



ISSN 2181-9599

Doi Journal 10.26739/2181-9599

ЎТМИШГА НАЗАР

5 ЖИЛД, 12 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ

ТОМ 5, НОМЕР 12

LOOK TO THE PAST

VOLUME 5, ISSUE 12



ТОШКЕНТ-2022

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Муртазаева Рахбар Хамидовна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосари:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief Editor:

Джураева Нилуфар Далибаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

ТАҲРИРИЙ МАСЛАҲАТ КЕНГАШИ | РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ | EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори,
профессор, академик,
Ўзбекистон Миллий университети

Бобожонова Дилором Бобожонова
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари
университети

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Кебадзе Мадонна
тарих фанлари доктори,
Телави давлат университети

Аширов Адхам Азимбаевич
тарих фанлари доктори, профессор,
ЎзР ФА Тарих институти

Агзамова Гулчеҳра Азизовна
тарих фанлари доктори, профессор,
ЎзР ФА Тарих институти

Бурдиашвили Майя
тарих фанлари доктори,
Телави давлат университети

Кожакеева Ляззат Темировна
тарих фанлари доктори, доцент,
Хотин-қизлар давлат педагогика
университети

Ульжаева Шохистахон Мамажоновна
тарих фанлари доктори,
Тошкент кимё - технология институти

Дорошенко Татьяна Ивановна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Бабаджанова Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Ширванова Тарана Амирага кызы
тарих фанлари номзоди, доцент,
Азербайджон давлат
иқтисодиёт университети

Гофоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори, профессор
Самарқанд давлат университети

Эргашева Юлдуз Алимовна
Тарих фанлари доктори, профессор,
Қариши муҳандислик-иқтисодиёт
институти

Теймураз Ахалмосулишвили
тарих фанлари номзоди, профессор,
Телави давлат университети

Халикова Рахбар Эргашевна
тарих фанлари доктори, профессор,
Тошкент давлат техника университети

Ишанходжаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Эшов Боходир Жўраевич
тарих фанлари доктори, профессор
Қариши давлат университети

Махкамova Надира Раҳмановна
тарих фанлари доктори, профессор,
Тошкент ахборот технологиялари
университети

Абдуллаева Яхшибека Атамуратовна
тарих фанлари доктори, доцент,
Нукус давлат педагогика институти

Мустафаева Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари доктори
Ўзбекистон Фанлар академияси

Ерметов Аваз Абдуллаевич
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Джоробекова Айнуэр Эшимбековна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Қозоғистон дипломатия академияси

Раҳмонкулова Зумрад Бойхуразовна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Расулов Абдуллажон Нуриддинович
тарих фанлари доктори, профессор
Наманган давлат университети

Ковалев Борис Николаевич
тарих фанлари доктори, профессор
Санкт-Петербургда Тарих институти

Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Ауанасова Алима Мусировна
тарих фанлари доктори, профессор,
Қозоғистон давлат тарихи институти

Бегалинова Калимаш Капсамаровна
фалсафа фанлари доктори, профессор,
Қозоғистон Миллий университети

Хайдаров Муродилла Махмудалиевич
тарих фанлари доктори, профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Алнева Лале
тарих фанлари доктори,
Озарбайжон давлат университети

Сайнова Камола Давляталиевна
тарих фанлари доктори, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

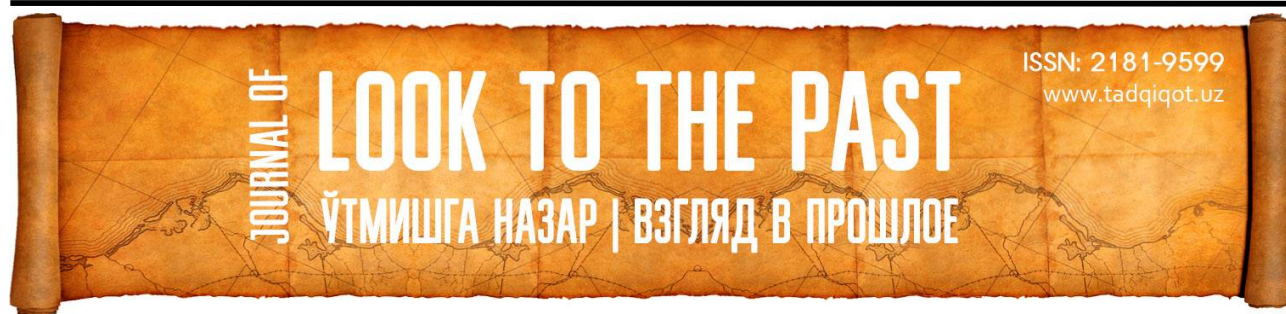
Исмаилова Алмаз
тарих фанлари доктори,
Догистон мустақил университети

Иноятова Диларам Маниглиевна
Тарих фанлари доктори (DSc)
Ўзбекистон Миллий университети

Одилов Аброр Анварович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Толибоева Нодира Одилжоновна
Тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Ўзбекистон жаҳон
тиллари университети


1. Ольга Кобзева, Нодирабегим Ваисова ЎРТА АСРЛАРДА ХИТОЙДА СУҒД МАДАНИЯТИ.....	4
2. Фуркат Бозоров БУГУНГИ КУН ЎЗБЕК ФИЛЬМЛАРИНИНГ ТАСВИРИЙ ЕЧИМИ.....	12
3. Муслима Базарова ПАРАЛИМПИАЧИ ХОТИН-ҚИЗЛАРНИНГ ЎЗБЕКИСТОН СПОРТИ РИВОЖИДАГИ РОЛИ.....	16
4. Бахтиёр Болтабаев XX АСР БОШЛАРИДА ТУРКИСТОН ЎЛКАСИДА САЙЛОВ ТИЗИМИДАГИ МУАММО ВА КАМЧИЛИКЛАР.....	23
5. Гулчеҳра Султанова СУРАТГА МУҲРЛАНГАН ТАРИХ: ХИВАЛИК УСТАЛАР.....	27
6. Холмамат Раупов МУРУНТОВ – ЖАҲОННИНГ НОЁБ ЖАВОҲИРИ.....	33
7. Саламат Сулайманов XX АСР БОШИДА АМУДАРЁ СУВ ЙЎЛИ ТАРИХИДАН.....	39
8. Ислом Қаршиев XVII-XVIII АСРЛАР МАРКАЗИЙ ОСИЁ МУТАФАККИРЛАРИ АСАРЛАРИДА ТАСАВВУФИЙ-ИРФОНИЙ ҒОЯЛАРНИНГ ГУМАНИСТИК МОҲИЯТИ (СЎФИ ОЛЛОЁР, ҲУВАЙДО АСАРЛАРИ АСОСИДА).....	46
9. Манзура Хасанова ФАРҒОНА ВОДИЙСИНИНГ ТАРИХИЙ ВА МАДАНИЙ МЕРОСИ ТАРИХИЙ РЕТРОСПЕКТИВАДА.....	53
10. Бахромжон Хайназаров ТУРКИСТОН ГЕНЕРАЛ-ГУБЕРНАТОРЛИГИДА АҲОЛИНИНГ ЭТНИК КЛАССИФИКАЦИЯСИ ТАРИХИДАН.....	60
11. Нодира Раджабова “МАВРИГИ”ЛАР БУҲОРО ҚЎШИҚЧИЛИК САНЪАТИНИНГ НОДИР НАМУНАСИ СИФАТИДА.....	65
12. Юлдуз Холхужаева САМАРҚАНД ВИЛОЯТИ АҲОЛИСИНИНГ МИЛЛИЙ ТАРКИБИ РУС МАНБАЛАРИДА (XIX АСР II-ЯРМИ).....	73



Саламат Арепбаевич Сулайманов,
Қорақалпоқ давлат университети

XX АСР БОШИДА АМУДАРЁ СУВ ЙЎЛИ ТАРИХИДАН

For citation: Salamat A. Sulaymanov, FROM THE HISTORY OF THE AMUDARYA WATERWAY AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY. Look to the past. 2022, vol. 5, issue 12, pp.39-45

 <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7482935>

АННОТАЦИЯ

Мақолада XX аср бошида Амударё сув йўли тарихи, хусусан, Қорақалпоғистонда бу даврда флотилия, яъни сув йўли орқали юк ташиш билан боғлиқ маълумотлар, бу бўйича олиб борилган ишлар хусусида сўз юритилади. Ўлкада товар пул муносабати ўсиб, капиталистлик муносабатлар пайдо бўла бошлади. Метрополия ва унинг маҳсулотини сотиш учун қўшимча йўналиш очиш мақсадида чор ҳукумати ер-сувдан фойдаланиш соҳасида бир қатор тадбирларни амалга ошириб, улар Қорақалпоғистонда товар-хом ашё базасининг, деҳқончиликнинг ривожланишига ва Россия капиталининг кириб келишига объектив вазиятларни яратди

Таянч сўзлар: Амударё, флотилия, Ўрта Осиё, Орол денгизи, пуд, Амударё бўлими, станция, қайиқ.

Саламат Арепбаевич Сулайманов,
Каракалпакский государственный университет

ИЗ ИСТОРИИ АМУДАРЬИНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается история Амударьинского водного пути в начале XX века, в частности, в Каракалпакстане, сведения, касающиеся флотилии, то есть перевозки грузов водным путем, и работы, проводимые в связи с этим. В стране росли товарно-денежные отношения, стали возникать капиталистические отношения. Чтобы открыть дополнительный канал сбыта метрополии и ее продукции, царское правительство осуществило ряд мероприятий в области земле- и водопользования, что создало объективные условия для развития товарной базы, сельского хозяйства и притока российского капитала в Каракалпакстане.

Ключевые слова: Амударья, флотилия, Средняя Азия, Аральское море, пуд, Амударьинский участок, станция, катер,

Salamat A. Sulaymanov,
Karakalpak State University

FROM THE HISTORY OF THE AMUDARYA WATERWAY AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

ABSTRACT

The article deals with the history of the Amudarya waterway at the beginning of the 20th century, in particular, in Karakalpakstan, the information related to the flotilla, that is, the transportation of goods by waterway, and the work carried out in this regard. Commodity-money relations grew in the country, capitalist relations began to take shape. In order to open an additional sales channel for the metropolis and its products, the tsarist government carried out a number of measures in the field of land and water use, which created objective conditions for the development of a commodity base, agriculture and the influx of Russian capital into Karakalpakstan.

Index terms: Amudarya, Flotilla, Central Asia, Aral Sea, pud, Amudarya section, station, boat.

Кириш қисми (Introduction)

Россия империяси Ўрта Осиё ерларини босиб олганидан сўнг, ўлкада ўзининг иқтисодий ва сиёсий аҳволини мустаҳкамлашга интилиб, бир қатор тадбирларни амалга оширди. Ер, солиқ, сув ва ирригация соҳасида ўзгаришлар жорий қилинди. Ўлкада товар пул муносабати ўсиб, капиталистлик муносабатлар пайдо бўла бошлади. Метрополия ва унинг маҳсулотини сотиш учун кўчимша йўналиш очиш мақсадида чор ҳукумати ер-сувдан фойдаланиш соҳасида бир қатор тадбирларни амалга ошириб, улар Қорақалпоғистонда товар-хом ашё базасининг, деҳқончиликнинг ривожланишига ва Россия капиталининг кириб келишига объектив вазиятларни яратди. Бунда асосий масала йўл масаласи бўлди.

Асосий қисм (Main part)

Досумов Я.М. “Очерки истории Каракалпакской АССР” асари ва бошқа тадқиқотчиларнинг асарлари ва илмий тадқиқот ишларида бу масалага қисман тўхталиб ўтилган[1;42]. Жумладан, XX асрнинг бошида йўлларнинг ёмон ва яроқсиз бўлиши ўлканинг иқтисодий, маданий ва сиёсий ривожланишига салбий таъсир қилди. Куруқликдаги транспортнинг қиммат бўлишига боғлиқ деҳқончилик ва чорвачилик маҳсулотлари етарли миқдорда ташқарига чиқарилмаганлиги тўғрисида айтиб ўтган. «Туркестанские ведомости» газетасидаги маълумотлар манбаларда тадқиқ этилаётган масалага оид бир қатор муҳим тарихий аксини тошган.

Натижалар ва муҳокамалар (Results and Discussions)

1914-йили Хоразм оазисининг сув транспорти барча юкларнинг 58% ташиди, масалан пахтанинг 55% қайиқларда ва фақат 3% параходларда ташилди [8;33-6].

Қайиқларнинг ҳаракатининг тезлиги унинг усқуналанишига, Амударёдаги сувнинг горизонтига, шамолнинг кучига ва салдовчиларнинг ҳаракатининг тезлигига боғлиқ бўлди. Дарёнинг юқорисигача Петро-Александровскдан Чарджоугача баркас ёки қайиқлар 20 – 30 кун, дарёнинг қуйигача 5 – 15 кун сузди. Янги Урганчдан Чарджоугача қайиқларда юк ташиш 1 пуд учун 15 тийин деб баҳоланди. Юкларнинг кўплигига қараб (айниқса пахта ва беданинг) уларнинг ташишнинг баҳоси 1 пуд учун 12 – 40 тийингача кўпайди. Улкан қайиқларни 17 – 21 одам, ўртачаларда 12 – 15 ва кичикларида 9 – 12 одам ишлаган.

Чор Россияси Ўрта Осиё ерларини босиб олганидан сўнг, ўлкада ўзининг иқтисодий ва сиёсий аҳволини мустаҳкамлашга интилиб, бир қатор тадбирларни амалга оширди. Ер, солиқ, сув ва ирригация соҳасида ўзгаришлар жорий қилинди. Ўлкада товар пул муносабати ўсиб, капиталистлик муносабатлар пайдо бўла бошлади. Метрополия ва унинг маҳсулотини сотиш учун кўшимча йўналиш очиш мақсадида чор ҳукумати ер-сувдан фойдаланиш соҳасида бир қатор тадбирларни амалга ошириб, улар Қорақалпоғистонда товар-хом ашё базасининг, деҳқончиликнинг ривожланишига ва Россия капиталининг кириб келишига объектив вазиятларни яратди. Бунда асосий масала йўл масаласи бўлди.

Бу даврда четдан пахта олиб келиш тўлиқ деярли тўхтатилганлигидан Туркистон пахтасига бўлган талаб янада ортди, у фақат аҳоли эҳтиёжлари учун эмас, балки ҳарбий зарурият учун ҳам фойдаланилди.

Амударё бўлимнинг пахтаси «Кавказ ва Меркурий» жамиятининг, «Шарқий жамиятнинг», «Россия жамиятининг» ва «Надежда» компаниясининг транспорт конторалари орқали Чаржоугача Амударё флотилиясининг баржалари ва қайиқлари билан, ундан нариги томонга темир йўл вагонлари билан юборилиб турилди [1;35-б].

Ўрта Осиё ва Тошкент – Оренбург темир йўллари қурилишининг бошланиши билан Амударё флотилияси юк ташиш хизматининг аҳамияти янада ортди: «Ўрта Осиё темир йўллари қурилиши муносабати билан Амударё сув йўли, бир томондан, Афғонистондан, жанубий-шарқий ва дарё соҳилидаги Бухородан, Хива ва Амударё бўлиmidан Чоржўй станцияларига олиб келинган юкларни Европа Россиясига йўналтиришда табиий кириш йўли ҳисобланса, иккинчи томондан, ўша сув йўли рус маҳсулотларининг Чоржўйдан биз билан чегарадош, Амударё соҳилларида жойлашган ерларга ташишда хизмат қилади».

1895 – 1901 йилларда флотилия таркиби 4 та пароход, 2 та буғли катер, буғли баркас, 13 та баржа билан тўликтирилди: 1894 йилда Чоржўйда «Цесаревич» кемаси қурилди, 1898 йилда «Великий князь», «Великая княжна Ольга» кемалари, 1901 йилда «Император Николай II» кемаси ва «Екатеринослав» катери сувга туширилди. Кемалар Чоржўй – Петро-Александровск ва Чоржўй – Керки-Келиф – Термез участкаларида почта-йўловчи ва юк ташиш билан машғул бўлса, айрим пароходлар Орол денгизи орқали Сирдарёга чиқди. Навигация йилига 8,5 – 10 ойгача давом этди [2;201-б].

Қорақалпоғистонда пахтадан бошқа ҳар йили 97100 пуд ҳар хил товарларни: беда уруғини, пилла, уй ҳайвонларининг терисини, ошланган қўй терисини, сариеғ, жун, қорақўл терисини, гилам ва яна бошқа маҳсулотларни четга чиқаради. 1899 йили Амударё бўлиmidан Россияга 95 минг манатлик тери, 65 минг манатлик жун юборилди. Пахта билан тери Москвага, Нижегород ярмаркасига, жун Ўрта Волга бўйи шаҳарларига, беда уруғи Гамбургга ва Шимолий Америкага, гилам Туркияга, сариеғ Бакуга, балиқ Оренбургга юборилди.

Бутун Ўрта Осиё сингари ўлка кишлок хўжалик хомашё базаси бўлиб гина қўймасдан, метрополиянинг саноат маҳсулотларини мануфактура (чит газлама ва б.) чой, қанд, қоғоз, керосин, металл, темир буюмлар, қурилиш моллари ва яна бошқа маҳсулотларини сотиш бозори бўлди. Фабрика-завод маҳсулотларининг кўпчилиги Москва саноат туманидан ва Нижегород ярмаркасидан, қанд Киевдан, кўк чой Бухородан ва Ашхабоддан, керосин Бакудан, ун Владивостокдан, булғори Оренбургдан, қурилишга керакли ёғоч ва тахта Чаржоудан олиб келинди. 1893 йили Амударё бўлиmidа 1112 минг манатлик 285 минг пуд товар олиб келинди.

Амударё флотилиясининг 1907 йили мавсумдаги фаолияти юк ташиш бўйича қўйидагича бўлди: Транспорт конторалари томонидан Хива хонлиги ва Амударё бўлиmidан Чарджўйга маҳаллий қайиқларда 691233 пуд юк, туяларда 79.120 пуд юк жўнатилди. Жўнатилган юкнинг асосий қисми пахта, беда тухуми, тери, газлама, қорақўл териси ва жўн маҳсулотлари эди.

Амударё бўлими ва Хива хонлигига келтирилган юклар маҳаллий қайиқларда 397.635 пуд, туяларда 5500 пуд юк келтирилиб асосан мануфактура товарлари, шакар, чай, керосин, озик-овқат маҳсулотларидан иборат бўлди.

1905 – 1908 йиллар ҳолатига Амударё флотилиясида йилига ўртача 77 рейс амалга оширилган бўлса, уларда 17 минг йўловчи ва 530 минг пуд юк ташилди.

Амударёнинг умумий юк айланиши 1907 йилда 3300 минг пудни ташкил қилди, унинг тақсимланиши қуйидагича:

- Файзобод қалъадан Патта-Гиссар (Термез)гача йўлнинг юқори участкасида юк айланиши 100 минг пудни ташкил қилди;
- ўрта участкада – Патта-Гиссардан Чоржўйгача 120 минг пуд;
- қуйи участкада – Чоржўйдан Амударё бўлими ва Хива хонлигигача – 2 млн. пуд атрофида.

1907 йилги навигация даврида Амударё флотилияси кемалари билан 850 минг пуд, жумладан, 250 минг пуд мазут, 138 минг пуд давлат юклари ва 462 минг пуд хусусий тижорат юклари ташилди. 2,5 млн. пуд атрофидаги юклар маҳаллий қайиқлар ва туялар ёрдамида

ташилди. Бундан келиб чиқадики, Амударё флотилияси кемалари томонидан ташилган хусусий тижорат юклари Амударёнинг умумий юк айланмасининг 15 % ини ташкил қилади.

Амударё бўлимига темир йўлни келтириш масаласи 1906-йили кўтарилиб Казалинскдан Петро Александровскка темир йўл келтириш масаласи ўрганилди. Амударё бўлимидан олиб кетиладиган ва олиб келинадиган юklarнинг статистика маълумотлари таҳлил қилинди. Россиянинг Марказий районларидан Амударё бўлими ва Хива хонлигига келтириладиган юklarнинг умумий ҳажми 845720 пудга тенг, худуддан Россияга олиб кетиладиган юк ҳажми 170300 пудга тенг, яъни Амударё сув йўли орқали ташиладиган юк ҳажми 2 млн пуд атрофида бўлди. [3; 22-б]

Амударё сув йўли 3 қисмга бўлинди, биринчиси юқори оқим Файзабод калъадан Патта-Гиссар (Термез)гача 100 минг пуд юк айланмасига эга, иккинчи қисм ўрта оқим ПаттаГиссардан Чарджуйгача 1.200.000 пуд юк айланмасига эга ва учинчи қўйи оқим Чарджуйдан Амударё бўлимигача 2 млн юк айланмасига эга 1907-йил навигация даврида ташилган юкнинг умумий ҳажми 3.300.000 пуд бўлган бўлса шундан 850.000 пуд юк Амударё флотилияси кемаларида қолган 2.500.000 пуд юк хусусий қайиқларда ва туяларда ташилди.

Амударё бўлимидан Россиянинг Марказий районларига олиб кетилган юklar таҳлили:

Пахта	100000 пуд
Тери эчки	6000 дона
Йирик қорамол	11000 дона
От	2000 дона
Қўй	5000 дона
Туя	1000 дона
Шерсть	8000 метр
Дон маҳсулотлари	20000 тонна
Балиқ	3000 центнер
Қорақўл териси	800 дона
Халат	3000 дона
Гуруч	30000 тонна
Гидам	700 дона
Қорамол гўшти	3000 тонна
Фазань	300 дона

Россиянинг Марказий районларидан Амударё бўлимига қўйидаги товарлар келтирилди:

1.	Мануфактура товарлари	25000 пуд
2.	Галантерея	4000 пуд
3.	Бакалея	1500 пуд
4.	Аптека	330 пуд
5.	Темир буюмлари	15000 пуд
6.	Мисдан ишланган буюмлар	3000 пуд
7.	Ўғоч маҳсулотлари	15000 пуд
8.	Сандиқлар	2000 пуд
9.	Ошланган тери	1500 пуд
10.	Йиғирилган ип	3000 пуд
11.	Қорамол	3500 пуд
12.	Ипак маҳсулотлари	90 пуд
13.	Ун	3000 пуд
14.	Сақич	10 пуд
15.	Керосин	25000 пуд
16.	Шамлар	200 пуд
17.	Олтингугурт	2000 пуд
18.	Идиш товоқ	1500 пуд

19.	Чой	10000 пуд
20.	Шакар	20000 пуд
21.	Ароқ, вино	5600 пуд
22.	Квас	200 пуд
13.	Бўёқлар	200 пуд

Амударё сув йўли орқали хусусий қайиқлар билан юк ташиш ҳажми йилдан йилга ортиб борди. Қайиқлар енгил ҳаракатланиб Амударё сувларига тўлиқ мослашган эди. Тут ва қора ёғочдан ишланган қайиқлар жуда тез ҳаракатланди. Катта дарёларда сузувчи қайиқлар 4-5 йил хизмат кўрсатди.

Катта қайиқларда 8-10 киши хизмат кўрсатди. Улардан бири қайиқ эгаси, 1 руль бошқарувчи, 1 повар, қолганлар эккан экини учун ишга олинди. Қайиқларда ташишга қулай маҳсулот пахта ва бўғдой бўлди. Катта қайиқларда 800-900 пудгача юкларни ташиш имконияти бўлди [4;38-б].

Савдо муносабатларини ривожлантиришда Амударё ўлкан аҳамиятга эга бўлди. 1908 йили Чаржоу билан Петро Александровск орасида дарё билан 220 қайиқ катнади. Улар умуман 250 минг пуд юк ташиди. 1910-йили 315 қайиқ, шунинг ичида кўп юк оладиган (800 – 2000 пуд юк оладиган) 153 кема, 48 ўрта кема (500 – 800 пуд), 114 кичик кема (500 пуд) бўлди. Қайиқларнинг тезлиги ускуналарига, сувнинг горизонтига, ариқга ва салдовчиларга боғлиқ бўлди. Петро Александровскдан Чаржоуга кемалар 20-30 кунда, қуйигача 15 кунда етди.

Орол денгизи ва Амударё сув йўлида Амударё флотилияси ва «Хива» акциядорлик жамиятининг флотилияси юк ташиди. Амударё флотилияси ҳарбий бўлгани учун, қишлоқ хўжалик маҳсулотларини оз миқдорда, йилига 30 минг пуд шунинг ичида 15 минг пуд пахта ўз манзилига етказилди. Карвон йўллари орқали ҳам юклар (ҳар йили 85 минг пуд туяларда-С.С.) ва (арбада 20 минг пуд) ташилди.

Россия транспорт ва суғурта бюроси Петро Александровскда Марказий Россияга юбориш учун юк қабул қилиш складини қурди ва махсус контора очди. 1909-йили Урганчда Москва савдо-саноат шериклигининг бош контораси ташкил қилинди [5;136-б].

XX асрнинг бошида Каспий орти темир йўли қурилганидан сўнг икки томоннинг савдо алоқалари кучайди. Қорақалпоғистон йўлдан бир четда қолди, лекин уни сув транспортининг икки йўналиши (Чимбой)-Аральск ва Петро Александровск-Чаржоу темир йўл станциялари билан ва қуруқликдаги транспорт қатнайдиغان йўл Қазали станцияси билан боғлайди [6;137-б].

Орол денгизида кема қатнови XX асрнинг бошида бошланди. Охириги пункти Орол денгизи станциясидаги посёлок бўлиб, унда юзлаган уйлар бўлди. Шу пайитда Аральскда елканли юк кемаси бўлиб, айримлари 15 минг пуд юк кўтариш қувватлигига ега бўлди. Бундан ташқари Аральскда хусусий кемасозлик корхонаси, «Хива» акциядорлик жамияти пайдо бўлиб, унинг мақсади Чаржоу, Хива хонлиги ва Аральск оралиғида алоқани таъминлаш бўлди. Бу жамият Аральск станцияси билан Мўйноқ орасида алоқани таъминлайди. Бунда 25-30 минг пуд юк кўтариш қувватлигига эга ёғоч денгиз баржалари, «Министр Рахлов» параходи ва «Хива хони» кемаси, юк кўтариш қувватлиги 45-50 минг пудлик юк теплоходидан фойдаланилди. Икки кемада ҳам пассажирлар учун унча улкан эмас хужралар бўлди.

Петро-Александровскийдан Чаржоугача ва Чардждан Термизгача Амударё флотилиясининг параходи ва Хива жамиятининг 3 параходи: «Генерал Самсонов» (Янги Урганч ва Чаржоу оралиғида) «Хивинец» ва «Бухарец» (Янги Урганч ва Тоқмақ Ота ороли оралиғида) мунтазам рейсларни амалга оширди. Шундай қилиб, Амударёнинг Термиздан бошлаб барча оқими бўйлаб кема қатнови йўлга қўйилди. Бу сув йўллари икки темир йўл билан: Чарджоу станцияси (Ўрта Осиё темир йўли) ва Орол денгизи станцияси (Тошкент темир йўли) билан боғланди. Пароход алоқаси Амударё ҳавзасининг ўсиб бораётган юк айланма талабини қаноатлантираолмади. Бунинг натижасида Амударёнинг қўйи қисмида маҳаллий қайиқлардан, шунингдек юк кемаларидан кенг фойдаланилди. Улкан қайиқлар 2 – 4 минг пуд юк кўтара олади. Ўртача қайиқлар 200-1000 пуд юкни кўтара олади. Кичик қайиқлар

200 пудгача юкни кўтарди. Ҳаммаси бўлиб Амударёда 1500 га яқин қайиқлар бўлиб, шунинг 1000 дан ортиғи ўртача юк кўтаргичли 1500 пуд юкни олиб юриш имкониятига эга Хива типига қайиқлар ва 500 юк кўтаргичлиги ўртача 500 пуд Бухоро типига қайиқлар бўлди. Қайиқларнинг умумий юк кўтаргичлиги 1750 минг пуд бўлиб, қайиқлар 4-5 йилгача хизмат қилди. Қайиқни оқимга қарши сузишида салдовчилар(бурлаки) меҳнатидан кенг фойдаланилди, бунда унинг тезлиги суткасига 20-30 верстгача етти, шамол турган пайтда қайиқлар елкан билан юрди.

Амударёдаги кемаларнинг сонининг кўп бўлишига қарамай, у товар айрибошлаш талабларини қаноатландиролмади. Амударё жуда тентак дарё бўлиб, ўзининг оқимини ҳамийша ўзгартириб турди. Чарджоудан Петро-Александровскгача (450 версть) параход 8-9 сутка, оқимга қарши 18-20 сутка юрди.

Амударёнинг қуйи оқими сузиш учун жуда ноқулай келди. Нукусдан қўйирокда бир нечта тармоқларга бўлиниб, Амударё суви саёзланиб борди. Улкан Дарёдан ва Таллиқдан Тўқмоқ оролигача қалин қамишликлар орқали ўтди. Орол денгизида ҳам кема қатнови учун ноқўлайликларга эга бўлди. Орол денгизи станциясида сувнинг саёзлигига боғлиқ параходлар очиқ денгизда туришга мажбур бўлди. У ерда кучли шамол пайтида юк юклаш ва олиш имконияти бўлмади. Масалан, «Хивинец» теплоходи Тўқмоқ Отадан Орол денгизи станциясигача рейсга бир ой вақт сарфлади. Ҳақиқатда бир томонига фақат йўлнинг ўзига 48 соатгина юришга тўғри келадиган эди. Бу юкни юклаш ва олиб келишда барча қийинчиликларни пайдо қилди. Ургада ва Тўқмоқ-Отада ўн минглаб пуд балиқ юклари тўпланиб қолди. Шунингдек «Хива» жамияти кемалари қабул қилинган пахта ва беда тухумларини ўз вақтида олиб бора олмади [7; 5-7-б].

Хоразм оазиси темир йўл билан Амударёнинг ўрта оқимидан Чаржоугача ва қуйи оқими бўйлаб ва Орол денгизидан Аральскгача сув йўлида алоқада бўлди. Оазиснинг асосий марказидан темир йўлгача биринчи йўналиш бўйича 500 км, иккинчиси бўйича 750 км гача масофани ташкил қилди.

Амударё бўлимида ички сув йўллари Амударё ва бошқа йўллар қуради. Бунда кемалар, қайиқлар ва майда суднолар сузиб юрди. Ариқларда Хиванинг елканли кемалари сузиб юрди. Улар шамол бўлмаган пайтида салдовчилари томонидан ҳаракатга келтирилди. Амударё ва унинг тармоқлари бўйлаб параходлар сузиб юрди. Юкларни ташиш учун халқ рус кемаларидан фойдаланди.

1914-йили Хоразм оазисининг сув транспорти барча юкларнинг 58% ташиди, масалан пахтанинг 55% қайиқларда ва фақат 3% параходларда ташилди [8;33-б].

Қайиқларнинг ҳаракатининг тезлиги унинг усқуналанишига, Амударёдаги сувнинг горизонтга, шамолнинг кучлигига ва салдовчиларнинг ҳаракатининг тезлигига боғлиқ бўлди. Дарёнинг юқорисигача Петро-Александровскдан Чаржоугача баркас ёки қайиқлар 20 – 30 кун, дарёнинг қуйигача 5 – 15 кун сузди. Янги Урганчдан Чаржоугача қайиқларда юк ташиш 1 пуд учун 15 тийин деб баҳоланди. Юкларнинг кўплигига қараб (айниқса пахта ва беданинг) уларнинг ташишнинг баҳоси 1 пуд учун 12 – 40 тийингача кўпайди. Улкан қайиқларни 17 – 21 одам, ўртачаларда 12 – 15 ва кичикларида 9 – 12 одам ишлайди. 1914 йили Амударё бўлимида 3200 салдовчилар(бурлаки) бўлди. Уларнинг асосини ахволи оғир қорақалпоқлар, ўзбек, козоқ ва туркман деҳқонлари қуради. Салдовчилар эркин артельга (мавсумнинг охиригача ёки узоқ муддатга) бирлашди. Бундай артель асосан бир овулнинг ёки қишлоқнинг турғунларидан иборат бўлиб, муайян бир муддатга бойлардан қайиқларни ижарага олган. Маҳаллий бойлар салдовчиларни аёвсиз азоблаган. Жуда оғир меҳнатига қарамай, салдовчилар жуда оз меҳнат ҳақи олди.

Хулоса (Conclusion)

Хулоса қилиб айтганда юқоридаги келтирилган манбаларга таянган ҳолда бир неча илмий хулосалар чиқаришга имкон беради. Биринчидан XX асрнинг бошида йўлларнинг ёмон ва яроқсиз бўлиши ўлканинг иқтисодий, маданий ва сиёсий ривожланишига салбий таъсир қилди. Иккинчидан куруқликдаги транспортнинг қиммат бўлишига боғлиқ деҳқончилик ва чорвачилик маҳсулотлари етарли миқдорда ташқарига чиқарилмади.

Иқтибослар/Сноски/References:

1. Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР Т. 1960, б. 35.(Dosumov Ya.M. Essays on the history of the Karakalpak ASSR T. 1960, P. 35.)
2. Сулайманов С. История Аральской и Амударьинской флотилии (1847 1920гг) Автореф.дисс.канд.ист.наук. Н.2010 (Sulaimanov S. History of the Aral and Amu Darya flotilla (1847 1920) Abstract of the diss. of the candidate of historical sciences. N.2010)
3. «Туркестанские ведомости» 27-сентябрь 1877 г.(Turkestan News, September 27, 1877)
4. Туркестанские ведомости» 27 сентябрь 1907 г.(Turkestan News, September 27, 1877)
5. Қорақалпоғистон АССР тарихи. Н, 1989, б. 136.(Historical Korakalpogiston ASSR. Н, 1989, p. 136.)
6. Қарақалпақстан АССР тарийхи. Н, 1989, б. 137.(Historical Korakalpogiston ASSR. Н, 1989, p. 137.)
7. Каспийско-Аральская железная дорога. Сыб, 1914, бб. 5-7.(Caspian-Aral railway. Syb, 1914, bb. 5-7.)
8. Досумов Я.М. Очерки историй Каракалпакской АССР. Т, 1960,б, 33.(Dosumov Ya.M. Essays on the history of the Karakalpak ASSR. Т, 1960, b, 33.)
9. Гулямов Я. Хоразмнинг суғорилиш тарихи. Т.1959 (Gulyamov Ya. Khorezm's construction is historical. Т. 1959)
10. Берг.Л.С. Избранные труды. I том. М.1956(Berg.LS. Featured works. Volume I. М. 1956)

ЎТМИШГА НАЗАР

5 ЖИЛД, 12 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ

ТОМ 5, НОМЕР 12

LOOK TO THE PAST

VOLUME 5, ISSUE 12

Editorial staff of the journals of www.tadqiqot.uz
Tadqiqot LLC the city of Tashkent,
Amir Temur Street pr.1, House 2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Phone: (+998-94) 404-0000

Контакт редакций журналов. www.tadqiqot.uz
ООО Тадqiqот город Ташкент,
улица Амира Темура пр.1, дом-2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Тел: (+998-94) 404-0000