


**ЎТМИШГА НАЗАР
ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
LOOK TO THE PAST**

Мажидов Ж.Ж.
Бухоро давлат университети
Жаҳон тарихи кафедраси ўқитувчиси

Ахматов А.Ҳ.
Бухоро давлат университети
Жаҳон тарихи кафедраси ўқитувчиси

**XIX АСР ОХИРИ - XX АСР БОШЛАРИДА АМУДАРЁ
ФЛОТИЛИЯСИ ФАОЛИЯТИ ТАРИХИДАН ("Туркистон
тўплами" материаллари асосида)**

For citation: Majidov J., Akhmatov A. Glimpses from the history of the Amudarya flotilla at the end of 19th -beginning of the 20th century(On the basis of the proceedings of "Turkestan collection"). 2019, vol. 1, issue 15, pp. 84-90

 <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9599-2019-15-10>

АННОТАЦИЯ

Мақолада Россия империясининг Туркистон ўлкасини истило қилгандан кейин ўлка сув йўлларида фойдаланиш борасидаги ҳаракатлари, Амударёдан ҳарбий-стратегик, иқтисодий мақсадларда фойдаланишни бошлаши, ушбу мақсадни амалга ошириш мақсадида уюштирилган илмий экспедициялари, маҳаллий шарт-шароитларда сузишга мослашган пароходлар, баржалар олиб келиниши, уларнинг юк кўтариш қобилияти ва сузиш тезлиги, Амударё бўйида Россия савдо-саноат корхоналарининг омборлари, уларга бўлган экстеритория ҳуқуқи масалалари, Амударё флотилияси таркибидаги пароходлар, уларнинг фарватери, индикатор кучи, айрим пароходларнинг таъмирланиши, флотилиянинг 20 йиллик байрами, флотилиянинг харажатлари, Амударёда сузиш қийинчиликлари, флотилия харажатлари ва даромади, камомади, флотилия ишга тушиши муносабати билан Бухоро амирлиги иқтисодий ҳаётига таъсири масалалари "Туркестанский сборник" ("Туркистон тўплами") материаллари асосида атрафлича таҳлил қилинган.

Таянч атамалар: флотилия; пароход, баржа, сузиш тезлиги, сузиш жадвали, юк кўтариш, йўловчи ташиш, гидрография, дарё ўзани, лоцман.

Мажидов Ж.Ж.
переподователь кафедры "Всемирная история"
при БухГУ

Ахматов А.Х.
переподователь кафедры
"Всемирная история" при БухГУ

**О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АМУДАРЬИНСКОГО ФЛОТОМИИ В
КОНЦЕ XIX В НАЧАЛЕ XX ВЕКА (по материалам
"Туркестанский сборник")**

АННОТАЦИЯ

В данной статье анализировано по материалам "Туркестанский сборник" действие Российской империи по использованию водных дорог края, использование из Амударьи военно-стратегически и экономических целях, для осуществление этой целью организованные научные экспедиции, прибивание проходы, барж, их грузоподъемность, скорость плавания, склады торгово-промышленных предприятия России по Амударьи, экстерриториальные-провавие задачи, проходы в составе Амударьинской флотомии и их фарватеры, сила индикатора, ремонтирование некоторых проходов празднование 20 лети флотомии, расходы флотимии, трудности плавание в Амударьи, доходы и расходы, растрата, влияние экономической жизни Бухарского эмирата после создание Амударьинского флотомии.

Ключевые слова: Флотомие, пароход, барнса, скорость плавания, таблица плавания, подъём груза, перевозка пассажиров, гидрография, дельта реки, лоцман.

Majidov J.J.
Lecturer of the Department of World history
Bukhara state university

Akhmatov A.Kh.
Lecturer of the Department of World history
Bukhara state university

**GLIMPSES FROM THE HISTORY OF THE AMUDARYA
FLOTILLA AT THE END OF 19TH -BEGINNING OF THE 20TH
CENTURY (on the basis of the proceedings of "Turkestan collection")**

ANNOTATION

In the article the endeavors of the Russian empire to make use of the waterways of the region upon its conquest of the Turkistan region, the start of the usage of Amudarya river for military-strategic, economic purposes, its scientific expeditions to achieve these goals, the bringing of steamboats, barges which were able to navigate in the local conditions, their load capacity and speed, the warehouses of the Russian industrial plants on the Amudarya, their exterritorial legal issues, steamboats in the disposal of the

Amudarya flotilla, the watercourses, indicator power, maintenance of some of steamboats, the 20th anniversary of the flotilla, the expenditure of the flotilla, the difficulties of navigating in Amudarya, the incomes and shortfalls of the flotilla, the impact of the flotilla on the economic life of the emirate of Bukhara upon its launch are analyzed thoroughly based on the materials of the "Turkestanskisbornik" (Turkestan collection).

Keywords: flotilla, steamboat, barge, navigation speed, navigation table, load capacity, transporting passengers, hydrography, watercourse, pilot

Россия империясининг Хива хонлигини бўйсундириш учун қилинган ҳарбий юриш мувофақиятли яқунланиши натижасида, савдо - саноатчилар, ҳарбийлар Амударё сувларида эркин сузиш ва дарё қирғоқларининг истаган қисмида пристан, омборхоналар қуриш, шунингдек, экстеритория ҳуқуқини олдилар. Уларнинг ҳавфсизлигига эса Бухоро амирлиги ва Хева хонлиги маъмурлари жавобгар бўлиб қолди [1, С.173-188]. Амударёни пароходчиликка мослигини текшириш ишлари бошлаб юборилганлиги ва бир қатор тадқиқотлар ўтказилганлиги "Туркистон тўплами" материалларида ўз аксини топган. Амударё бўлими бошлиғи А.А. Гротенгельм бошчилигидаги 1879 йилги экспедиция бу борадаги ишларнинг якуний натижаси бўлган эди. Унда иштирок этган Н.Н. Зубов Амударёни гидрографик жиҳатдан юқори, ўрта ва қуйи қисмларга бўлиш, унда пароходлар кунига 70 ва ҳатто, ундан ортиқ вёрстга суза олади, дарё ўзани ва қирғоқларининг ўзгарувчан бўлганлиги сабабли, Бухоро ва Хива балиқчиларидан қирғоқ лоцманларини ёллаш, улар дарёни кузатиш ва зарур белгиларни қўйиш билан бирга пароходларга ёқилғи заҳиралари тайёрлаш ишлари билан ҳам шуғулланишлари зарурлиги хусусидаги таклифларни берган эди [2, -С. 1 - 32].

Амударёда флотилия ташкил этиш борсидаги узоқ тортишувлардан кейин, 1888 йилнинг 21 майида Амударёда ҳарбий аҳамиятга эга флотилия иш бошлайди. Ҳарбий флотилия фаолиятини бошлаган даврда унинг ихтиёрида иккита пароход "Цар" ва "Царица" шунингдек, иккита баржа "Петербург" ва "Москва" (уларни Закаспий темир йўли муҳандиси Анненков тайёрлаган) мавжуд бўлган. Флотилияни дастлаб 2-ранг капитани Левенгаген бошқарган эди. Аммо, юқорида номи зикр этилган пароходларнинг дарёда сув камайган вақтда сузиш имкониятлари паст бўлган. Шунинг учун Англияга заказ берилиб, Амударё сувига мослаштирилган яна бир пароход "Царевич" тайёрланган. Унинг узунлиги 126 фут, сувга тўлиқ юк олганда сувга 2 фут ботган. Бўйи паст, маҳаллий қайиқларга ўхшаш бўлган. Амударё сувларини доимий равишда ўрганиб борилиб, дарёга мослаштирилган ва Петербургда ясатилган икки пароход "Великий княз" пароходи 1897 йилда, "Великая княгина Ольга" пароходи 1899 йилда флотилия ихтиёрига берилади. 1901 йилда эса шу типдаги, дарё суви 2,5 фут бўлганда ҳам суза оладиган, аммо, кучли машинага эга бўлган "Император Николай II" пароходи флотилия ихтиёрига берилган. Янги пароходлар келиши билан уларга мос баржалар ҳам қурилган. Баржалар сони 9 та бўлиб, 5 таси 5 минг пуд, 4 таси 3 минг пуд юк кўтара олган. Шу вақтгача (1901 йилгача) мавжуд 3 та баржа оғир ва дарёга мос бўлмаганлиги сабабли Чоржўй, Карки ва Дарғон отада нефт заҳираларини сақлаш учун ишлатила бошланган [3, С. 63 - 75].

Амударё флотилияси дарёнинг юқори ва ўрта оқими учун мўлжалланган бўлиб, "Цар" ва "Царица" индикатор кучи 530 га тенг, "Царевич" индикатор кучи 480 га тенг, "Великий княз" ва "Великая княжна Ольга" инд. кучи 480 га тенг пароходлар

Чоржўй ва Термиз оралиғида сузган бўлса, "Император Николай II" индикатор кучи 580 га тенг парходи Чоржўй ва Петро-Александровск оралиғида сузган. Бундан ташқари флотилия ихтиёрида 2 та катер "№ 1" ва "Лейтенант Саблин"лар мавжуд бўлган. Шунингдек, 13 та баржа "Петербург", "Москва", "Киев", "Одесса", "Тошкент", "Волга", "Днепр", "Двина", "Нева", "Дон", "Шип", "Белуга", "Осетр" баржалари флотилия таркибида хизмат қилган. Бундан ташқари яна 2 та темир қайиқлар ҳам флотилия ихтиёрида бўлган. Пароходларнинг ҳар бири 25 та класли ва 75 та палубали пасажира олиш имконига эга бўлган. Нефтни эса 700 - 1000 пудгача захирада сақдай олган. "Петербург" ва "Москва" баржаларининг ҳар бири 10 минг пуд юк кўтара олган бўлса, "Киев", "Одесса", "Тошкент" баржалри 6 минг пуддан, "Волга", "Днепр", "Двина", "Нева", "Дон", баржалари 5 минг пуддан юк кўтарган. Шунингдек, "Шип", "Белуга" ва "Осетр" баржаларининг ҳам ҳар бири 3 минг пуд юк кўтара олган [4, С. 36 - 39].

Амударё флотилияси империянинг Ўрта Осиёда Афғонистон ва Англияга қарши стратегик линияга айлана бошлаган эди. 1897 йили Каркидан 222 вёрст узоқликда юқори оқимида Термиз шаҳри қурила бошланади, натижада, флотилиянинг вазифаси ҳам ортиб боради. Бунгача 1885 йили Бухоро ва Афғонистон чегарасида божхона постлари ўрнатилган бўлиб, уларни ҳам стратегик ашёлар билан таъминлаш флотилия зиммасида бўлган. Термиз қурила бошлангандан кейин флотилия пароходларининг сони ҳам ортиб борган. Чегара постларини таъминлаш, Термизга қурилиш материалларини олиб келиш флотилия зиммасида эди. Чегарада ҳарбий хизматчилар ва уларнинг оилаларининг кўпайиб бориши флотилияга пасажира ташиш ва уларга зарур нарсаларни етказиш мажбуриятини ҳам юклар эди [5, С. 63 - 75].

Шарқий Бухоро ва Шимолий Афғонистонда рус товарлари инглиз товарларининг кучли рақобатига дучор бўлгандан кейин савдо - саноатчиларнинг талабига кўра, Амударё флотилияси 1904 йилдан бошлаб қисман хусусий ва савдо аҳамиятига эга бўлган юкларни ҳам таший бошлаган. Термиз қурила бошланган вақтгача флотилия ихтиёрида 4 та пароход, 5 ёки 6 та баржа бўлган бўлса, кейинчалик юқорида тилга олинган 1887 - 1899 йилларда флотилия анча кенгайган.

1904 йили унга махсус даража берилади. Флотилия 1888 йил 21 - майда ташкил этилган бўлсада, унинг устави 1896 йилда қабул қилинган эди [6, С.112]. Уставга кўра, флотилия соф ҳарбий аҳамиятга эга бўлиб, флотилия хусусий ва савдо аҳамиятига эга бўлган юкларни ташимаган. 1906 йилда флотилиянинг янги устави тасдиқланади ва унга нтръ-адмирал Батурин бошлиқ этиб тайинланган. Шу пайтдан бошлаб пароходлар ҳарбий вазирлик тасдиқлаган жадвал асосида суза бошлаган. 1908 йил флотилия пароходлари Чоржўйдан Карки ва Термизгача ҳафтада бир марта сешанба кунлари жўнаган. 1908 йилдан бошлаб флотилияга Керсновский бошлиқ этиб тайинлангандан кейин, у ўзидан юқори турувчи чиндаги мансабдорлар билан гаплашиб, рейсларни ўзгартирган. Керсновский ишлаб чиққан жадвалга кўра апрель - октябрь оралиғида учта енгил "Царевич", "Великий князь" ва "Великая княгиня Ольга" пароходлари йўловчи ташиш билан шуғулланиб, сешанба кунини йўлга чиқиши керак бўлган. Бошқа пароходлар ва баржалар юк ташиш учун қолдирилиб, улар жума кунини йўлга чиққан. Натижада рейслар сони ҳафтада икки марта кўпайиб, бир йилда 92 та рейсни ташкил қилган. Аммо, дарёнинг ўрта оқимида аввалгидек битта пароход "Император Николай II" қолаверган. Бу пароход икки ҳафтада бир марта рейс қилиб, бир йилда 16 та

