

AMUDARYO KECHUVLARI TAVSIFI (XIX ASRNING OXIRI – XX ASRNING BOSHLARI)

Allamuratov Shuxrat Ashurovich, Termiz iqtisodiyot va servis universiteti dotsenti, tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD)

DESCRIPTION OF THE AMUDARYA CROSSINGS (LATE 19TH - EARLY 20TH CENTURIES)

Allamuratov Shukhrat Ashurovich, docent Termez University of Economics and Service, Doctor of Philosophy in historical sciences(PhD)

ОПИСАНИЕ ПЕРЕПРАВ ЧЕРЕЗ АМУДАРЬЮ (КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)

Алламуратов Шухрат Ашурович, доцент Термезского университета экономики и сервиса, доктор философии по истории (PhD)



<https://orcid.org/0009-0006-6815-9319>

e-mail:

shuxrat_allamuratov@tues.uz

Annotatsiya: Ushbu maqolada XIX asrning oxiri – XX asrning boshlarida Amudaryodagi kechuvlar tavsifi, ularning turlari, ular orqali olib o'tilayotgan yuklar uchun to'lovlar haqida ma'lumotlar keltirilgan. Shuningdek, Amudaryo kechuvlarining mintaqadagi quruqlik hamda suv yo'llarini bog'lovchi vosita ekanligi ham tahlil etilgan.

Kalit so'zlar: kechuvlar, boj yig'imi, kechuv uchun kira narxi, yuk tashish.

Annotation: This article provides a description of the Amudarya river crossings in the late 19th and early 20th centuries, including their types and the fees charged for transporting goods across them. It also analyzes the role of these crossings as a link between land and water routes in the region.

Key words: ferries, fees, tariffs for ferries, freight transportation.

Аннотация: В данной статье приведено описание переправ через Амударью в конце XIX – начале XX века, рассмотрены их типы и сведения о сборах за перевозку грузов. Также проанализирована роль переправ как связующего звена между сухопутными и водными путями региона.

Ключевые слова: переправы, сборы, тарифы в переправы, грузовые перевозки.

KIRISH (ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION). Mintaqada ichki va tashqi aloqalarining rivoji, karvonlarning uzluksiz harakati bevosita Amudaryo kechuvlari orqali o'tuvchi savdo yo'llariga bog'liq bo'lgan. Shuning uchun Rossiya imperiyasi Afg'oniston va Hindiston bozoriga kirib borish uchun Amudaryo orqali o'tuvchi kechuvlarga alohida e'tibor qaratishgan. Chunki Rossiyadan keltirilgan tovarlarning asosiy qismi Amudaryo orqali Afg'onistonga yetkazilgan.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODLAR (ЛИТЕРАТУРА И МЕТОД / MATERIALS AND

METHODS). XIX asr ikkinchi yarmi - XX asr boshlaridagi Amudaryo kechuvlari haqidagi ma'lumotlar O'zbekiston Milliy arxivi (keyingi o'rinlarda – O'z MA) ning I-1, I-2, I-3, I-126-fondlarida uchraydi. Shuningdek, mavzuga doir ma'lumotlar E.A.Qobulov, F.B.Ochildiyev, Sh.Allamuratovlarning dissertatsion tadqiqotlari, monografiyalari va bir qator maqolalarida uchraydi.

MUHOQAMA (ОБСУЖДЕНИЕ / DISCUSSION). Dastlab kapitan Bikov tomonidan

Vaxsh va Panj daryolari qo'shilish joyidan Amudaryo bo'ylab Xorazmgacha bo'lgan oraliqdagi kechuvlar o'rganib chiqiladi. U o'rganish jarayonida kechuvlardan turli vaziyatlarda samarali foydalanish uchun quyidagi talablar va vazifalarni sanab o'tgan:

– yilning barcha fasllarida yuk ortish va tushirish ikkala qirg'oqda ham qulay bo'lishi; -yilning har qanday vaqtida qirg'oqlarda mahalliy va rus kemalari to'xtaydigan qulay pristan bo'lishi; -yil davomida, har qanday ob-havo sharoitida kemalar va paroxodlar (barjalari bilan ham) qirg'oqlar orasida bir-biriga xalaqit bermasdan to'siqsiz harakatining amalga oshirilishi; -kechuvga mahalliy qayiq va kemalardan tashqari boshqa qo'shni kechuvlarning kemalari ham suzib kelishining mumkin bo'lishi; -kechuvda sanitar tozalik va xo'jalik servis (xizmat) ishlari yaxshi yo'lga qo'yilishi kerak edi[1].

Yuqorida keltirilgan talab va vazifalardan shuni ko'rish mumkinki, daryoda kechuv joylarini tanlash asosan sohildagi qulay joy, yaqin aholi punkti yoki yaqin aloqa yo'llariga bog'liq bo'lgan. Bunday joylarni tanlashda qayiq va kemalarning qatnash imkoniyatlari va ikkala qirg'oqda qulay pristanlar joylashishi ham ustunlik bergan. Bu esa kechuvlarda har qanday yuklarni qirg'oqlar orqali tez almashish imkonini yaratib, ularning savdo yo'llarini bog'lovchi ko'priklar vazifasini o'tashiga xizmat qilgan.

Amudaryo qirg'oqlari va kechuvlarida asosiy aloqa vositasi kema hamda qayiqlar bo'lgan. Kemalar asosan Chorjo'y, Karki, Kalif, Cho'chqaguzar va Pattakesar kabi muhim kechuvlarda bo'lib, ular ikki qirg'oq orasida odamlar hamda yuklarni tashishda xizmat qilgan. Panj va yuqori Amudaryo kechuvlarida aylana shakldagi yassi tagli qayiqlardan ham foydalanilgan. Kechuvda bir qirg'oqdan boshqa qirg'oqqa o'tishga 20 daqiqa sarflanardi[2]. Kapitan Bikov ma'lumotlariga ko'ra, kechuvlardagi har bir katta kemada 6-7 kishi, o'rtacha kemada 3-4 nafardan 5 nafargacha ishchilar bo'lgan. Kechuvlardagi jami daromadning 25 foizi (1/4 qismi) kemachilar foydasiga qoldirilib, qolgan barcha tushumlar beklar orqali hukumat g'aznasi uchun yig'ib olingan[1].

Boshqa bir rus harbiysi M.V.Grulyov yozgan manbada bu haqda quyidagi ma'lumotlar keltirilgan: "Kemani boshqarish uchun 5-7 kishi kerak bo'lib, ular kemachi deyilgan. Kemalar noqulay va og'ir eshkak yordamida boshqarilib, hatto kerakli manzilgacha arqonlar bilan tortib kelingan. Kemachilar o'z ish haqlari uchun tushumning 1/5 qismini olishgan. Qayiqlar faqat

yuk va odam tashish uchun mo'ljallangan bo'lib, ularning yuk ko'tarish quvvati 50-75 botmon bo'lgan. Qayiqni boshqarish uchun 3-4 kishi kerak bo'lib, ular qayiqchi deyilgan"[3]. Qayiqlar hajmi va kattaligiga qarab otlar, artilleriya hamda yuklarni tashiy olgan, ular 60 puddan 80 pudgacha yuk, 16 nafar piyoda askar, 20 nafar yo'lovchini ko'tarishi mumkin edi; 4,5 sarjin uzunlikdagi, yuqori qismi 1 arshinu 10 vershok eniligidagi va borti 1,5 arshin chuqurlikdagi qayiqlar 10 kishi bilan oqim bo'ylab quyiga suzishi mumkin bo'lgan[1].

Kechuvlar doimo davlat tomonidan nazoratda bo'lgan. To'lovlar va yig'implar hamma joyda har xil bo'lib, ular avvalgi tartiblar yoki beklar xohishiga qarab belgilangan. Biroq XIX asr oxirlariga oid arxiv manbalarida qayd etilishicha, Buxoro amiri qushbegisi tomonidan kechuvlarda yuk tashish va yo'lovchi o'tkazganligi uchun belgilangan narx bo'lib, u nazorat qilib borilgan. Kechuvdan o'tkazib qo'ygani uchun qayiqchilar har bir odamdan 15 tiyin, qo'y va echkidan 5 tiyin, ot, tuya va qoramoldan esa 15 tiyindan kira haqi olishgan[4]. Buni kapitan Bikov ham tasdiqdaydi. Shu davrga oid manbalar, rus harbiylarining hisobot asarlarida yo'lovchi va yuklarni tashish narxi turli davrlar hamda kechuvlarda har xil ko'rsatilgan. Masalan, XIX asrning 80-yillarida o'lkada kuzatuv ishlarini olib borgan kapitan Arxipov esdaliklariga ko'ra, kechuvlardan qayiqda o'tkazish bir yo'lovchi uchun chorak (1/4) tanga, eshakdan yarim tanga, aravadan 1 tanga, ot va tuyalardan 1 tanga kira haqi olingan [5,C.195]. Boshqa bir rus harbiysining hisobot asarida Kalif kechuvida yuk ortilgan tuyadan 1 Buxoro tangasi yoki 20 rus tangasi, yuk ortilgan otdan yarim tanga, yuksiz esa 6,5 rus tangasi yoki 20 Buxoro puli; Cho'chqaguzar kechuvida ot va tuyalar uchun 1 tanga, eshak uchun yarim tanga, yo'lovchi uchun 16 chek, ya'ni 6,5 tanga olinganligi qayd etilgan[6].

XIX asr oxirlarida quyi Amudaryo kechuvlarida, xususan, Amudaryo bo'limida paromdan ham foydalanilgan. Ularda kechuvdan o'tkazishda quyidagi narx belgilangan: 1 kishiga – 2,5 tanga, ot – 10 tanga, yuk ortilgan ot – 15 tanga, tuya – 10 tanga, yuk ortilgan tuya – 20 tanga, eshak – 5 tanga, yuk ortilgan eshak – 8 tanga, qoramol – 5 tanga, mayda chorva mollar – 2,5 tanga [7].

Yuqorida ta'kidlanganidek, Buxoro kechuvlarida nazorat beklar orqali amalga oshirilgan. Bu davrda daryo orqali tashilgan yuklardan olinadigan "boj" yig'imi

miqdori ham bir xil emas edi: asosan bir tuyaga ortilgan yukdan 1 tanga (15 tanga), 100 bosh qo'ydan 7 tanga olingan[8]. Yig'imglar odatda afg'onlar va buxoroliklar o'rtasida teng taqsimlangan.

Beklarga kechuvlardagi boj yig'imi yaxshigina daromad keltirishiga qaramasdan, ular kechuvlarda shart-sharoitlarni yaxshilashga e'tibor qaratmagan. Bu esa yuk va yo'lovchilar harakatiga salbiy ta'sir qilardi. Masalan, Saroy qishlog'idan Panj daryosi bo'ylab mayda qayiqalar harakatlanish mumkin edi, lekin yuk tashish hamon gupsarlardan iborat bo'lgan sollar orqali amalga oshirilgan. Bu usul odamlar va yuk tashish uchun xatarli bo'lgan. Yo'lovchilardan kechuvda qayiq va gupsarlar uchun bir xil to'lov olingan[8].

Buxoro amirligi umumiy bojxona tizimiga kiritilgunga qadar Amudaryoda kechuvlar soni ko'p edi, ulardan foydalanish beklar ixtiyorida bo'lib, kechuvlardan o'z foydasiga to'lovlar undirishgan. Amudaryo va Panj daryolarida chegara nazorat joylarining o'rnatilishi tufayli butun qo'riqlash chizig'ida erkin harakatlanishga chek qo'yildi, faqat bojxona punktlari yoki chegara postlarida kechuvlar belgilandi. O'rta Osiyoning tashqi chegaralari va u yerda bojxona nazoratini o'rganish bo'yicha ekspeditsiya boshlig'ining 1893-1894-yillardagi hisobotiga ko'ra, Amudaryo va Panj daryolaridagi doimiy kechuvlar Buxoro va Afg'onistonni bog'lovchi muhim savdo yo'llarida joylashgan edi[9].

Kapitan Bikov Qabadiyon, Pattakesar, Sho'rob, Cho'chqaguzar, Qorakamar, Kalif, Xo'ja Salor, Oqqum, Xatab, Karki va Xoja Chambaz kechuvlarni o'rganib chiqib, ularni savdo aloqalaridagi ahamiyati jihatidan uch toifaga ajratgan:

– Birinchi toifaga Amudaryo havzasining shimoliy va janubiy madaniy hududlarini birlashtirgan quyidagi kechuvlarni kiritish mumkin: Qabadiyon, Pattakesar, Sho'rob va Cho'chqaguzar. Ular shimoliy Afg'onistonga boradigan yo'llarda joylashgan.

– Ikkinchi toifaga qadimgi savdo yo'llarida joylashgan quyidagi kechuvlarni kiritish mumkin: Chorjo'y, Kalif va Karki. Buxoro shaharlari Kalif orqali Afg'oniston va Qobul bilan, Karki orqali esa Maymana, Hirot va Qandahor bilan bog'langan.

– Uchinchi toifaga qolgan kechuvlarni kiritish mumkin. Ular asosan mahalliy aholining ehtiyojlarini qondirgan[1,C.1-2].

XULOSA (ЗАКЛЮЧЕНИЕ / CONCLUSION). XIX asr va XX asrning boshlarida Amudaryo kechuvlari o'zining oddiy foydalanish tartiblariga qaramay mintaqaning ichki va tashqi davlatlar bilan bo'ladigan aloqalarida muhim ahamiyat kasb etgan. Sababi mintaqada yildan yilga o'sib borayotgan ichki va tashqi savdo aloqalarini nazoratga olish, Amudaryobo'yi hududlaridan boy xomashyoni tashib ketish, shuningdek, Afg'oniston bilan chegaralarni muhofaza qilish bevosita Amudaryo suv yo'li hamda kechuvlariga bog'liq edi.

ADABIYOTLAR RO'YXATI (ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES):

1. Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударьи (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного батальона Штабс-капитана Быкова). – Ташкент, 1879. – 83 с.
2. Мазов С. Восточная Бухара, Бадахшан и северный Афганистан // Туркестанский сборник. Том 404. – СПб., 1883. – С. 5-26.
3. Грулев М.В. Аму-Дарья (Очерк среднего течения). – Ташкент: ШТВО, 1900. – 92 с.
4. O'z MA, I-126-fond, 1-ro'yxat, 1096-ish, 1-varaq; O'sha fond va ro'yxat. 1088-ish, 1-2 varaqlar.
5. Капитан Архипов. Военная рекогносцировка равнинной части Бухарского ханства, произведенная в 1883 г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск X.-СПб., 1884. – С. 171-238.
6. Советник Петров. Путевые заметки классного топографа тит. Петрова 1884г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск XXI. – СПб., 1886. – С. 53-102.
7. O'z MA, I-7-fond, 1-ro'yxat, 163-ish, 31-varaq.
8. Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922. – 72 с., прил. – 45 с.
9. Allamuratov Sh.A. Amudaryo suv yo'li va kechuvlari tarixi (XIX-XX asr boshlari). Monografiya. – Toshkent: – Innovatsiya-Ziyo, 2023. – 220 b.