erishilgan. Besh yillik rejaning muddatidan oldin bajarilganligi xususida Lokomotiv deposidagi og'ir vaznli poyezdning katta mashinisti V.Koropkin "Buxoro haqiqati" muxbiri bilan suhbatda: "Depo jamoasi KPSS MK iyul plenumi qarorlarini bajarish uchun kurashayotganligi, xalq xo'jaligi yuklarini tashishning beshinchi besh yillik va 1955-yil topshirig'ini ortig'i bilan bajarilganligi, o'tgan yillar davomida davlatning 3,5 mln ga yaqin pul mablag'i tejalganligi, Vasiliy Koropkinning o'zi 65 ta poyezdni tegishli manzilga yetkazib, 13 846 tonna yuk tashiganligi, smenadoshi Klochkova va uning yordamchisi Sodiqovlar 89 ta og'ir vaznli poyezdni manzilga yetkazganligi, yanvarning o'n uch kuni ichida vagonlar sonini hamda poyezdning texnik tezligini oshirib borish hisobiga rejadani tashqari 13,7 ming tonna miqdordagi yuk o'z manzilga yetkazilganligi, og'ir vaznli poyezd mashinistlari 1950-yilga nisbatan ikki barobar ko'payganligini" qayd etgan. 1956-yil 15 kunlik topshirig'ini ikki kun oldin bajargan jamoa KPSS XX syezdi sharafiga boshlangan sotsialistik musobaqani avj oldirib, og'ir vaznli poyezd mashinistlari safini kengaytirish tartiblarini ko'rayotganligini bayon qilgan⁵. Xalq xo'jaligi bilan bog'liq og'ir vaznli yuklarni tashishda mashinistlarni ko'paytirish rag'batlantirilgan.

1956-yilda KPSSning XX syezdi bo'lib, unda SSSR xalq xo'jaligini rivojlantirishning 1956-1960-yillarga mo'ljallangan oltinchi besh yillik rejasi qabul qilingan. Ushbu reja barcha tashkilotlarda ham muhokama qilingan bo'lib, Kogon temir yo'li 9-distansiyasi jamoasida ham muhokama qilingan⁶. 1956-yil 21-yanvardagi muhokamada yo'l ustasi Tohirov direktivalar proyektida temir yo'l xo'jaligini rekonstruksiya qilish va uning holatini tobora yaxshilash alohida ko'rsatib o'tilganligini ta'kidlab, yillik rejani ikki oy oldin bajarishda barcha imkoniyatlardan foydalanish kerakligini ta'kidlagan⁷. Temiryo'lchilarning ushbu rejani qo'llab-quvvatlashiga oid ma'lumotlarni ko'plab uchratish mumkin.

50-yillarning ikkinchi yarmidagi ma'lumotlar tahlilida ko'proq xalq xo'jaligi yuklarini tashib berish va yoqilg'ini tejash kabilar ustunlik qiladi. Bajarilgan rejalar, olingan majburiyatlar, ilg'orlar xususidagi axborotlarda bu hol tez-tez ko'zga tashlanadi. Masalan, Kogon lokomotiv deposining og'ir vaznli poyezd haydovchisi S.Maslov temiryo'lchilar kuni sharafiga o'z

¹ Когон темир йўл дистанцияси. // Бухоро ҳақиқати. 1954 йил, 9 октябрь. 201 (5348)-сон.

² Chorva mollarini poyezdlar, maxsus yo'llar va maxsus belgilangan joylardan tashqari haydab o'tish qat'iyani taqiqlanishi, temir yo'ldan kamida 300 metr uzoqlikda bo'lgan masofada mollarni faqat bog'lab qo'yib o'tlatish mumkinligi, temir yo'ldan ikki ming metr masofagacha esa, faqat doimiy nazorat ostida o'tlatish mumkinligi, temir yo'lga qarashli bo'lgan doirada temir yo'l distansiyasining boshlig'i tomonidan belgilangan joylarda mollarni o'tlatish va ularni albatta bog'lab qo'yish sharti bilan faqat temir yo'lchilar uchun ruxsat qilingani, temir yo'llardan chorva mollarini haydab o'tish va temir yo'l yaqinida mol o'tlatish qoidalarini buzganligi uchun javobgarlik tartibida yuz so'mgacha jarima to'lanishi, shuningdek, jinoiy javobgarlikka ham tortish tartiblari belgilab berilganligi keltirib o'tilgan. Chorva mollarini temir yo'llardan haydab o'tish qoidalarini. // Бухоро ҳақиқати. 1957 йил, 17 февраль. 35 (5958)-сон.

³ Каримов Ф. Локомотивчилар коллективининг бирдамлиги. // Бухоро ҳақиқати. 1954 йил, 16 март. 55 (5202)-сон.

⁴ О'зМА., R-608-fond, 9-го'ухат, 665-уиг'majild, 41-varaq.

⁵ Коропкин В. Оғир ваъзли поезд машинистлари сафини кенгайтирамиз. // Бухоро ҳақиқати. 1956 йил, 15 январь. 11 (5674)-сон.

⁶ О'зМА., R-608-fond, 9-го'ухат, 587-уиг'majild, 14-varaq.

⁷ Темирйўлчилар хурсандчилиги. // Бухоро ҳақиқати. 1956 йил, 22 январь. 16 (5679)-сон.

zimmasiga olgan sotsialistik majburiyatni bajarganligi, belgilangan me'yordan 1104 tonna ko'p yuk tashiganligi, shuningdek, 200 kg dan ortiq dizel yoqilg'isini tejab qolganligi keltirib o'tilgan bo'lsa, 1956-yil 30-oktabrda "Buxoro haqiqati" muxbiriga Kogon lokomotiv deposi kadrlar bo'limi mudiri A. Magel'niy ma'lumot berib, so'nggi to'qqiz oy ichida teplovozlarning bir kechakunduz yo'l bosishi 85-90 kilometr ga uzayganligi, 650 ming tonna yuk egalariga yetkazilganligi, mashinistlardan A. Mahmudov, Shirayeva va Rustamovlar bu borada yetakchi ekanligini aytgan². Bundan tashqari, 1956-yilning yakuniga ko'ra, Kogon lokomotiv deposi Butunittifoq sotsialistik musobaqada g'olib chiqqan. Bu hol ikkinchi marta ko'chma qizil bayroq va pul mukofoti olinishiga sabab bo'lgan. Yil davomida 3338 ta poyezd orqali rejadan tashqari bir mln tonna yuk tashilgan. Mashinistlar ko'p yuk tashish bilan bir qatorda 482 tonna yoqilg'ini tejaganliklari, bu esa 510 ming so'mlik mablag' ekanligi bilan bog'liq ma'lumotlar keltirilgan³. Ko'p yuk tashish va yoqilg'ini tejash kunning asosiy mavzusi bo'lib qolgan. Bu mavzu keyingi 1957-yil uchun ham taalluqli bo'lib, Qiziltepa temir yo'l stansiyasining ishchilari xalq xo'jaligi yuklarini vagonlarga ortish va tushirish bo'yicha birinchi kvartal rejasini oshirib bajarib, poyezdlar qatnovida xavfsizlikni ta'minlash qoidalariga qat'iy amal qilib kelayotganliklari alohida diqqatga molik ekanligi ta'kidlangan. Temir yo'l tizimida 1926-yildan buyon yukchi sifatida ishlab kelayotgan Rajab ota Omonov faoliyati boshqalarga namuna sifatida keltirib o'tilgan⁴. Keksa temiryo'lchilar faoliyati yoshlarga o'rnak sifatida keltirib o'tilgan.

Har bir stansiya yil boshida o'z zimmasiga olgan rejadan tashqari majburiyatlar ham olgan bo'lib, 1957-yil Buxoro temir yo'l stansiyasi yuk ortish va tushirish yillik planini beshinchi dekabrgacha, vagonlarning bekor turishini belgilangan normaga qaraganda 30 daqiqaga qisqartirish, yuk ortish kontorasi bo'yicha mexanizatsiyalashtirilgan ishlar rejasini 120 foiz bajarish, har bir vagon o'qi bo'yicha belgilangan yuklash statistik rejasini 0,2 tonnaga, konteyner bo'yicha 1 foizga oshirish, majburiyatni oshirish hisobiga yil mobaynida 120 ta vagonni tejab qolishga erishish, mehnat unumdorligini 20 foiz oshirish, yo'llarni ta'mirlash bo'yicha rejada belgilangan ishlarni birinchi noyabrgacha bajarish majburiyatini olgan⁵. Ushbu majburiyatlar har doim ham to'raligicha bajarilgan deb bo'lmaydi.

1957-yil Sobiq SSSRda Oktabr inqilobining qirq yillik tantanalari o'tkazilgan bo'lib, Kogon sanoat korxonalari, Ashxobod temir yo'li Kogon bo'limining ishchilari muhandis-texnik xodimlari unga munosib mehnat sovg'alari bilan ishtirok etish maqsadida sotsialistik musobaqa boshlab yuborganlar⁶. Ashxobod temir yo'li Kogon bo'limi ishchilari birinchi kvartalda 900 ga yaqin og'ir vaznli poyezdlar jo'natib, belgilangan darajadan tashqari 300 ming tonna yuk tashilishi ta'minlangan.

Xalq xo'jaligi yuklarini tushirish va vagonlarga yuklashda 1958-yildan boshlab konveyer usuli joriy qilina boshlangan. Shu yili Qiziltepa temir yo'l stansiyasi o'n bir oylikda belgilangan yuk ortish va tushirish rejasini muddatidan oldin bajargan. Yuk tushirishning konveyer usuli natijasida vagonlarning bo'sh turishi oktabr va noyabr oylarida ikki soatga qisqarib, mehnat unumdorligi 8 foiz oshgan⁷. Xalq xo'jaligi yuklarini tashishda innovatsiyalar joriy qilish ishlari olib borila boshlanganligini guvohi bo'lish mumkin.

Xulosa qilib aytganda, dastlab Ashxobod temir yo'li, keyinroq O'rta Osiyo temir yo'li tarkibida bo'lgan Buxoro viloyatidagi temir yo'l korxonalari faoliyati 1950–1980-yillar davomida xalq xo'jaligining rivojlanishida o'rni beqiyos bo'lib, doimiy ravishda ilg'or jamoalardan biri bo'lib kelgan. Temir yo'l faoliyatida kamdan-kam hollarda qoniqarsiz holatlar uchragan. Shu sababli temiryo'lchilarni o'z davrining mafkuraviy, ma'naviy va g'oyaviy jihatdan ham yetakchi kishilari bo'lgan deb xulosa qilish mumkin.

¹ Рахмонова М. Илгор машинистнинг тортиғи. // Бухоро ҳақиқати. 1956 йил, 22 июль. 147 (5810)-сон.

² Магелний А. Темирийўлчи новаторлар ташаббуси. // Бухоро ҳақиқати. 1956 йил, 30 октябрь. 217 (5880)-сон.

³ Нарзуллаев И. Қизил байроқли депо. // Бухоро ҳақиқати. 1956 йил, 19 декабрь. 252 (5915)-сон.

⁴ Саидов Б. Темирийўлчилар ғайрати. // Бухоро ҳақиқати. 1957 йил, 12-аперль. 73 (5996)-сон.

⁵ Бухоро темир йўл станцияси. // Бухоро ҳақиқати. 1957 йил, 19 апрель. 78 (6001)-сон.

⁶ О'зМА., R-608-fond, 9-го'ухат, 587-yig'majild, 23-varaq.

⁷ Фадеев А.Б. Темир йўл станциясини кенгайтириш керак. // Бухоро ҳақиқати. 1958 йил, 5 декабрь. 240 (6422)-сон.