

XIX ASR OXIRI – XX ASR BOSHLARIDA AMUDARYO FLOTILIYASI FAOLIYATI TARIXIDAN ("TURKISTON TO'PLAMI" MATERIALLARI ASOSIDA)

Annotatsiya. Mazkur maqolada XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Amudaryo flotiliyasining tashkil etilishi, rivojlanish bosqichlari va Turkiston o'lkasining iqtisodiy hamda harbiy-strategik hayotidagi o'rni "Turkiston to'plami" materiallari asosida tahlil qilinadi. Tadqiqotda Amudaryo flotiliyasining yuk va yo'lovchi tashishdagi ahamiyati, Rossiya imperiyasining mintaqadagi siyosiy manfaatlarini ta'minlashdagi roli, daryo transporti infratuzilmasining shakllanish jarayonlari hamda flotiliya faoliyatining mahalliy aholi turmushiga ta'siri yoritilgan. Shuningdek, "Turkiston to'plami" sahifalarida saqlanib qolgan statistik ma'lumotlar, rasmiy hisobotlar va davriy matbuot materiallari asosida Amudaryo havzasida kechgan iqtisodiy, harbiy va transport-kommunikatsiya jarayonlari ilmiy jihatdan baholanadi. Tadqiqot natijalari Amudaryo flotiliyasining Turkiston tarixidagi o'rni va ahamiyatini yanada chuqurroq ochib berishga xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: Chorjo'y, Xiva, Buxoro, Grotengelm, Nikolay II, Rixter, Kersnovskiy, paroxod, Amudaryo, Turkiston.

FROM THE HISTORY OF THE ACTIVITIES OF THE AMUDARYA FLOTILY IN THE LATE 19TH - EARLY 20TH CENTURIES (BASED ON THE MATERIALS OF THE "TURKESTAN COLLECTION")

Annotation. This article analyzes the establishment of the Amu Darya flotilla in the late 19th and early 20th centuries, the stages of its development, and its role in the economic and military-strategic life of the Turkestan region based on the materials of the "Turkestan Collection." The study highlights the importance of the Amu Darya flotilla in freight and passenger transportation, its role in ensuring the political interests of the Russian Empire in the region, the processes of forming river transport infrastructure, and the impact of flotilla activities on the lives of the local population. Additionally, based on statistical data, official reports, and periodical press materials preserved in the pages of the "Turkestan Collection," economic, military, and transport-communication processes occurring in the Amu Darya basin are scientifically evaluated. The results of the study serve to further reveal the role and significance of the Amu Darya flotilla in the history of Turkestan.

Keywords: Chardzhou, Khiva, Bukhara, Grotengelm, Nicholas II, Richter, Kersnovsky, steamship, Amu Darya, Turkestan.

ИЗ ИСТОРИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АМУДАРЬИНСКОЙ ФЛОТИЛИИ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ (НА ОСНОВЕ МАТЕРИАЛОВ "ТУРКЕСТАНСКОГО СБОРНИКА")

Аннотация. В данной статье на основе материалов "Туркестанского сборника" анализируются создание Амударьинской флотилии в конце XIX - начале XX веков, этапы ее развития и место в экономической и военно-стратегической жизни Туркестанского края. В исследовании освещены значение Амударьинской флотилии в грузовых и пассажирских перевозках, роль Российской империи в обеспечении политических интересов в регионе, процессы формирования инфраструктуры речного транспорта, а также влияние деятельности флотилии на жизнь местного населения. Также на основе статистических

- 18 *данных, официальных отчетов и материалов периодической печати, сохранившихся на страницах "Туркестанского сборника," научно оцениваются экономические, военные и транспортно-коммуникационные процессы, происходившие в бассейне Амударьи. Результаты исследования послужат более глубокому раскрытию роли и значения Амударьинской флотилии в истории Туркестана.*

Ключевые слова: Чарджоу, Хива, Бухара, Гротенгельм, Николай II, Рихтер, Керсновский, пароход, Амударья, Туркестан.

Kirish (Introduction). Rossiya imperiyasining Xiva xonligini bo'ynsundirish uchun qilingan harbiy yurish muvofaqiyatli yakunlanishi natijasida, savdo – sanoatchilar, harbiylar Amudaryo suvlarida erkin suzish va daryo qirg'oqlarining istagan qismida pristan, omborxonalar qurish, shuningdek, eksteritoriya huquqini oldilar. Ularning xavfsizligiga esa Buxoro amirligi va Xeva xonligi ma'murlari javobgar bo'lib qoldi[3]. Amudaryoni paroxodchilikka mosligini tekshirish ishlari boshlab yuborilganligi va bir qator tadqiqotlar o'tkazilganligi "Turkiston to'plami" materiallarida o'z aksini topgan. Amudaryo bo'limi boshlig'i A. A. Grotengelm boshchiligidagi 1879 yilgi ekspiditsiya bu boradagi ishlarning yakuniy natijasi bo'lgan edi. Unda ishtirok etgan N. N. Zubov Amudaryoni gidrografik jihatdan yuqori, o'rta va quyi qismlarga bo'lish, unda paroxodlar kuniga 70 va hatto, undan ortiq vyorstga suza oladi, daryo o'zani va qirg'oqlarining o'zgaruvchan bo'lganligi sababli, Buxoro va Xiva baliqchilaridan qirg'oq lotsmanlarini yollash, ular daryoni kuzatish va zarur belgilarni qo'yish bilan birga paroxodlarga yoqilg'i zahiralari tayyorlash ishlari bilan ham shug'ullanishlari zarurligi xususidagi takliflarni bergan edi[7].

Amudaryoda flotiliya tashkil etish borsidagi uzoq tortishuvlardan keyin, 1888 yilning 21 mayida Amudaryoda harbiy ahamiyatga ega flotiliya ish boshlaydi. Harbiy flotiliya faoliyatini boshlagan davrda uning ixtiyorida ikkita paroxod "Sar" va "Saritsa" shuningdek, ikkita barja "Peterburg" va "Moskva" mavjud bo'lgan. Temir barjalarni Zakaspiy temir yo'li muhandisi Annenkov tayyorlagan. Amudaryo flotiliyasini dastlab 2 - rang kapitani Levenagen boshqargan. Yuqorida nomi zikr etilgan paroxodlarning daryoda suv kamaygan vaqtda suzish imkoniyatlari past bo'lgan. Shuning uchun Angliyaga zakaz berilib, Amudaryo suviga moslashtirilgan yana bir paroxod "Sarevich" tayyorlangan. Uning uzunligi 126 fut, suvga to'liq yuk olganda suvga 2 fut botgan. Bo'yi past, mahalliy qayiq'larga o'xshash bo'lgan. Amudaryo suvlarini doimiy ravishda o'rganib borilib, daryoga moslashtirilgan va Peterburgda yasatilgan ikki paroxod "Velikiy knyaz" paroxodi 1897 yilda, "Velikaya knyagina Olga" paroxodi 1899 yilda flotiliya ixtiyoriga beriladi. 1901 yilda esa shu tipdagi, daryo suvi 2,5 fut bo'lganda ham suza oladigan, ammo, kuchli mashinaga ega bo'lgan "Imperator Nikolay II" paroxodi flotiliya ixtiyoriga berilgan. Yangi paroxodlar kelishi bilan ularga mos barjalar ham qurilgan. Barjalar soni 9 ta bo'lib, 5 tasi 5 ming pud, 4 tasi 3 ming pud yuk ko'tara olgan. Shu vaqtgacha (1901 yilgacha) mavjud 3 ta barja og'ir va daryoga mos bo'lmaganligi sababli Chorjo'y, Karki va Darg'on otada neft zahiralarni saqlash uchun ishlatila boshlangan[15].

Mavzuga oid adabiyotlarning tahlili (Literature review). XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Turkiston o'lkasida transport-kommunikatsiya tizimining rivojlanishi, xususan Amudaryo flotiliyasi faoliyati masalalari ko'plab tarixchi olimlar tomonidan tadqiq etilgan. Ushbu mavzuni o'rganishda birlamchi manbalar qatorida Rossiya imperiyasi ma'muriy idoralari hujjatlari, harbiy hisobotlar, statistik ma'lumotlar hamda "Turkiston to'plami" materiallari alohida ahamiyat kasb etadi. Mazkur manbalarda Amudaryo havzasining iqtisodiy salohiyati, transport yo'llarining shakllanishi va flotiliyaning mintaqadagi strategik vazifalari haqida muhim ma'lumotlar keltirilgan. Turkiston tarixiga oid tadqiqotlarda Rossiya imperiyasining mintaqadagi siyosiy va iqtisodiy manfaatlarini ta'minlashda daryo transportining tutgan o'rni yoritilgan. Ayrim tadqiqotchilar Amudaryo flotiliyasini harbiy-siyosiy nazorat vositasi sifatida baholagan bo'lsalar, boshqa olimlar uning savdo aloqalari, yuk tashish tizimi va hududlararo iqtisodiy integratsiyani rivojlantirishdagi ahamiyatiga e'tibor qaratganlar. Shu bilan birga, Amudaryo orqali amalga oshirilgan yuk va yo'lovchi tashuvlari Turkistonning ichki va tashqi iqtisodiy aloqalarini

mustahkamlashga xizmat qilgani qayd etiladi. O'zbekiston tarixshunosligida ham Turkistonning transport tizimi, suv yo'llari va Rossiya mustamlakachilik siyosatining iqtisodiy jihatlari bo'yicha qator ilmiy izlanishlar olib borilgan. Ushbu tadqiqotlarda Amudaryo flotiliyasi faoliyati mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi, harbiy boshqaruv tizimi va savdo munosabatlari bilan uzviy bog'liq holda tahlil qilingan.

Maqsad va uni asoslash. Amudaryo flotiliyasi daryoning yuqori va o'rta oqimi uchun mo'ljallangan bo'lib, "Sar" va "Saritsa" indikator kuchi 530 ga teng, "Sarevich" indikator kuchi 480 ga teng, "Velikiy knyaz" va "Velikaya knyazna Olga" ind. Kuchi 480 ga teng paroxodlar Chorjo'y va Termiz oralig'ida suzgan bo'lsa, "Imperator Nikolay II" indikator kuchi 580 ga teng paroxodi Chorjo'y va Petro – Aleksandrovsk oralig'ida suzgan. Bundan tashqari flotiliya ixtiyorida 2 ta kater "№ 1" va "Leytenant Sablin"lar mavjud bo'lgan. Shuningdek, 13 ta barja "Peterburg", "Moskva", "Kiyev", "Odessa", "Toshkent", "Volga", "Dnepr", "Dvina", "Neva", "Don", "Ship", "Beluga", "Osetr" barjalari flotiliya tarkibida xizmat qilgan. Bundan tashqari yana 2 ta temir qayiqlar ham flotiliya ixtiyorida bo'lgan. paroxodlarning har biri 25 ta klasli va 75 ta palubali pasajirlar olishi mumkin bo'lgan bo'lsa, neftni 700 – 1000 pudgacha zahira qilish imkoniga ega bo'lgan. "Peterburg" va "Moskva" barjalarining har biri 10 ming pud yuk ko'tara olgan bo'lsa, "Kiyev", "Odessa", "Toshkent" barjalari 6 ming puddan, "Volga", "Dnepr", "Dvina", "Neva", "Don", barjalari 5 ming puddan yuk ko'targan. Shuningdek, "Ship", "Beluga" va "Osetr" barjalarining ham har biri 3 ming pud yuk ko'tara olgan[5].

Amudaryo flotiliyasi imperiyaning O'rta Osiyoda Avg'oniston va Angliyaga qarshi strategik liniyaga aylana boshlagan edi. 1897 yili Karkidan 222 vyorst uzoqlikda yuqori oqimida Termiz shahri qurila boshlanadi, natijada, flotiliyaning vazifasi ham ortib boradi. Bungacha 1885 yili Buxoro va Avg'oniston chegarasida bojxona postlari o'rnatilgan bo'lib, ularni ham strategik ashyolar bilan ta'minlash flotiliya zimmasida bo'lgan. Termiz qurila boshlangandan keyin flotiliya paroxodlarining soni ham ortib borgan. Chegara postlarini ta'minlash, Termizga qurilish materiallarini olib kelish flotiliya zimmasida edi. Chegarada harbiy xizmatchilar va ularning oilalarining ko'payib borishi flotiliyaga pasajirlar tashish va ularga zarur narsalarni yetkazish majburiyatini ham yuklar edi[15].

Sharqiy Buxoro va Shimoliy Avg'onistonda rus tovarlari ingliz tovarlarining kuchli raqobatiga duchor bo'lgandan keyin savdo – sanoatchilarning talabiga ko'ra, Amudaryo flotiliyasi 1904 yildan boshlab qisman xususiy va savdo ahamiyatiga ega bo'lgan yuklarni ham tashiy boshlagan. Termiz qurila boshlangan vaqtgacha flotiliya ixtiyorida 4 ta paroxod, 5 yoki 6 ta barja bo'lgan bo'lsa, keyinchalik yuqorida tilga olingan 1887 – 1899 yillarda flotiliya ancha kengaygan.

Ilmiy muammoning tavsifi va yechimi.

Avg'oniston bilan savdo mahsulotlari olib o'tiladigan punktlar Termiz, Karki, Kelif, Cho'chqaguzar kechuvlari bo'lib hisoblangan. Bu yerlarda chegara postlari, pochta – telegraf kontoralari, Avg'onistonga olib o'tiladigan yuklarning omborlari, aksiz nazorati tashkil etilgan. Ushbu postlar orqali flotiliya tashigan rus manafaktura mahsulotlari Qobulgacha kirib borib, ingliz tovarlari bilan raqobatlasha olgan. Ammo, kerosin, shakar, temir mahsulotlari Andxoy, Mozori – Sharif atroflari bilan chegaralanib qolgan. Avg'onistondan Rossiya sanoatchilari asosan paxta, jun, chorva mahsulotlari, bug'doy olganlar. Mollar temir yo'l orqali Chorjo'yga u yerdan esa flotiliya orqali chegara postlariga olib kelingan[13].

1904 yili unga maxsus daraja beriladi. Flotiliya 1888 yil 21 – mayda tashkil etilgan bo'lsada, uning ustavi 1896 yilda qabul qilingan edi[10]. Ustavga ko'ra, flotiliya sof harbiy ahamiyatga ega bo'lib, flotiliya xususiy va savdo ahamiyatiga ega bo'lgan yuklarni tashimagan. 1906 yilda flotiliyaning yangi ustavi dasdiqlanadi va unga ntr' – admiral Baturin boshliq etib tayinlangan. Shu paytdan boshlab paroxodlar harbiy vazirlik tasdiqlagan jadval asosida suza boshlagan. 1908 yil flotiliya paroxodlari Chorjo'ydan Karki va Termizgacha haftada bir marta seshanba kunlari jo'nagan. 1908 yildan boshlab flotiliyaga Kersnovskiy boshliq etib tayinlangandan keyin, u o'zidan yuqori turuvchi chindagi mansabdorlar bilan gaplashib, reyslarni o'zgartirgan. Kersnovskiy ishlab chiqqan jadvalga ko'ra aprel – oktyabr oralig'ida uchta yengil "Sarevich", "Velikiy knyaz" va "Velikaya knyagina Olga" paroxodlari yo'lovchi tashish bilan

20 shug'ullanib, seshanba kuni yo'lga chiqishi kerak bo'lgan. boshqa paroxodlar va barjalar yuk tashish uchun qoldirilgan. Ular juma kuni yo'lga chiqqan. Natijada reyslar sani haftada ikki marta ko'payib, bir yilda 92 ta reysni tashkil qilgan. Ammo, daryoning o'rta oqimida avvalgidek bitta paroxod "Imperator Nikolay II" qolavergan. Bu paroxod ikki haftada bir marta reys qilib, bir yilda 16 ta reysni amalga oshirgan. Bunga sabab esa Xivada xom – ashyolarning kech kuzda tayyor bo'lishi, Petro – Aleksandrovska faqat bitta batalion bo'lganligi sabab bo'lgan. Seshanba kuni Chorjo'ydan chiqqan paroxod payshanba kuni tushda Karkida, shanba kuni kechda esa Termizga yetib kelgan. Dushanbada esa yana Chorjo'yga qarab yo'lga tushgan. Shu vaqtdan boshlab, reyslar aniq, qat'iy bo'lib, kechikish juda kam holatlarda sodir bo'la boshlagan. Yuk tashish ham flotiliya mavjud bo'lib turgan davrda bu qadar o'smagan[15].

Amudaryo flotiliyasi faoliyati davomida o'ziga xos bayram va tantanalarga ham ega bo'lib borgan. 1908 yili Amudaryo flotiliyasining tashkil topganiga 20 yil to'ladi. "Razvedchik" matbuot organi xabariga ko'ra 21 – may kuni flotiliyaning 20 yilligi tantanalarida ishtirok etish uchun Turkiston harbiy okrugi shtab boshlig'i general leytenant Rixter kelgan. Flotiliyaning paroxodlaridan biri "Sesarevich" ni flotiliya o'z ustaxonasida ta'mirlab bayram kuni qayta foydalanishga topshirish lozim bo'lgan bo'lib, flotiliya rahbarlari ushbu paroxodni valiahd nomi bilan "Sesarevich Aleksey" deb nomlashga ruxsat berishni so'rab podshoga maktub yo'llaganlar. Ushbu maktubdagi so'rovning ijobiy javobini olib kelgan general leytenant Rixterni kutib olish uchun unter – ofitserlar maktabi o'quvchilari, Chorjo'yda turgan kema kapitanlari saf tortib, 17 – Turkiston o'qchi batalyoni xor artistlari tomonidan ijro etilgan musiqa sadolari ostida kutib oladilar. Kunduz kuni 10:30 da kelgan mehmon flotiliya shaxsiy tarkibiga "Sesarevich" paroxodiga "Sesarevich Aleksey" nomi berilganligi to'g'risidagi buyruqni o'qib eshittirgan. Paroxod komandiri Semyonov kemani ta'mirlanganligini tekshirib ko'rishni aytib, ta'mir flotiliya ustaxonasida bo'lganligi, asosan mahalliy xom – ashyolar asosida va ta'mir dastlabki smetadan ko'ra ancha arzon bajarilganini ta'kidlagan. Okrug qo'shinlari qo'mondoni general leytenant Kondratovich bir qancha tabriklarni o'qib eshittirgandan so'ng, ziyofat boshlangan. Kechki soat 5:00 da "Sesarevich Aleksey" paroxodini sinov uchun daryoning yuqori oqimida 20 vyorst masofaga suzishi kuzatiladi. Kech soat 11:00 da Turkiston harbiy okrugi shtab boshlig'i general leytenant Rixter Chorjo'y vokzalidan jo'nab ketadi[12].

Amudaryo flotiliyasi mavjudlik davrida davlat xazinasiga doimiy ravishda zararga tushayotganligi bilan matbuotda va keng jamoatchilik orasida bahslar va tortishuvlarga sabab bo'lgan. O'sha davr matbuoti sahifalarida flotiliyaning 1904 yilda umumiy xarajatlari 441187 rubl, 1905 yilda 459106 rubl, 1906 yilda esa 431212 rubl bo'lganligi, har yili esa 400 ming pud neft sarf qilishi, buning ustiga Chimyon neftini sotib olishga kirishgani, Farg'ona neftida parafinning ko'pligi keskin tanqid qilingan[9]. Ammo, biz yuqorida tilga olgan Kersnovskiy flotiliya boshlig'i bo'lib kelgandan keyin zararlar bir qadar kamaygan. Quydagi jadvalda 1904 yildan Kersnovskiy boshliq bo'lib kelgan yil va flotiliya jadvali o'zgargandan keyingi bir yil ichidagi yuk, yo'lovchi tashish, xazinadan ajratilgan mablag' va sof zarar summasi keltiriladi.

<i>Yil</i>	<i>Xazinada Sarflanadigan mablag' Rub.</i>	<i>Qop.</i>	<i>Yuk tashishdan Rub.</i>	<i>Qop.</i>	<i>Sof zarar Rub.</i>	<i>Qop.</i>
1904	440 687	-	106 195	91	334 491	09
1905	439 493	31	88 531	35	350 961	96
1906	425 493	75	90 712	62	334 781	13
1907	423 184	83	110 882	02	312 302	81
1908	444 630	-	161 158	38	283 471	62
1909-yil hali tugamagan	3 523 434	-	861 470	89	2 661 470	17

Yuqoridagi jadvaldan ko‘rinib turibdiki, Kersnovskiy davrida flotiliyaning flotiliya davlat xazinasiga imkon qadar kamroq zarar keltira boshlagan[2]. Ammo, uning harbiy xarakterga ekanligini inobatga olsak, ushbu zararlar o‘zini oqlaydi deb xulosa qilish mumkin.

Flotiliyaning eng og‘riqli joyi lotsmanlar bo‘lib, ularning tez – tez mast bo‘lib, janjallashsa kemani qumloqqa o‘tqazishi, aroq yoki pul evaziga imkoni boricha qumloqqa o‘tirmaslikka harakat qilishi xususidagi fikrlar o‘sha davr matbuotida o‘z aksini topgan[14]. Lotsmanlar ikki xid bo‘lib, birinchisi daryo, ikkinchisi qirgoqbo‘yi lotsmanlariga bo‘lingan. Flotiliyada har ikki xil lotsmanlar sinab ko‘rilgan. Ammo, paroxodlarning suzish imkoniyatlari baribir ko‘ngildagidek bo‘lmagan. Buning ustiga paroxod kapitani yiliga 3600 rubl maosh olib turgan bir vaqtda lotsmanlar 5 ming rubl maosh olganlar[6]. Flotiliyadagi bunday tartibsizliklar va zararining ko‘pligi esa, daryoning tuzilishi, unda muntazam o‘zanning yo‘qligi, yoqilg‘ining qimmatligi kabi sabablar ko‘rsatilgan. “Turkestankiya vedemosti” gazetasining 1909 yilgi sonlarining birida, bahorda daryo toshqinlari vaqtida, Chorjo‘y yaqinida daryo qirg‘og‘idan 3,5 vyorst uzoqlikda bo‘lgan xalqaro astronomiya stansiyasini suv olib ketganligi, qishloqlar va astronomiya stansiyasi bo‘lgan yerda bugun kemalar suzib yurgani xususidagi fikrlar keltiriladi. Atmosfera, qishgi, yozgi havoning o‘zgaruvchanligi, namlikning tez o‘zgarishi paroxodlarni 5 – 6 yil o‘tmay kapital ta‘mirga olib kelgan. Bu esa har bir kema uchun yana qo‘shimcha 50 ming rublga tushgan[15]. Bu flotiliyada xizmat qiluvchi lotsmanlarning ishini ko‘paytirib, ularga bo‘lgan talabning oshishiga olib kelgan. Shuningdek, daryo o‘zanini yaxshi o‘rganishni, suv ko‘payish va kamayish davridagi o‘zgarishlarni yaxshi o‘zlashtirishni talab qilgan.

Amudaryo flotiliyasi paroxodlarining reyslari bir qadar jadallashtirilgandan keyin, asosiy muammo, yana lotsman xizmati bo‘lib qolgan. “Turkestanskiya vedemosti” gazetasining 1908 yilgi sonlaridan birida: Qishloq xo‘jalik jamiyatining 1 avgustdagi yig‘ilishida bir kishini daryoning alohida qismlarini suratga olishga jo‘natganini, suzishni yaxshilash uchun Petro – Aleksandrovskdan Termizgacha har 20 vyorst masofada lotsmanlik stansiyasi tashkil etish maslahat berilgani, Petro – Aleksandrovskdan Termizgacha 860 vyorst masofa bo‘lib, 20 vyorstda bu kabi stansiyalardan 43 ta kerak bo‘lishi, bu stansiyalarda kamida 2 ta lotsman bo‘lib, ularning har biriga oyida 50 rubl maosh to‘lansa, flotiliya uchun yana yiliga 51600 rublga tushishi, bundan tashqari lotsmanlarga uy – joy, zaruriy ashyolar, oziq – ovqat mahsulotlari yetkazish zarurligi, qirg‘oq lotsman xizmati 1896 yilda sinab ko‘rilgani, o‘shanda ularning soni 9 ta bo‘lgani, ulardan foyda bo‘lmaganligi sababli yana kema lotsmanlariga o‘tilgani kabi fikrlarni o‘qishimiz mumkin[5].

Barcha qiyinchiliklarga qaramasdan Amudaryo flotiliyasi yuk, yo‘lovchi tashishni ham, kam sonli paroxodlar bilan reyslarni ko‘paytirishni ham uddalagan. 1906 yili reyslar soni 69 taga yetgan. 373410 pud davlat yuklar tashilgan. Bu har bir paroxodga 62,5 ming puddan. 15 ming tashilgan yo‘lovchining 3/1 qismi harbiylar bo‘lsada bu sohada ham ilgari siljish bo‘lgan. 3 – klass yo‘lovchilar Chorjo‘ydan Karkigacha 3 rubl, Termizgacha 6 rubl, 1 - klass yo‘lovchilari esa, ikki barobar ziyod narxda pul to‘lagan. Flotni tutib turish uchun 122 ming rubl sarflangan bo‘lsa, flotiliya shaxsiy tarkibini tutib turish uchun 180 ming rubl kerak bo‘lgan[8].

Amudaryo flotiliyasida ham barcha davrlarda bo‘lgani singari kirimlarni yashirishga urinishlar uchrab turgan. 1901 yilgi ma‘lumotlari qayd etilgan kema kitoblari o‘rganilganda “Velikaya knyajna Olga” paroxodi (№ 22 kitob qirmizi rangda) 29 aprelda Chorjo‘ydan Karkigacha 1 ta yo‘lovchi bilan suzadi. U ham bolalar chiptasi olgan. 13 mayda yan 1 ta bilek, 27 mayda 3 ta bilek, 10 iyunda yana 1 ta bilek sotilgan barchasi bolalar chiptasi bo‘lgan. Nahotki, kattalar bo‘lmagan yoki harbiy xizmat safarida bo‘lmagan. №7 yashil rangli kitobda “Velikiy knyaz” paroxodi 7 dekabrda 1 ta, 17 dekabrda 2 ta bolalar chiptasi sotgan. №41 kitob 3 – klass yo‘lovchilari uchun mo‘ljallangan. Unda “Velikiy knyaz” paroxodi 15 aprelda 1 ta chiptani yoki o‘rinni egasi olib ketayotgan 2 ta itga sotgan bo‘lsa, yana uchta bolalar chiptasi sotgan. “Velikaya knyajna Olga” paroxodi 19 aprelda Termizdan Chorjo‘ygacha 1 ta bolalar chiptasi, Bashirgacha 1 ta kattalar chiptasi sotgan. “Saritsa” paroxodi 1 mayda 2 ta bolalar chiptasini sotgan xolos. “Velikaya knyajna Olga” Chorjo‘ydan Pata – Hisorga 26 – 27 may kunlari 4 ta bolalar chiptasi sotgan. №15 raqamli yashil kitobda “Saritsa” paroxodi 1 – 20 aprel oralig‘ida 5 ta bolalar chiptasi,

22 5 – 25 mayda yana 7 ta bolalar chiptasi sotganligi qayd etilgan[1]. Ko‘rinib turibdiki, paroxod komandirlari va flotiliya a‘zolari maoshlaridan tashqari yo‘lovchi tashish va ulardan keladigan foydani flotiliyaga kirim qilmasdan o‘zlashtirish hollari ham uchrab turgan. Bu esa haqli e‘tirozlarga sabab bo‘lgan.

Amudaryo flotiliyasi faoliyati, uning turli tashkilotlar bilan tuzishi lozim bo‘lgan shartnomalari va yo‘lovchi tashish, yuk tashishdan keladigan daromadlarni flotiliya hisobiga kirim bo‘lishi, davlat xazinasini imkon qadar tejash maqsadida flotiliyaga 1902 yili davlat nazoratchisi tayinlanadi[10].

Amudaryo flotiliyasida yuk va yo‘lovchi tashish bundan keyingi yillarda xususan Kersnovskiy flotiliyaga rahbar bo‘lgandan keyin bir qadar yaxshilangan. 1907 yil Chorjo‘y stansiyasi orqali flotiliya tomonidan tashilgan 1556842 pud yuborilgan bo‘lsa, temir yo‘l orqali kelgan 1822543 pud yuk turli manzillarga yetkazib berilgan. Ushbu yukning 1 mln 300 ming pudi Chorjo‘ydan Fayzobod qal‘agacha bo‘lgan hududda tashilgan. Shundan 400 ming pudi olib kelingan, 700 ming pudi olib ketilgan yuklar bo‘lib hisoblanadi. Asosan paxta, jun, gilamlar olib ketilgan. Karki, Saroy, Panj, jilliko‘l va Vaxsh hududlaridan yong‘oq taxm 9 ming pud, kunjut 5 ming pud, qorako‘lteri, quruq mevalar 50 ming pud bo‘lgan. Ayvaj hududida Avg‘on yuklari ortilgan. Avg‘onlarning pristanlari Xo‘ja Imom – Soyib va Qunduzda o‘z pristanlari bo‘lib, bu yerdan kunjut va yong‘oqlar 300 pud, mevalar 2 ming pud, qorako‘l 1 ming 700 pud, sholi 600 pud, boshqa turli tovarlar 46 ming pud olib ketilganligini ko‘rishimiz mumkin. Shu yili Fayzobod qal‘adan Pata – Hisorgacha 100 ming pud, undan Chorjo‘ygacha 1 mln 200 ming pud, Chorjo‘ydan Xiva, Petro – Aleksandrovsckacha 2 mln pud yuk tashilgan. Ammo, bu yuklar Orol flotiliyasi, qisman Amudaryo flotiliyasi bilan tashilgan. Olib kelinadigan 850 ming pud yukning 250 ming pudi flotiliya uchun neft, 138 minggi harbiy yuk, 462 minggi xususiy yuklar bo‘lib hisoblangan[11].

Chorjo‘y va Petro – Aleksandrovsckda yuk aylanmasi ko‘p bo‘lsada, asosiy yuk paxta xom – ashyosi kech kuzda tayyor bo‘lishi, yozda yuk bo‘lmaganligi sababli Amudaryo flotiliyasi bu yo‘nalishga kam e‘tibor qaratgan va bita “Imperator Nikolay II” paroxodini ajratgan. Bundan tashqari Chorjo‘ydan Petro – Aleksandrovscka qadar daryo har yili noyabr oyi o‘rtalaridan mart oyi o‘rtalariga qadar muzlagan. Chorjo‘y – Termiz oralig‘ida esa yil bo‘yi kema qatnay olgan. Ayrim vaqtlardagina daryo qisqa vaqt muzlagan. Yuqori oqimda ham muammolar yetarli bo‘lib, Termizdan Chorjo‘yga qaytishda barjalar yuk olishi qiyinlashgan. Chunki, mahalliy qayiqchilar oqim bo‘ylab suzishda qiynalmay suzganliklari sababli arzon narxda yuk olib, bu borada flotiliya bilan bemalol bahslasha olganlar. Yuk ortadigan skladlar esa Termiz va Karkida bo‘lgan. 1907 yilda flotiliya yuqori oqimdagi reyslar sonini 52 tadan 77 taga ko‘paytiradi. Natijada 1906 yili flotiliya 373 ming pud yuk tashilgan bo‘lsa, 1907 yili 616 ming pud yuk tashishga muvofaq bo‘ladi. 1908 yili esa reyslar soni yana ko‘paytirilib 800 ming pud yuk tashish rejalashtiriladi[5].

Amudaryo flotiliyasi faoliyatini baholash borasida turli fikrlar mavjud bo‘lsada, aytish mumkinki, flotiliya daryoning yuqori qismida paroxodlarning soni va shunga mutanosib ravishda reyslar sonining ko‘pligi evaziga o‘zini bir qadar oqlay olgan. Ammo, daryoning o‘rta oqimida Chorjo‘ydan Petro – Aleksandrovsckacha bo‘lgan masofadagi ahvol qoniqarsiz bo‘lib qolavergan. Flotiliya tanqidchilari Amudaryo flotiliyasini kuchaytirish uchun Xiva qayiqlari tipida, kamida 3 – 4 ming pud yuk ko‘tara oladigan, lekin mahalliy yog‘ochlardan emas, sosna yog‘ochlaridan yasash mazmunidagi fikrlarni bidirganlar. Xiva tipidagi qayiqlardan harbiy maqsadlarda emas xususiy yuklarni tashishda foydalanish tavsiya etilgan. Flotiliya tanqidchilari ayrim hollarda harbiy yuklarni ham mahalliy qayiqchilar tashigani haqida matbuotda chiqishlar qilib turganlar. Tanqidchilar flotiliya barjalari daryo qimligiga o‘tirib qolsa, paroxod kelib uni shatakka olguncha kutib qolishi, mahalliy qayiqchilar esa qumloqqa faqatgina choy ichish uchun qayiqni maxsus o‘tqazishi, agar 3 ming pud yuk ko‘tara oladigan 3 – 4 ta mahalliy tipdagi qayiqlardan flotiliya foydalansa, qayiqlarning har bir reysi 750 rubl daromad keltirishi xususidagi fikrlarni bildiradilar[4].

Xulosa. Amudaryo flotiliyasi dastlab sof harbiy, keyinroq savdo ahamiyatiga ega bo‘lib borgan bo‘lib, Turksiton o‘lkasida Rossiya imperiyasi manfaatlariga xizmat qiluvchi asosiy

kuchga aylana borgan. Ammo, uning mavjudlik davrida Buxoro amirligining sharqiy bekliklari bilan iqtisodiy munosabatlar ancha kuchaydi. Ichki va tashqi savdoning rivojlanishiga o'z hissasini qo'shdi. Hatto, mahalliy kemachilik ishlarining taraqqiy etishiga, mahalliy qayiqchilarning o'z shirkatlarini tuzish kabi ishni zamonaviy tashkil etish usullarini o'lkaga kirib kelishiga imkon yaratdi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Z. Аму дарьинская флотилия. Туркестанский сборник. Т – 508. – С. 4 – 8.
2. Аму – Дарьинская флотилия. Туркестанский сборник. Т – 499. – С. 80 – 83.
3. Бельявский. Торговые пути в Среднюю Азию. Туркестанский сборник. Т – 538. – С. 173 – 188.
4. Владимирцов К. Н. Аральское судоходство. Туркестанский сборник. Т – 478. – С. 18 – 28.
5. Гейциг Н. И. Казенное судоходство по реке Аму – Дарьи и нужды сельского хозяйства в пути сообщения. Туркестанский сборник. Т – 478. – С. 36 – 39.
6. Гейциг. И. Паки и паки о парходстве по Аму – Дарьи. Туркестанский сборник. Т – 447. – С. 136 – 137.
7. Зубов Н. Н. Верхнее и Среднее течение судоходной Аму. Гидрографическая и гидрометрическая исследования произведения в 1879 году Н. Зубов. Туркестанский сборник. Т – 402. – С. 1 – 32.
8. Казенное пароходство. Туркестанский сборник. Т – 465. – С. 82 – 83.
9. Кострубский. Аму – Дарьинская флотилия и Чимион. Туркестанский сборник. Т – 442. – С. 109 – 112.
10. Магнитский И. Аму – Дарьинская флотилия и Чимион. Туркестанский сборник. Т – 442. – С. 112.
11. Михайлов А. Каючный промысел на Аму – Дарье. Туркестанский сборник. Т – 481. – С. 125 – 140.
12. Очевидец. Г. Чаржуй. Туркестанский сборник. Т – 477. – С. 151 – 158.
13. Полуказненный человек. С берегов Аму – Дарьи. Туркестанский сборник. Т – 442. – С. 137 – 140.
14. Путешествие на пароходе по реке Аму – Дарьи от Чаржуя до Термеза. Туркестанский сборник. Т – 421. – С. 42 – 48.
15. Юлинь Г. Аму – Дарьинская флотилия. Туркестанский сборник. Т – 515. – С. 63 – 75.