

QORAQALPOG'ISTONDA HAVO YO'LLARINING XALQ

XO'JALIGIDAGI AHAMIYATI

Qitaybekov Azizbek Kenesbek o'g'li

Berdoq nomidagi Qoraqalpoq davlat univertiteti

Rezyume:

Ushbu maqolada Qoraqalpog'istonda havo transportining shakllanishi va rivojlanishida "Dobrolet" aksiyadorlik jamiyatining o'rni va ro'li hamda mahalliy avialiniyalarning tashkil qilinishi haqida malumotlar berilgan.

Tayanch so'zlar: Dobrolet, aviatsiya, havo transporti, samolyot, To'rtkul, avialiniya, uchuvchi, parvoz, texnika, aerodrom.

ЗНАЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПУТЕЙ В ЭКОНОМИКЕ КАРАКАЛПАКСТАНА.

Қытайбеков Азизбек Кеңесбекович

Ключевие слова: Добролет, авиация, воздушный транспорт, самолет, Торткуль, авиакомпания, летчик, полёт, техника, аэродром.

Резюме: В данной статье представлена информация о месте и роли акционерного общества «Добролет» в становлении и развитии воздушного транспорта Каракалпакстана и становлении местных авиалиний.

THE IMPORTANCE OF AIR ROUTES IN THE ECONOMICS OF KARAKALPAKSTAN.

Qitaybekov Azizbek.Kenesbek o'g'li

Key words: Dobrolet, aviation, air transport, airplane, Tortkul, airline, pilot, flight, equipment, airfield.

Summary: This article provides information about the place and role of the joint stock company "Dobrolet" in the formation and development of air transport in Karakalpakstan and the formation of local airlines.



1924-yili aprel oyida Xorazm va Qoraqalpog'iston xaliqlari uchun katta xavflilik - Amudaryo oblastining Shoraxan bo'lisligiga tegishli «Oq-qamish» qishlog'ida oba kasalligi kelib chiqqanda, aeroplarda mutaxassis vrachlardan iborat maxsus komissiya va medikamentlar jalb qilingan.

Qoraqalpog'istonda birinchi samolyot vujudga kelganda odamlar qo'rqib qarab, ayrim odamlar uni «shayton» deb tushunib uylariga kirib berkingan [3.].

1927-yili Qoraqalpog'istonda aviatransport paydo bo'lib, o'sha yili Charjow - To'rtkul - Yangi Urganch va Mo'ynoq orasida pochta, yo'lovchilar tashiydigan avia aloqa o'rnatildi. Transportning bu turining ahamiyati yil sari yuksaldi. Qoraqalpog'iston samosida birinchilar qatorida havo yo'llarini bo'shlab berganlar, o'z ishiga sadoqatli letchiklardan I. Vasilev, A. Sichev, B. Tixomolov, N. Dorogokov, V. Fedorov, S. Bogdanovlar, aviotexniklardan O. Kalmenov, A. Usmanov, A. Parfenov va boshqalar bo'ldi.

1931-yil 1-dekabrda aerodromlar va samolyotlar qo'nish polosalari uchun Qo'ng'iro't va Chimboyda yer ajratib berildi. 1932-yilning aprelida To'rtkul aerodromi uchun yer ajratildi [2, 9].

Qoraqalpog'istonda 1932-yildan e'tiboran havo transportida uzilishlarsiz pochta - yuk va yo'lovchilar tashish yaxshi yo'lga qo'yildi. 1932-yilning fevral oyidan e'tiboran Charjow va To'rtkul shaharlari orasida bevosita avialiniya ochildi.

1933-yilda Toshkentda Butunrossiya "Dobrolet" havo floti agentligining "O'rta Osiyo bo'limi" tashkil etildi. Qoraqalpog'iston Respublikasi Markaziy davlat arxivida havo transporti tarixini o'rganib, "Dobrolet"ning O'rta Osiyo filiali Toshkent shahri, Pushkin ko'chasi, 9-uyda joylashganligini aniqladik.[2]

1923-yil sentyabr oyida Petrov M. P. Amudaryo viloyatining "Dobrolet" vakili etib tayinlandi. Unga "Dobrolet" O'rta Osiyo filialining 347-sonli qarori berildi va ushbu farmonga asosan "Dobrolet" vakillarining tegishli ko'rsatmalari bilan Qoraqalpog'istonning shahar va qishloq joylarida tuman filiallarini ochish uchun Petrov M.P. taminlash zarur edi.[2]

1923-yil 7-oktabrda "Dobrolet" muassasasi muvaqqat ma'muriyati majlisida Krutovning Buxoro-Xiva havo yo'li ochilishi haqidagi bayonoti eshitildi. Mazkur yig'ilishda qaror qabul qilindi va "Ko'hna Buxoroda aviastansiya qurishning uzoq muddatga mo'ljallanishi va investitsiyalar yetarli ekanligini inobatga olib, Kogonda, Dargan-otadagi vaqtincha konlarni jihozlashni boshladi."



1923-yil 24-oktabrda rasman ochilishi kerak bo'lgan Buxoro-Xiva havo yo'li masalasi hal qilindi. Tez orada Dargan-ota va To'rtkul konlari jalb qilindi. Buxoro-Xiva havo yo'lining ochilishiga quyidagilar sabab bo'ldi. Birinchidan, Buxoro Respublikasi poytaxtini Xorazm Respublikasi poytaxti bilan bog'lash maqsadga muvofiq deb topildi. Ikkinchidan, 467 km yo'lni boshqa transport vositalari bilan bosib o'tish uchun 10-12 soat vaqt ketgan bo'lsa, samolyot bu yo'lni 3,5-4 soatda bosib o'tgan.

1923-yil 21-noyabrda Amudaryo viloyati ijroiya qo'mitasi prezidiumida "Dobrolet" vakili Petrov "aerodrom haqidagi bayonot"ni eshitdi. Dastlabki chizma va rejani ko'rib chiqib, ijroiya qo'mita prezidiumi "uning kattaligi va chegarasiga ko'ra, rejada ko'rsatilgan yerning o'rni "Dobrolet" aksiyadorlik jamiyatiga belgilansin", degan qarorga keldi. Qoraqalpog'istonni odamlar bilan bog'lashda havo yo'llarining ahamiyati inobatga olinib, aerodrom ochilishini tezlashtirish maqsadida tezkor ishchilar bilan ta'minlash taklif etildi. Shunga ko'ra, shahar kommunal xo'jaligi korxonasi aeroport uchun zarur jihozlarni bepul jo'natish topshirildi. Shunday qilib, 1924-yil aerodromning er uchastkasi to'liq rejalashtirilgan. Tortkul aerodromi Amudaryoning qirg'og'i va Yangi Bo'zjap kanali o'rtasida joylashgan bo'lib, 150 x 200 sajen (bir sajen 2,13 metrga teng) maydonni egallaydi.

Turkiston ichki ishlar xalq komissiyasi hisobotiga ko'ra, Qoraqalpog'istonda birinchi samolyot 1924-yil 26-yanvarda yaratilgan.

Oradan ko'p o'tmay, 1924-yil aprel oyida Amudaryo viloyatining Shoraxon bo'lisligi yaqinidagi "Oq-qamish" qishlog'ida oba kasalligi kelib chiqqanda, aeroplarda malakali shifokorlardan iborat maxsus kommissiya va medikamentlar yuborilgan.

Qoraqalpog'istonda birinchi samolyot paydo bo'lgach, odamlar unga qo'rquv bilan qarashdi, ba'zilar esa "shayton" deb o'ylab, uylariga yashirinishdi.

1924-yil 19-yanvardan 1925-yil 1-yanvargacha Kogon-To'rtkul-Xiva havo yo'nalishida 44832 kilometr masofani bosib o'tgan, jami 199 kishi va 1645 kilogramm yuk pochta orqali jo'natilgan 94 ta reys amalga oshirildi.[6,76]

Ikkinchi havo liniyasi Kogon - Xiva, keyin esa Tashovuzda 1925-yil iyuniga kelib benzin saqlash va tarqatish markazi, dvigatellarni ta'mirlash uchun kichik ustaxona mavjud edi.



Qoraqalpog'istonda 1935-yili avialiniyalar To'rtkul Mo'ynoq, Chimboy, Xojeli bilan bog'lovchi mahalliy yo'nalishlar hisobidan ko'paydi. 1935-yilning yozida Qoraqalpog'istonning kelajak poytaxti hisoblangan Nukus shahri aerodromiga PO-4 samolyoti kelib qo'ndi. U saranchaga qarshi kurashish uchun kelgan samolyot edi. Qoraqalpog'iston Xalq Komissarlar Kengashi 1936-yili fuqoralik havo floti boshqarmasiga Charjow aeroportidan mustaqil respublika havo zvenosini tashkil etish masalasini qo'ydi. Bu masala ijobiy yechilib, Qoraqalpog'istonga havo zvenosi ajratildi. Unga avvalambor To'rtkul-Charjow, To'rtkul-Mo'ynoq (Xojeli, Chimboy qirg'oqlari bo'ylab) pochta-yo'lovchilar tashish vazifasi yuklandi. 2-darajali pilot Petr Karpovich Shpit zveno qo'mondoni bo'lib tayinlangan edi. [1,8].

1937-yilning oktabr oyidan e'tiboran Aralsk-Mo'ynoq havo liniyasi ochildi. Respublikada aeroportlar qurish va ularni jihozlash bo'yicha ko'p yumushlar ishlandi. 1939-yili Nukus aeroportining qurilishi va uni jihozlash ga 4 million rubldan oshiq sarmoya ajratildi (o'sha yillardagi baho bo'yicha). Tumandagi aeroportlarning qurilishi va jihozlashga 2 milliondan oshiq sarmoya ajratildi.[1, 17].

1939-yili Amudaryo deltasida Narkomzem tashkillashtirgan ekspeditsiya uch oy ishladi. Bu ekspeditsiyaning egaligida 18 samolyot mavjud edi. Amudaryo bo'yidagi sarancha 3 yil ichida yo'q qilindi. Buning barchasi aviatsiyaning yordamida erishildi.

Havo yo'llari transporti xalqning salomatligini saqlash ishiga qo'shgan hissasi katta bo'ldi. Uning xizmati har xil yo'nalishda bo'ldi. O'sha yillari xalqning salomatligiga ziyon yetkazuvchi qanotli nasekomalar ko'p edi. Shularning biri - bezgak tarqatuvchi mayda pashshalar. Qoraqalpog'istonda bezgak kasali bilan har yili o'n minglab odamlar kasallanar edilar, aksariyati o'lib, ko'pchilik umirbod mayib bo'lib qolar edi.[7;4]

O'sha yillari Qoraqalpog'istonning yo'lsiz,transport bo'lmagan holatlarda shifokorlarning bemorlarga tez yordam tashkil etishda ham aviatsiyaning xizmati katta bo'ldi. 1939-yili O'zbekiston fuqoralik flotiga tigishli maxsus To'rtkul aviaotryadi tashkillashtirildi. Bu aviaotryadning tashkillashtirilishi havo yo'llari transportining bundan keyingi rivojlanishining yangi bosqichini boshlab berdi.



Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Елмуратов Ы., Гришанович А. «Қарақалпақстанда хаўа транспортының пайда болыўы хэм раўажланыўы тарийхынан». Нөкис. «Билим» 1998-й.
2. Qoraqalpog'iston markaziy davlat arxivi. Ф. 166. Оп. 1.дело 1.
3. Таженов Б. «Пәрўаз». Нөкис, «Билим», 2013-й.
4. Ходжаев С.М. «Транспорт Узбекистана». Ташкент. Изд-во АН УзССР.
5. Камалов Т.К, Умаров Е.К. “Некоторые проблемы развития транспорта в Каракалпакии”. Нукус “Каракалпакстан”, 1970
6. Жаббаров А., Ахметов Л. “Транспортный комплекс Узбекистана в период развитого социализма”. Т., 1982.
7. Qosbergenov, B. (2022). NAWRIZBAY TAWMURATOV IS A MAN WHO DEDICATED HIS LIFE TO DEFENDING THE PEACE AND SCIENCE OF THE COUNTRY. Евразийский журнал социальных наук, философии и культуры, 2(13), 343-345.

