



RESEARCHING THE ISSUE OF WATERWAYS IN TRADE AND DIPLOMATIC RELATIONS OF THE KHIVA KHANATE WITH RUSSIA

Nodira Kholmonova

Academy of Sciences Institute of History

PhD student

nkholmonova@inbox.ru

<https://doi.org/10.5281/zenodo.12531492>

ARTICLE INFO

Received: 18th June 2024

Accepted: 24th June 2024

Online: 25th June 2024

KEYWORDS

Caspian Sea, Aral Sea, Amu Darya, Mangyshlak, "Aral Flotilla", "Amu Darya flotilla", fortifications, shipbuilding.

ABSTRACT

The available sources emphasize that in the implementation of diplomatic and trade relations between the Khanate of Khiva and Russia, special attention was paid to the ways connecting the parties. By the 19th century, with the change in the nature of relations between the two countries, as a result of Russia's desire to occupy the khanate, attempts began to include existing waterways (Amu Darya and Aral) in its sphere of influence. There are a number of views on this issue in the scientific literature, and the article examines the problems of this issue in imperial, Soviet and modern studies.

ИЗУЧЕНИЕ ВОПРОСА О ВОДНЫХ ПУТЯХ В ТОРГОВЫХ И ДИПЛОМАТИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЯХ ХИВИНСКОЕ ХАНСТВА С РОССИЕЙ

Нодира Холмонова

АН Институт Истории Докторант 3 курса

nkholmonova@inbox.ru

<https://doi.org/10.5281/zenodo.12531492>

ARTICLE INFO

Received: 18th June 2024

Accepted: 24th June 2024

Online: 25th June 2024

KEYWORDS

Каспийское море, Аральское море, Амударья, Мангышлак, «Аральская флотилия», «Амударьинская флотилия», укрепления, судостроение.

ABSTRACT

В доступных источниках подчеркивается, что при осуществлении дипломатических и торговых отношений между Хивинским ханством и Россией особое внимание уделялось путям, связывающим стороны. К XIX веку, с изменением характера отношений между двумя странами, в результате стремления России оккупировать ханство, начались попытки включить в сферу своего влияния существующие водные пути (Амударью и Араль). В научной литературе существует ряд взглядов на этот вопрос, и в статье рассматриваются проблемы этого вопроса в имперских, советских и современных исследованиях.

ХИВА ХОНЛИГИ ВА РОССИЯ САВДО-ДИПЛОМАТИК АЛОҚАЛАРИДА СУВ ЙЎЛЛАРИ МАСАЛАСИНИНГ ТАДҚИҚИ



Нодира Холмонова

ФА Тарих институти таянч докторанти

nkholmonova@inbox.ru

<https://doi.org/10.5281/zenodo.12531492>

ARTICLE INFO

Received: 18th June 2024

Accepted: 24th June 2024

Online: 25th June 2024

KEYWORDS

Каспий денгизи, Орол денгизи, Амударё, Манғишлоқ, “Орол флотилияси”, “Амударё флотилияси”, истеҳкомлар, қайиқсозлик.

ABSTRACT

Хива хонлиги ва Россия дипломатик ва савдо алоқаларини амалга оширишда томонларни боғловчи йўлларга алоҳида эътибор қаратилганлиги мавжуд манбаларда таъкидлаб ўтилган. Икки давлат муносабатларининг хусусияти ўзгариши билан XIX асрга келиб, Россиянинг хонликни эгаллашга бўлган интилиши натижасида ундаги мавжуд сув йўллари (Амударё ва Орол)ни ўз таъсир доирасига киритишга уринишлар бошланади. Илмий адабиётларда бу борада бир қатор қарашлар бўлиб, мақолада империя, совет ва замонавий тадқиқотлардаги мазкур масала муаммолари хусусида фикр юритилади.

Хива хонлиги ва Россия ўртасидаги ўзаро алоқаларни амалга оширишда карвон йўллари билан бир қаторда сув йўлларининг ҳам аҳамияти юқори бўлган. Тадқиқотларда томонларнинг сув йўлларидаги ҳаракатларни ривожлантиришга ҳаракат қилганликларига оид маълумотлар келтирилади. Табиийки бунда сув йўли орқали қатновнинг хавфсизлиги катта аҳамиятга эга бўлган. Ўрта Осиё сув йўлларининг аҳамияти борасида тарихчи Ў. Мавлонов махсус карвон йўлларига бағишланган монографиясида дарёлар (Амударё ва Сирдарё) қирғоғида кечувларни иазорат қиладиган, бож солиқлари ундириладиган ва кемалар тўхташи учун хизмат қиладиган бухталарга эга шаҳар ва қалъалар пайдо бўлган ва умуман, сув йуллари билан боғлиқ тегишли инфратузилмалар ривожланиб келганлигига хулоса қилади[1].

Ўрта асрлар хонликлари шаҳарлари ва карвон йўллари мавзусида тадқиқот олиб борган Г. Агзамова Хива хонлигида шаҳарлар савдо марказлари сифатида қаралиб, улар асосан дарё бўйлари ёки суғориш каналлари атрофида қурилган бўлиб, бунда сотувчи ва харидор учун қулайлик яратиш мақсадида сув йўлидан фойдаланилганлигини таъкидлаб ўтади[2]. XVIII асрдан бошлаб эса Хива – Россия савдо муносабатларида сув йўли ҳам алоҳида аҳамият касб этиб, Россия тобора Ўрта Осиё худудида мустаҳкамланиб олиш учун Каспий, Орол денгизлари, Амударё ва Сирдарё атрофларида истеҳкомлар қуришга катта эътибор қарата бошлайди. Рус ҳукумати бутун Ўрта Осиёда мустаҳкам ўрнашиб олиш ва ҳукмронлигини тўла амалга ошириш учун хонликни тобора кўпроқ эксплуатация қила бошлайди. Барча соҳани ўз назоратига ола бошлаганидек, хонликни бошқа худудлар билан боғловчи йўлларда ҳам ҳукмронликка интилди. Бу борада муаллифлар С.М. Диксон ва Р.М. Клемлар 1714-1717 йилларда амалга оширилган А. Бекович-Черкасский экспедицияси орқали Пётр 1 Ўрта Осиё ва Россия ўртасидаги иқтисодий алоқаларни ривожлантириш учун Каспий денгизи бўйлаб сув ва қуруқлик йўлларини назоратга олмоқчи бўлган, деб қайд этади[3]. Тарихчилар томонидан сув



йўлининг аҳамияти Россиянинг Ҳиндистонга чиқиш орзуси билан боғлиқ талқин қилиниш ҳолатлари ҳам мавжуд. Жумладан, Н. Халфин монографиясида Сирдарё, Амударё ва Оролда кемалар қатнови Қўқон, Хива ва Бухорога ва Ҳиндистонга кириб бориш учун қулай йўллари очишига оид рус ҳукумати ҳаракатлари келтирилади[4].

Россияни хонлик билан боғловчи асосий сув йўллари Волга дарёси, Каспий ва Орол денгизлари орқали амалга оширилиб, бунда Каспий денгизининг ўрни беқиёсдир. Тарихчи М. Йўлдошев А. Чулошников маълумотларига таянган ҳолда, XVII асрда Каспий денгизининг шарқий соҳилида 2 та пристан: Қабақли ва Қараган (кейинчалик рус тарихий адабиётларида Тўп Қараган номи билан аталган) бўлганлигини қайд этади[5]. Муаллиф ҳужжатларда илк бор Қабақли пристани 1616-1617 йилларда, Қараган пристани эса 1638 йилда тилга олинганлигини таъкидлайди. А. Чулошников Қараган пристани Манғишлоқдаги Сариктош кўрфазида, Қабақли эса Бузачи яриморалининг ғарбида жойлашганлигини қайд этади[6]. Муаллиф шунингдек, хон ҳукумати Астрахан ва Манғишлоқ ўртасидаги сув йўли учун рус ҳукуматидан кўплаб савдо кемаларини юборишни сўраганлигини кўрсатиб ўтади. Мазкур йўлга оид маълумот Г. Агзамова мақоласида ҳам келтирилиб, муаллиф Хивани Россия билан боғлайдиган асосий сув йўли Манғишлоқда тугаганлиги, ундан кейин дашт йўли орқали Амударё ва Оролга етиб келиш мумкинлигини қайд этади[7]. 1717 йил А. Бекович-Черкасский юриши иштирокчиси Хўжа Нафаснинг кўрсатишича, 18 арс бошида Қараганда пристанидан Хивагача бўлган йўл Қарағоч дарёси орқали ўтган. Муаллиф қуруқлик йўлида талончилик ва қароқчиликлар кўпайган пайтлари савдо йўллари сув йўли орқали амалга оширилганлигини таъкидлаб, бу борада рус подшоси Михаил Фёдоровичнинг 1634 йилда Хива хони Исмендияр хон (МИУТТ)га юборган ёрлиғида айнан мазкур хавф борасида сўз юритиб, савдо ва дипломатик миссия вакиллари Астрахандан ва ундан Қабақли пристани орқали хонликка ташриф буюришларига оид маълумотлар қайд этилади[8].

Хонлик ва Россия ўртасидаги савдо ва дипломатик алоқаларда сув йўли тўридан тўғри амалга оширилмасдан, бир вақтнинг ўзида дарё ва денгизларни бир-бирига боғлашда қуруқлик йўлидан ҳам фойдаланилган. Хонлик чегараларига етиб келган рус маҳсулотлари унинг шаҳарларига тарқалиш жараёнида давлатнинг асосий сув тармоқларидан Амударё ва Сирдарёдан унумли фойдаланишган. Тарихчи Н. Аллаева монографиясида инглиз савдогари Р. Гокнинг Амударёдаги мавжуд ички сув йўли ҳақида маълумот келтирилади[9]. “Вестник Европы” журналида Хива хонлиги табиати, аҳолиси, савдоси, алоқа йўллари, хўжалигига оид маълумотлар келтирилган қаторида босқиндан олдинги даврда икки давлат учун Амударёнинг аҳамиятини кўриш мумкин. Жумладан, журналнинг алоқа йўллари қисмида бунга эътибор қаратилиб, баъзида Амударё орқали рус моллари Бухорогача кириб борганлиги, 1855 йилда юз берган ғалаёнлар натижасида Хива – Оренбург ўртасидаги савдо Кўҳна Урганч бўйлаб эмас, балки Амударё орқали Кўнғирот ва Ойбўйир қалъалари орқали амалга оширилганлиги таъкидланади[10]. Саёҳатчи А. Вамбери XIX аср ўрталарига келиб эса Россия ҳукуматининг олиб борган фаол дипломатик ишлари натижасида, рус кемалари Орол денгизи орқали Амударёнинг қуйи оқимида жойлашган ва Хива хонлигининг



шимолдаги муҳим таянч шаҳарларидан бўлган Қўнғиротгача келиб савдо қилиш ҳуқуқини қўлга киритганлигини ўз хотираларида қайд этган эди[11]. Мазкур маълумотларни ўз тарихшунослик монографиясида қайд этган Б.В. Лунин муаллифнинг “Хива катта савдони Россия билан амалга оширади. Кўплаб балиқларни Россияга экспорт қилар экан, уларни олиб кетиш учун русларнинг ўзи охириги элчилик натижасида Қўнғиротгача кириш ҳуқуқини олингач, 3 та усти ёпиқ кемаларда Орол кўлига етиб келишади”[12], деб қайд этади.

Амударё Россия учун хонликнинг ички ва ташқи иқтисодиётини назоратга олишда муҳим аҳамият касб этган. Шунинг учун Амударё доим Роосия диққат марказида бўлиб, барча даврларда унинг устидан назорат ўрнатишга, рус кемалари қатновини бемалол амалга оширишга интилиб келган. Бу орзу, 1873 йил хонлик Россия ярим мустамлакаси (протекторати)га айлангандан сўнг амалга ошди. Бу ҳақида Т.Т. Сафаров мақоласида қайд этилади[13]. Унда 1873 йил 12 августда Россия ва Хива хонлиги ўртасида тузилган ва имзоланган шартноманинг 5,6,7 – пунктларига асосан «Рус пароходларига ва бошқа сузувчи кемаларига, улар хоҳ давлатга қарашли бўлсин, хоҳ хусусий бўлсин, Амударёда эркин сузиб юриш ҳуқуқи берилади», «Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб, қаерларда қулай имконият мавжуд бўлса, руслар ўз пристанларини қуриши мумкин», «бу пристанлардан ташқари, рус фуқаролари Амударёнинг чап соҳили бўйлаб ўз омборхоналарини, факторияларини барпо этишлари мумкин эди», деб кўрсатилади. “Хорезм в истории государственности Узбекистана” номли ҳаммуаллифлар монографиясида 1873 йилдан сўнг Хива кемалари Амударё бўйлаб (ҳатто ўзига белгиланган қисмда ҳам) рус ҳукумати рухсатсиз сузолмаганлиги қайд этилади[14]. Тадқиқотчи З.О. Қорёғдиев ҳам Россиянинг мазкур экстерриториаллик ҳуқуқи мавжудлигини мақоласида қайд этади[15]. Муаллиф шунингдек, ҳукмронлик ва фойданинг асосий қисми рус маъмурлари кўлида бўлиб, кемалар хавфсизлиги масаласига хонлик маъмурлари жавобгарликка тортилганликларини ҳам таъкидлаб ўтади.

XIX асрдан бошлаб Россиянинг Ўрта Осиё, хусусан Хива хонлигига нисбатан ташқи сиёсатида босиб олиш кайфияти устунлик қила бошлайди. Бу жараёнда ҳарбий ҳаракатларни амалга ошириш учун асосан сув йўлларида турли истехком ва флотилиялар[*]¹ ташкил этила бошланди. Мазкур флотилиялар фаолияти, уларни қуришдан кўзланган асосий мақсад тарихчилар тадқиқотларида акс этган бўлиб, Ш. Долимов мақоласида Орол ва Амударё флотилияларининг ташкил этилиши ва тугатилишига оид умумий маълумотлар келтирилади[17]. Муаллифлар О. Қўшжонов ва Н. Полвоновлар Россия Туркистон йўналиши бўйлаб 1840 йиллардан бошлаб Орол денгизи ва Сирдарё соҳиллари бўйлаб форт ва истехкомлар қура бошлаганини қайд этишади[18]. Мазкур даврда рус ҳукумати томонидан Орол денгизида флотилия, Сирдарёда эса 3 та форт ва бир қанча ҳарбий юришлар учун таянч вазифасини бажарган истехкомлар қуришган. Муаллифлар Сирдарёнинг Оролга қуйилиш ерида 1847 йил

¹ “флотилия” – ҳарбий-денгиз флоти кемаларининг оператив бирлашмаси ёки уларнинг йирик қўшилмаси (Долимов Ш. Тарих: Амударё ва Орол флотилиялари // <http://azon.uz/content/tarih-amudaryo-va-orol-flotilyalari>. 17.04.2021)



Раим, 1848 йил Казалинск истеҳкомлари қурилиб, мазкур ерлар назоратига руслар ҳам шерикчилик қила бошлаганлигини айтиб ўтади[19]. XX аср бошида Ф. Лобисевич берган маълумотга кўра Оқмачит қалъаси эгаллангач, хиваликларнинг Сирдарё бўйидаги қозоқларга нисбатан таъсири доираси сусаяди ва 1855 йил граф Перовский Орол истеҳкомини ундаги мавжуд барча нарсалари билан кўчириб ўтказишга буйруқ беради (мазкур истеҳкомга зарурат қолмаган). Ундаги барча мавжуд нарсалар № 1 форт (Орол флотилияси)га кўчирилади[20]. 1869 йилда Хива хонлигига юришга тайёргарлик ишлари бошланиб, полковник Столетов бошчилигидаги отряд Казалинскдан Хивага борадиган йўллари хавф-хатардан асраш мақсадида мазкур йўналишда Красноводск, Тош-Арват, Михайловск ва Муллақора фортларини қуришади[21]. Хонликда сув йўллари устидан рус ҳукумати назоратининг кучайганлигини улар томонидан тузилган Орол ва Амударё флотилиялари мисолида кўриш мумкин. Тарихчи М. Рожкова монографияси ва тадқиқотчи Л.Ю. Рузиева мақоласида Орол флотилиясига оид бўлган маълумотлар келтирилади[22]. Унга кўра, 1847 йил Раим қалъаси қурилгандан кейин Орол флотилияси ташкил этилди. Флотилия 1870 йилларнинг охирларида битта буғ баркас ва бешта баржадан иборат бўлгани ҳолда, ундан олдинроқ 1870 йилнинг 1 январига келиб Орол флотилиясида 11 офицер ва амалдор ва 319 та кичик хизматчилар хизмат қилди. 1870 йилнинг навигация даврида Орол флотилияси 154 минг пуд ҳукумат юкларини (асосан ҳарбий характерга эга) ва фақат 8 минг пуд хусусий юкларни ташиб берди. Шундай қилиб, бу флотилия аниқ ҳарбий характерга эга бўлган. Замонавий тадқиқотларида ҳаммуаллифлар А.О. Вербовой ва А.Н. Конеевлар қайд этилишича, Орол флотилиясининг қурилиши 1852 йилдан – Россия Сирдарёнинг Хива ва Қўқон хонликларига қарашли баъзи ҳудудларини эгаллагандан сўнг бошланган. Бунда рус ҳукумати Сирдарё устидан ва кейинчалик бутун Ўрта Осиёни назоратга олишни мақсад қилгани ҳолда, Казалинск шаҳрида флотилия қурилиши учун махсус порт ташкил этилади. Мазкур флотилия ҳарбий-денгиз флотилияси сифатида ташкил этилиб, ҳарбий мақсадларга йўналтирилади[23]. РГА ВМФ 418 жамғарма манбасидан фойдаланган муаллифлар, мазкур флотилия Россиянинг Ўрта Осиёни эгаллашида фаол иштирок этмаганлигига флотилия таркибидаги ҳарбий кемалар денгизда ҳаракатланишга ихтисослашган бўлиб, дарёда кечиш улар учун қийинлиги билан боғлиқ бўлганлигини таъкидлашади. Мазкур муаммо император Александр II вафотидан сўнг унинг ўғли Александр III томонидан ҳал этилиб, Орол флотилияси Амударё флотилиясига айлантирилиб, унга дарё кемалари бириктирилади. Орол флотилиясининг тугатилиши борасида С. Сулаймонов тадқиқотида ҳам келтирилиб, муаллиф янги ташкил этилган Амударё флотилияси учун кемалар буюртма қилинмаганлиги учун 1884 йилда тугатилган Орол флотилияси Туркистон генерал-губернатори Н.О. Розенбах томонидан қайта ишга туширилиб, 1888 йилгача фаолият юритган[24]. Николай II даврига келиб флотилия ҳарбий-қуруқлик байроғи билан 1912 йилга қадар ҳаракатлана бошлайди. 1917 йил воқеалари сабабли 1918 йилда флотилия тугатилади. Фақатгина 1920-1921 йилларда Туркистон ҳарбий fronti ҳаракатлари даврида қайтадан ташкил этилади ва 1921 йилда тугатилиб, фаолият юритмайди. Шунингдек, муаллифлар Орол флотилияси 1919-1920 йилларда бир йилга қайта ташкил этилиб, 1920 йил ноябрида тугатилади ва



бошқа ташкил этилмади, деб қайд этадилар[25]. Муаллифлар флотилияларга Россия ташқи сиёсатида ҳарбий восита сифатида фойдаланилганлигига эътибор қаратадилар.

Орол флотилиясининг мантиқий давоми сифатида тузилган ва тадқиқотларда эътироф этилган Амударё флотилияси узоқ вақт фаолият олиб бормаган бўса-да, Россиянинг Ўрта Осиёга ҳарбий ҳаракатларида фаол иштирок этади. Тадқиқотчи А.Д.Васильев мақоласида Амударё флотилияси 1847 йилда ташкил этилган Орол флотилияси тугатилишидан чиқарилган хулосалар бўйича ташкил этилганлигини таъкидлайди[26]. Рус императори 1883 йил 26 январда Орол флотилияси фаолиятини тугатишга фармон беради. Муаллиф 1885 йилдан рус ҳукуматининг Ўрта Осиёда ўз таъсир доирасини мустаҳкамлаш учун Волга, Каспий денгизи ва Амударёни боғловчи темирйўл қуриш масаласи кўтарилганлигини қайд этади. Темирйўл қуришга масъул этиб тайинланган генерал М.Н. Анненков (1835-1899) Амударёда флотилия қуриш зарурлигини, ҳарбий ва темирйўл қурилиши учун зарурий асбоб-анжомларни ва кейинчалик ундан унумли фойдаланилса мақсадга мувофиқлигини таъкидлаганлигини А.Д. Васильев ўз мақоласида келтиради[27]. Муаллиф шу таклиф доирасида 1887 йил ноябрда Ҳарбий кенгаш маърузасида Амударё флотилияси штати тасдиқланганлигини айтиб ўтади. Флотилиянинг аосий фаолияти бошланишини А. Сагдуллаев, О. Сотлиқов ва О. Абдуллаевларнинг ҳаммуалифликдаги ишида 1887-1888 йиллар деб кўрсатилади[28]. А.Д. Васильев эса ҳарбий ва денгиз вазирликлари ўртасидаги ёзишмаларни ўрганиш натижасида маълум бўладиги, Амударё флотилияси 1887 йилдан 1893 йилгача бўлган даврда ҳар икки вазирликнинг “қўлбола” флотилияси эканлиги ойдинлашади. Фақатгина 1888 йилга келиб флотилияга ҳарбий денгиз флотилияси деб номланган ўз номи берилади. 1893 йилдан эса бундай ҳолатда флотилия денгиз вазирлигига бўйсунishi лозимлиги борасидаги маълумотларга тўхталиб ўтилади[29]. Муаллиф шу ўринда Каспийорти оқлар фронтининг бошлиғи, Ўрта Осиёда фуқаролар уруши қатнашчиси Б.Н. Литвиновнинг Амударё ҳарбий денгиз флотилияси рус ҳарбий флотининг нисбатан кучсиз ҳарбийларидан ташкил топган бўлиб, улар инқилобий ҳаракатларга мойил бўлишган деган фикрларини келтиради[30]. Айнан Б.Н. Литвиновнинг ўзи Амударё флотилияси ҳарбийлари Чоржўйни эгаллашда аосий рол ўйнаганлигини таъкидлаб, флотилия фаолиятини эътироф этади. А.Д. Васильев Туркистон ўлкаси бўйсундирилгач Ҳарбий вазирликка бўйсунган бўлса, Амударё флотилияси Россия денгиз вазирлигига итоат этиши лозим бўлганлигини, аммо флотилия учун бача зарурий анжомлар ҳарбий вазирлик томонидан қопланиб, унга бўйсунинганлигига эътибор қаратади. Ш. Алламурастов мақоласида Амударё флотилиясининг қурилишига 1880-1888 йилларда қрилган Каспий денгизини Самарқанд билан боғлаган Каспийорти темирйўлини Ашхобод билан боғлаш, бунда рус ҳукумати ҳар икки томонни доимий кўприк билан бирлаштириш қийинлиги ҳисобига сув йўлидан унумли фойдаланишга қарор қилганлиги қайд этилади[31]. Муаллиф флотилия ўз фаолияти давомида гарчи кўп ҳам фойда келтирмаган бўлса-да Россия томонидан унинг фаолияти тўхтатилмасдан аосий мақсад ҳарбий-стратегик аҳамияти учун ҳам сақлаб қолинганлигини таъкидлайди.



Шу ўринда флотилия қурилиши сабабларига назар ташланса, архив ҳужжатларида куйидагича келтирилади: “1. Йўловчи ташиш хизматини амалга ошириш, шунингдек, давлат ва хусусий шахслар учун Амударё орқали юк ташишни йўлга қўйиш; 2. Ҳарбий ҳаракатлар бошланганда қурол-аслаҳа, озиқ-овқат ва бошқа маҳсулотларни Туркистон ҳарбий округига ташиш ва уларга ёрдам кўрсатиш; 3. Каспийорти темирйўли эҳтиёжларини қондириш; 4. Гидрографик ишларни амалга ошириш”[32]. Бошқа бир тадқиқотчи Т.Т. Сафаров Амударё флотилияси рус ҳарбий гарнизонларининг эркин ҳаракат қилишини таъминлаш, Ўрта Осиёдаги темир йўл магистраллари билан узвий боғланиш мақсадларида ташкил этилган, дея қайд этади[33]. Флотилиянинг аҳамияти борасида З.О. Қорёғдиев “Амударё флотилияси империянинг Ўрта Осиёда Афғонистон ва Англияга қарши стратегик линияга айлана бошлаган эди”, мазмунидаги маълумотни келтириб ўтади[34]. Флотилия қурилишидан мағрурланган Туркистон генерал-губернатори Н.О. Розенбах (1884-1889) “Амударё флотилиясининг ташкил этилиши, бизнинг Амударёда тўла ва ажралмас ҳукмронлигимизни барчага англаиб туради”, мазмунида фикр билдиради[35]. Муаллифлар О. Қўшжонов ва Н. Полвонов ҳамда Ў. Мавлоновнинг тадқиқотларида 1887-1888 йилларда Амударё флотилиясининг фаолияти натижасида Хиванинг Бухоро ва Россия билан иқтисодий алоқалари янада кучайганлигини таъкидланади[36]. Гарчи флотилиядан унумли фойдаланилган бўлса-да, унинг техник фаолиятига кам эътибор берилганлиги, оқибатда флотилиянинг XX аср бошларидаги фаолияти таъмирталаблугига оид маълумотлар А. Суздалцев ишида келтирилади. Муаллиф “Туркистан и сопредельные страны” номли ишида ўз даврида Туркистонга оид алоқа йўллари тўғрисида маълумот беради. Мазкур маълумотлар ичида сув йўли ва унда Амударёнинг аҳамияти борасида ҳам фикрлар келтириб ўтади. Шунингдек, муаллиф Амударё пристанлари ҳақида тўхталиб, унинг юқори оқимида Чоржўйдан Калиф, Карки, Термиз, қуйи оқимида эса Чоржўйдан Петро-Александровск ва Янги Урганчлар санаб ўтилади[37]. Муаллиф флотилиянинг асосий иш қисми Чоржўйдан Урганчгача бўлган қисмида амалга оширилишини алоҳида қайд этади. Россияда содир бўлган ҳукумат тўнтаришларидан сўнг ҳам Амударё флотилияси фаолият юритган бўлиб, С. Сулайманов тадқиқотида 1918 йилда Каспийорти fronti ҳарбий-сиёсий штаби Амударё флотилияси устидан тўлиқ назоратни ўз қўлига олганлиги қайд этилади[38]. Бундан флотилия деярли тўлиқ бир шаклда ҳарбий мақсадларга бўйсундирилганлигини англаш мумкин. Бундан ташқари мазкур флотилия кемалари Биринчи жаҳон уруши даврида жиддий зарарланган бўлиб, унинг катта қисми таъмирга муҳтож бўлиб қолганди. 1919 йилда Каспийорти frontiда инқирозий ҳролат юзага келиб, флотилиянинг кейинги фаолияти РКП МК (б), РСФСР ХСК (совнарком) ва Турккомиссиянинг Ўрта Осиёдаги ваколатли вакиллариغا боҳлиқ бўлиб қолади. Мазкур флотилия ҳарбий кемалари болшевикларнинг 1919 йил Хивага қилган юришида иштирок этади. Унда “Хивалик” пароходи, “Верний” теплоходи ва учта кичик кемалар Н.А. Шайдаков умумий раҳбарлиги остида Кўҳна Урганч – Қипчоқ – Гурлан – Хива йўналишида ҳаракатланса, Д.А. Костюков бошчилигидаги рота Хўжайлида қолади. Шундан сўнг Амударё ҳарбий флотилияси 1920 йил февралда Г.Г. Пинский раҳбарлиги остида Туркистон frontiга бўйсундирилади. Унинг асосий маркази эса Чоржўйда



жойлашган бўлган. Шундан сўнг, орадан кўп ўтмасдан 1920 йил апрелда М.Н. Калинин раҳбарлигидаги флотилия Орол флотилияси таркибига киритилади. 1920 йил августда эса Туркистон fronti раҳбари М.В. Фрунзе буйруғи билан Амударё флотилияси Бухоро амирлигига қарши ҳарбий ҳаракатларга тортилади. Умуман олганда, флотилиянинг 1917 йилдан кейинги фаолияти ҳарбий мақсадларга йўналтирилиб, болшевиклар ҳокимичтини туркистон ҳудудида мустаҳкамлашга қаратилган тадбирларга фаол жалб этилади. 1920 йил 17 ноябрда ҳарбий фронтнинг № 868 сонли буйруғи билан Орол флотилияси Туркистон Республикасининг давлат балиқчилик саноати бошқармаси таркибига ўтказилади. Натижада флотилиянинг ҳарбий фаолияти яқунланиб, “янги иқтисодий сиёсат”, “саноатлаштириш”, “қишлоқ хўжалигини коллективлаштириш” учун хизмат қила бошлайди[39].

Флотилиялар фаолияти тамоман рус ҳукумати манфаатларига бўйсундирилганлигини мазкур сув йўли орқали хонликка кириб келган ва олиб чиқиб кетилган маҳсулотлар сиғими ва туридан ҳам англаш мумкин. Мазкур масалада бир қанча тарихчилар ўз тадқиқотларида батафсил маълумот бериб ўтади. С. Сулайманов тадқиқотида Орол ва Амударё флотилияларининг 1847-1920 йиллардаги фаолияти ёритилиб, Россия учун унинг иқтисодий ва ҳарбий аҳамияти кенг мушоҳада этилади[40]. Сув йўли орқали 1897 йилда Россиядан Хивага умумий қиймати 7,5 млн. рубллик 230 минг пуд товар келтирилган бўлса, 1911-1912 йилларда умумий қиймати 18,6 млн. рубллик 2,2 млн. пуд миқдорида товар келтирилган. Шу йилларда Хивадан Россияга олиб кетилган товарлар миқдори ҳам орта борди, яъни 1897 йилда Хивадан 3,9 млн. рубллик 482 минг пуд товар олиб кетилган бўлса, 1911-1912 йилларда 14,8 млн.рубллик 1,5 млн.пуд миқдоридаги товар олиб кетилган. Олиб кетилган товарларнинг асосини пахта ва беда уруғи эгаллайди. Масалан, хонликдан Россияга 1899 йилда 150 минг пуд, 1900 йилда 320 минг пуд, 1905 йилда 450 минг пуд, 1910 йилда 600 минг пуд, 1911 йилда 680 минг пуд, 1912 йилда 700 минг пуд пахта юборилган. Фақат 1915-1916 йиллар мавсумида Хивадан Россияга 2 млн. пуд пахта олиб кетилган. Пахта билан бир каторда хонликда етиштирилдиган беда уруғи ҳам жаҳонга машхур бўлиб, 1912-1913 йилларда Россия, Германия, Америка Қўшма Штатларига 250-300 минг пуд, 1914 йилда 400 минг пуд чиқарилган. 1915 йилда Хивадан фақат Гамбургга юборилган беда уруғи 400 минг пудни ташкил қилади. Амударё воҳасида ундирилган беда уруғининг афзаллиги унинг яхши униб чиқишида эди. Шундай қилиб, Хива хонлиги аста-секин халқаро товар муомаласи гирдобига тортила борди. Мазкур маълумотлар Г. Непесов, А.С. Садиков, О. Қўшжонов ва Н. Полвоновлар тадқиқотларида келтириб ўтилади[41]. 1913 йилда С.И. Гулишамбаров бошчилигида тузилган Ўрта Осиё темирйўли учун хизмат қилувчи Туркистоннинг иқтисодий ҳолатига оид статистик маълумотлардан иборат тўпламда хонликдан Россияга Амударё флотилияси орқали ташиб кетилган 6 йиллик (1906-1911 йй.) пахта миқдори келтирилади (480 минг т.дан 680 минг т.гача кўтарилган)[42]. Ёки яна бир маълумот тадқиқотчи С. Сулаймонов томонидан келтирилиб, биргина 1914 йилда Амударё флотилияси ёрдамида хонликдан Россияга жами 457.620 пудлик хомашё ва яримтайёр маҳсулотлар ташиб кетилган. Мазкур маълумотдан флотилиянинг иқтисодий ресурсларни ташиб кетишда транспорт



ролини бажарганлиги аниқланса, яна бир томони империянинг мустамлакачилик сиёсатининг моҳияти очиқланади. Мазкур ҳолатни нафақат маҳсулотлар ҳажми миқдориди балки, флотилияда ҳаракатланган кемалар сониди ҳам кўриш мумкин. И. Юсупов диссер-тациясида, Ж.Ж. Жангабоев мақоласиди Амударё флотилиясида 1897 йилда 220 та катта-кичик кемалар бўлган бўлса, XX аср бошида уларнинг сони 325 тага етказилганлиги қайд этади[43]. Бу эса хонликни талон-тарож қилиш, мавжуд хомашёларни ташиб кетиш кўлами ортганлигидан далолат беради. Флотилия ҳаракатини таъминловчи асосий қайиқ ва кемаларнинг эгаси маҳаллий тадбиркорлар ва “Хива” ҳиссадорлик жамияти ҳисобланган. Дастлаб ташкил этилганда 4 та йирик кема, 5-6 та баржага эга флотилия 1913 йилда 1,5 мингдан ортиқ катта-кичик қайиқ ва кемаларни ўз атрофига бирлаштира олди[44]. Шу ўринда Флотилия таркибидаги кемаларнинг номланишига ҳам эътибор қаратадиган бўлсак, уларнинг номланишида импералистик руҳни кўриш мумкин: “Царь” ва “Царица” (1888), “Царевич” (1895), “Великий князь” (1897), “Великая княгиня Ольга” (1899), “Император Николай II” (1901)[45] шулар жумласидандир.

Хонликдаги сув йўлларига боғлиқ бўлган кемачилик саноати, шу соҳага ихтисослашган шаҳарлар ҳамда кемалар ҳажмига оид маълумотлар бугунги кунда тадқиқ этилган масалалардан бири саналади. Бу борада Г. Агзамова, Ҳ. Зиёев, Ў. Мавлонов, Ж. Жангабоев, Т. Сафаров, Ш. Алламуратов ва И. Юсуповлар ўз тадқиқотларида маълумотларни келтириб ўтади[46]. Ҳ. Зиёев хонликда кемачиликнинг 1837-1838 йиллардан бошлаб ривожланганлигини таъкидлаб, кемалар қатнови Амударё бўйлаб Бухорога, Орол денгизи бўйлаб Сирдарёнинг қуйилиш жойигача борганлигини қайд этади[47]. Тадқиқотчи Ш. Алламуратов мақоласиди хонликда сув йўли орқали амалга ошириладиган ҳаракатнинг асоси бўлган кемачилик ва уни тайёрлашга ихтисослашган шаҳарлар сифатида Хазорасп, Хонқа ва Тошовузни ҳамда Карамаз ва Джаланди қишлоқларини кўрсатади[48]. Муаллиф қайиқ-кема ишлаб чиқаришга ихтисослашган масканлардан ҳаттоки 300 га яқин усталарни топиш мумкинлигини ва қайиқ-кемаларнинг нархи уларнинг катта-кичик ҳажми, ишлатилган хомашё сифати билан боғлиқлигини қайд этади. Унга кўра: 1.100 фунтгача юк кўтарадиган қайиқлар – 400 рубл, 900 фунтгача юк кўтарадиганлари – 300 рубл, юк кўтариш ҳажми 800 фунтдан ошмаган қайиқлар эса 280 рублдан сотилган. Эътиборли томони Бухоро амирлигидан фарқлироқ Хива хонлигида йирик кемаларни яшаш хон рухсати билан ёки 6-7 нафар хонга яқин темирчилар томонидан мустақил равишда ясалган[49]. Шу ўринда Хива ва Хонқада ясалган қайиқларнинг мустаҳкам бўлиб, тарихчи Ў. Мавлонов монографиясида ҳам қайд этилади. Муаллиф шунингдек, Хива қайиқларида Амударё бўйлаб Чоржўй яқинидаги “Россия юк транспорт жамияти”дан Кўнғиротгача юк ташилганлигини манбалар асосида қайд этади[50].

Мазкур мавзунини ёритишда империя даври адабиётлари асосан икки давлат ўртасидаги сув йўллари тўла очиш учун уларнинг тадқиқига бағишланган бўлса, совет даври асарларида сув йўллари: асосан флотилияларнинг иш ҳажмига кўпроқ урғу берилади. Кейинги давр адабиётларида эса масаланинг бошқа томони, яъни, сув йўллари очиш, улардан фойдаланишнинг сиёсий ва иқтисодий омиллари нисбатан



кенг мушоҳада қилинганлиги билан ажралиб туради. Шу ўринда мақолада келтирилган маълумотлардан Хива хонлиги ва Россия ўртасидаги сув йўлининг афзаллиги ва аксинча ноқулайлиги борасида қуйидагиларга эътибор қаратиш лозим:

- сув йўли карвон йўлига нисбатан хавфсиз бўлган;
- манзилга етишда камроқ кунни талаб қилган;
- камхарж бўлган. Масаланинг бошқа томонига қарасак:
- сув йўлидан маълум миқдорда чегараланган оғирликдаги туя ва моллар олиб ўтилган;
- хонликни Россия билан боғлайдиган тўғридан тўғри сув йўли мавжуд бўлмаган;
- ҳам қуруқликда ҳам сув йўлида юкларни олиб ўтиш учун алоҳида божлар тўланган.

References:

1. Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. Монография. -Т.: Akademiya, 2008 й. Б. 250.
2. Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавшие их с Россией, вторая половина XVI – первая половина XIX в. Дисс.кандидата истор.наук. Ташкент, 1990. 195 с.; Автореферат. 21 с. С. 10.
3. Dixon S. The modernization of Russia, 1676— 1825. P. 33. Clem R. S. The Frontier and Colonialism in Russian and Soviet Central Asia. P. 30.
4. Халфин Н.А. Россия и ханства Средней Азии (первая половина XIX века). М., 1974. С. 178.
5. Юлдашев М.Ю. К истории торговых и посольских связей Средней Азии с Россией в XVI-XVII вв. – Ташкент, 1964. С. 56.
6. Чулошников А. Торговля Московского государства с Средней Азией в XVI – XVII вв.//МИУТТ. Ташкент, 1932. С. 75.
7. Агзамова Г.А. Волжско-Каспийский путь в XVI-первой половине XIX в. // Тюркологический сборник.. Ред.кол. С.Г. Кляшторный (пред.) и др. Москва: Вост. лит., 2003. С. 143.
8. Ўша мақола. Б. 143.
9. Аллаева Н.А. Хива хонлигининг дипломатияси ва савдо алоқалари. Тошкент: “Akademnashr”, 2019. Б. 361.
10. Туркмения и Хива.//Вестник Европы. 8-й год, июль, 1873. С. 142.
11. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. / Перевод с немецкого с примечаниями В.А. Ромодина. – СПб., 2005. – С. 289.
12. Лунин Б.В. Истрия Узбекистана в источниках. Узбекистан в сообщениях путешественников и ученых (20-80-е годы XIX в.). Ташкент: Фан, 1990. С. 143-144..
13. Сафаров Т.Т. Амударё сув йўлининг савдо алоқаларидаги ўрни (XIX асрнинг иккинчи ярми XX аср бошлари) // Хоразм Маъмур академиясининг ахборотномаси. Хива, 2018-4. Б. 90-92.
14. Хорезм в истории государственности Узбекистана. Отв. редакторы: Ртвеладзе Э.В., Алимова Д.А. Ташкент, 2013. С. 236-237. Қаранг: Гиршфельд В. Военно-статистическое описание Хивинского оазиса. М., 1902. С. 26.



15. Қорғғдиев З.А. XIX аср охири – XX аср бошларида Амударё флотилияси фаолияти тарихидан (“Туркистон тўплами” материаллари асосида) // Ученый XXI века, № 12. 2016. Б. 20.
16. Долимов Ш. Тарих: Амударё ва Орол флотилиялари // <http://azon.uz/content/tarih-amudaryo-va-orol-flotilyalari>. 17.04.2021.
17. Қўшжонов О., Полвонов Н. Хоразмдаги ижтимоий-сиёсий жараёнлар ва қаракатлар (XIX аср иккинчи ярми - XX аср бунинчи чораги). Тошкент, 2007. Б. 32.
18. Ўша адабиёт. Б. 36.
19. Лобыевич Ф. И. Поступательное движение в Среднюю Азию в торговом и дипломатическом отношениях. СПб., 1900. С. 124.
20. Қўшжонов О., Полвонов Н. Хоразмдаги ижтимоий-сиёсий жараёнлар ва қаракатлар (XIX аср иккинчи ярми - XX аср бунинчи чораги). Тошкент, 2007. Б. 36.
21. Рожкова М.К. Экономические связи России со Средней Азией (40-60 годы XIX века). – М., 1963. – С. 89.; Рузиева Л.Ю. XIX асрнинг 40-йиллари – XX аср бошларида Россия билан Ўрта Осиёни боғловчи савдо йўллари // Scientific progress, V-2, 2021. P. 753-759.
22. Вербовой А.О., Конеев А.Н. Военные речные флотилии в войнах XVIII–XX столетий в деле укрепления геополитического положения России. Опыт боевого применения / А. О. Вербовой, А. Н. Конеев. – СПб.: Алетейя, 2019. – 210 с. С. 154-155.
23. Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). Автореферат дисс. на соиск.уч.степ.ист.наук. Нукус, 2010. С. 14.
24. Вербовой А.О., Конеев А.Н. Военные речные флотилии в войнах XVIII–XX столетий в деле укрепления геополитического положения России. Опыт боевого применения / А. О. Вербовой, А. Н. Конеев. – СПб.: Алетейя, 2019. – 210 с. С. 156.
25. Васильев А.Д. Амударьинская флотилия и ее роль в истории Центральной Азии вторая половина XIX – начало XX в. Статья подготовлена при поддержке РГНФ, проект 15-31-12022.// Восточный архив № 1 (31), 2015. С. 15.
26. Генерал М.Н. Анненков ҳақидаги маълумотлар батафсил келтирилган: Басханов М.К. Русские военные востоковеды до 1917 г. Библиографический словарь. М., 2005. С. 17.
27. Васильев А.Д. Амударьинская флотилия и ее роль в истории Центральной Азии вторая половина XIX – начало XX в. Статья подготовлена при поддержке РГНФ, проект 15-31-12022.// Восточный архив № 1 (31), 2015. С. 15.
28. ¹ Сагдуллаев А., Сотлиқов О., Абдуллаев О. Сайид Исломхўжа. Тошкент, 2005. Б. 12.
29. ¹ Васильев А.Д. Амударьинская флотилия и ее роль в истории Центральной Азии вторая половина XIX – начало XX в. Статья подготовлена при поддержке РГНФ, проект 15-31-12022.// Восточный архив № 1 (31), 2015. С. 15.
30. Ўша мақола. Б. 14.
31. Алламурастов Ш. XIX аср охири - XX аср бошларида Бухоро амирлиги иқтисодий ҳаётида Амударё флотилиясининг ўрни // Ўтмишга назар, № 21 (2019). Б. 67.
32. ЎзМА. Жамғарма № 1089, Рўйхат № 1, иш № 54. В. 2.



33. Сафаров Т.Т. Амударё сув йўлининг савдо алоқаларидаги ўрни (XIX асрнинг иккинчи ярми XX аср бошлари) // Хоразм Маъмур академиясининг ахборотномаси. Хива, 2018-4. Б. 92.
34. Қорёғдиев З.О. XIX аср охири – XX аср бошларида Амударё флотилияси фаолияти тарихидан (“Туркистон тўплами” материаллари асосида) // Ученый XXI века, № 12. 2016. Б. 20-22.
35. ЎзМА. Жамғарма № 1, Рўйхат № 17, иш № 902. В. 5.
36. Қўшжонов О., Полвонов Н. Хоразмдаги ижтимоий-сиёсий жараёнлар ва қаракатлар (XIX аср иккинчи ярми - XX аср бунинчи чораги). Тошкент, 2007. Б. 127.; Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. Монография. -Т.: Akademiya, 2008 й. Б. 243.
37. Суздальцев А. Туркестан и сопредельные страны (Бухара, Кашгар, Афганистан, Персия и Хива). Самара, 1919. С. 87.
38. Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). Автореферат дисс. на соиск.уч.степ.ист.наук. Нукус, 2010. С. 17.
39. Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.). Автореферат дисс. на соиск.уч.степ.ист.наук. Нукус, 2010. С. 19.
40. Ўша адабиёт. Б. 25.
41. Непесов Г. Из истории Хорезмской революция 1920-1924 гг. Ташкент, 1962, С. 29. Садыков А.С. Экономические связи Хивы с Россией. Ташкент: Наука, 1965. С. 165. Қўшжонов О., Полвонов Н. Хоразмдаги ижтимоий-сиёсий жараёнлар ва қаракатлар (XIX аср иккинчи ярми - XX аср бунинчи чораги). Тошкент, 2007. Б. 128.
42. Экономический обзор Туркестанского края обслуживаемого Средне Азиатской железной дороге. Ч.1. Производительная силы страны. Составитель С.И. Гулишамбаров. Асхабад, 1913 С. 168.
43. Юсупов И. Хоразм воҳасида алоқа тизими тарихидан (1873-2018 йй.) Тарих фанлари бўй. ном. дисс...Тошкент, 2020. Б. 43. Жангабаев Ж.Ж. Место водного пути в системе транспортных коммуникаций в регионах южного Арала (XVIII–XIX вв.) // С. 95.
44. Алламуратов Ш. XIX аср охири - XX аср бошларида Бухоро амирлиги иқтисодий ҳаётида Амударё флотилиясининг ўрни // Ўтмишга назар, № 21 (2019). Б. 69-70..
45. Сафаров Т.Т. Амударё сув йўлининг савдо алоқаларидаги ўрни (XIX асрнинг иккинчи ярми XX аср бошлари) // Хоразм Маъмур академиясининг ахборотномаси. Хива, 2018-4. Б. 93.
46. Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавшие их с Россией, вторая половина XVI – первая половина XIX в. Дисс.кандидата истор.наук. Ташкент, 1990. 195 с. С. 100; С. 10. Зиёев Х. Тарихнинг очилмаган саҳифалари. Тошкент, 2003. Б. 100-101.; Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. Монография. -Т.: Akademiya, 2008 й. Б. 224.; Жангабаев Ж.Ж. Место водного пути в системе транспортных коммуникаций в регионах южного Арала (XVIII–XIX вв.) // С. 95.; Сафаров Т.Т. Амударё сув йўлининг савдо алоқаларидаги ўрни (XIX асрнинг иккинчи ярми XX аср бошлари) // Хоразм Маъмур академиясининг ахборотномаси. Хива, 2018-4. Б. 93.; Алламуратов Ш. XIX аср охири - XX аср бошларида Бухоро амирлиги



иктисодий ҳаётида Амударё флотилиясининг ўрни // Ўтмишга назар, № 21 (2019). Б. 69-70.; Юсупов И. Хоразм воҳасида алоқа тизими тарихидан (1873-2018 йй.) Тарих фанлари бўй. ном. дисс...Тошкент, 2020. Б. 43.

47. Зиёев Х. Тарихнинг очилмаган саҳифалари. Тошкент, 2003. Б. 100-101.

48. Алламуратов Ш.А. История Амударьинского судостроения // Бюллетень науки и практики. 2020. Т. 6. № 10. С. 424.

49. Ўша мақола. Б. 424-425.

50. Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. Монография. -Т.: Akademiya, 2008 й. Б. 224.