



UO'K: 94:339(575.1)

Shuxrat ALLAMURATOV,
Termiz iqtisodiyot va servis universiteti o'qituvchisi, PhD
E-pochta: allamuratovs@tersu.uz

O'zMU professori, tarix fanlari doktori O'.Mavlonov taqrizi asosida

LOCAL SHIPPING IN THE AMUDARYA (SECOND HALF OF THE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES)

Annotation

This article is devoted to the history of the development of local shipping on the Amu Darya in the second half of the 19th - early 20th centuries, as well as the significance of the Amu Darya in regional communications and waterways. The article also compares the changes that took place in the order of local shipping and cargo transit in the Amu Darya based on written and archival sources of the second half of the 19th – early 20th centuries.

Key words: Waterways, boat, vessel, raft, gupsar, shipbuilding, pilot, trade, transit, navigation.

МЕСТНОЕ СУДОХОДСТВО В АМУДАРЬЕ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)

Аннотация

Данная статья посвящена истории развития местного судоходства на Амударье во второй половине XIX – начале XX века, а также значению Амударьи в региональной коммуникации и водных путях. Также в статье сравниваются изменения, происходившиеся в порядке местного судоходства и транзита грузов в Амударье на основе письменных и архивных источников второй половины XIX – начала XX века.

Ключевые слова: Водные пути, лодка, судно, плот, гупсар, судостроение, лоцман, торговля, транзит, навигация.

AMUDARYODA MAHALLIY KEMACHILIK (XIX ASRNING IKKINCHI YARMI – XX ASR BOSHILARI)

Аннотация

Ushbu maqola XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida Amudaryodagi mahalliy kemachilikning rivojlanish tarixi hamda Amudaryoning mintaqa kommunikatsiyasi va suv yo'llaridagi ahamiyatiga bag'ishlangan. Shuningdek, maqolada Amudaryodagi mahalliy kemalar qatnovi va yuk tranziti tartiblarida ro'y bergan o'zgarishlar XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlariga oid yozma hamda arxiv manbalarida keltirilgan ma'lumotlar asosida qiyosiy tahlil etilgan.

Kalit so'zlar: Suv yo'llari, qayiq, kema, sol, gupsar, kemachilik, darg'a, savdo-sotiq, tranzit, navigatsiya.

Kirish. Hozirda mintaqalar va mamlakatlarning integratsiyalashuvini transport-kommunikatsiya tizimi tarmoqlari, savdo va tranzit aloqalarisiz tasavvur qilib bo'lmaydi. Mintaqa uchun muhim strategik ahamiyatga ega bo'lgan Amudaryo suv yo'li va kechuvlari xalqlar o'rtasida aloqa vositasi ekanligi, ularning savdo-tranzit munosabatlaridagi roli muammosini o'rganish alohida ahamiyatga ega bo'lgan masaladir. Ayniqsa, "...azaldan Buyuk ipak yo'li, Buyuk Hind savdo yo'llarida joylashgan Markaziy Osiyo geostrategik o'rnaviga ko'ra, ming yillar davomida jahon miqyosidagi muhim jarayonlar markazida bo'lib kelgan. Bizning mintaqamiz Yevropa, Yaqin Sharq, Janubiy va Sharqiy Osiyoni bog'laydigan o'ziga xos ko'priki bo'lib xizmat qilgan" [1]. Bu borada XIX – XX asr boshlarida Amudaryodagi kemasozlik, suv transporti vositalarining navigatsiyasi, logistika-servis xizmatlari, ichki va tashqi savdo-tranzit aloqalarini o'rganish mintaqada dolzarb mavzulardan biri bo'lib qolmoqda.

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida Amudaryodagi mahalliy kemachilik rivojlanish tarixi haqidagi dastlabki manbalar sifatida Rossiya imperiyasi bosqini arafasida mintaqaga turli maqsadlarda tashrif buyurgan A.Byorns, H.Vamberi kabi chet ellik sayyohlar, shuningdek, Rossiya imperiyasi mustamlakachiligi davrida o'lkaga kelgan elchilar, sayyohlar hamda boshqaruv ma'muriyati, harbiy idoralarning amaldorlari – D.N.Logofet, A.M.Mixaylov, N.A.Benselevich tomonidan e'lon qilingan risola asarlari, davriy nashrlardagi maqolalar tashkil etadi

Maqolani yozishda mustaqillik yillarida yaratilgan O'.Mavlonov, E.Qobulov, F.Ochilidiev,

Sh.Allamuratovlarning ilmiy asarlari va tadqiqotlarni muhim manba vazifasini o'tab, ulardagi ko'pgina ma'lumotlar birinchi marotaba ilmiy muomalaga kiritildi.

Tadqiqot metodologiyasi. Maqolada umumiy qabul qilingan usullar – tarixiy tahlil, davriy va hududiy-geografik, qiyosiy tahlil, statistik, ilmiy izchillik tamoyillari asosida XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida Amudaryodagi mahalliy kemachilik va undagi tranzit aloqalar tarixi hamda mintaqada kommunikatsiya tizimidagi o'zgarishlar bayon etilgan.

Tahlil va natijalar. Amudaryo o'zining tabiiy inijliklari – suv o'zanining doimiy o'zgarib turish xususiyatlariga qaramasdan, mintaqada aloqa-kommunikatsiya tizimida katta rol o'ynagan. O'zbek xonliklari o'rtasidagi ziddiyatlar davrida ham bu suv yo'li to'xtab qolmagan. Negaki, suv yo'li orqali tashilgan yuklar arzonga tushgan. Natijada daryodan ko'proq yuk tashish ehtiyoji yuzaga kelgan. Amudaryoning o'rta va quyi oqimi hududlarida azaldan don mahsulotlarining taqchilligi mavjud edi. Uzoq vaqtlar davomida u yerlarga "g'alla ombori" bo'lgan Sharqiy Buxorodan don mahsulotlari olib kelinardi. G'arbiy Buxorodan Sharqiy Buxoroga Zarafshon, Hisor va Ko'hitang tog'larining qiyinchilik bilan bosib o'tiluvchi kichik tog' so'qmoqlari orqali borish mumkin edi. Quruqlik yo'llaridagi qiyinchiliklar aholining Amudaryo tabiiy suv yo'llaridan foydalanishni taqazo etgan. Shu sababli, Sharqiy Buxorodan g'alla mahsulotlarini olib ketish ehtiyoji ushbu yirik daryoda kemachilikning rivojlanishiga turtki bo'lgan.

Bundan tashqari, XIX asr oxirlarida Petro-Aleksandrovsk, Chorjo'y, Karki, Termiz va Saroyda rus aholi punktlari yuk tovarlarni qabul qilish bo'yicha Rossiya

transport jamiyatlari idoralarining ochilishi mintaqada kemachilikning yanada jadal rivojlanishiga turtki bo'lgan [2]. Bu davrda o'lkada sanoat va savdo-sotiqning rivojlanishi natijasida Amudaryoning yuk aylanmasi o'sib borgan. Daryodagi tranzit va savdo aloqalari uchun paroxodlarning yetishmasligi esa mahalliy kemachilik sohasiga ehtiyojni oshirgan. Yuqoridagi omillar kemachilikni mahalliy xalqlarning ayrim toifalari uchun asosiy mashg'ulotlardan biriga aylantirdi. Biroq mahalliy kemachilikda qadimiy an'analar hamon saqlanib kelinayotgandi.

XIX asrda Amudaryo bo'ylab ko'plab kemalar qatnaganini, hatto, sayyoh elchilar ham ta'kidlashgan. Bu borada ingliz harbiy elchisi A.Byorns Amudaryoda jami 200 dan ortiq, quyi oqimida esa 150 tagacha kemalar suzib, ularning aksariyati Xiva xonligiga qarashli ekanligi to'g'risida ma'lumotlarni berib o'tadi. Bundan tashqari A.Byorns xivaliklar o'z kemalarida Buxoroga ko'plab miqdorda tovar va yuklar bilan kelib qatnab turganligi, Chorjo'ydan daryoning yuqori qismida kemalar kamroq bo'lib, bu qismda sollar manzilga eltuvchi transport ekanligini ham ta'kidlaydi [3]. Sababi yuqoriga, ya'ni tez oqimga qarshi suzish qiyin va xavfliroq edi.

Vengr sayyohi H.Vamperi ham o'z esdaliklarida Amudaryodagi kema qatnovi haqida quyidagi ma'lumotlarni beradi: "Karki va Chorjo'ydan Amudaryoning quyi qismlariga kichik yoki katta kemalar muntazam suzib borgan; Karki va Chorjo'ygacha yuqori oqim bo'ylab Badaxshon tog' yonbag'irlaridan o'tin va qurilish yog'ochlari sollarda olib kelingan; Xazorasp bilan Ilchiq (Buxoroning Amudaryo quyi oqimidagi so'nggi qo'nimgohi va ombori) oralig'ida Xivaga borilib, u yerdan tovarlar, oziq-ovqatlar kattaroq kemalarda yetkazilgan; Xiva xonligida daryo bo'yidagi gavjum shaharlardan katta-kichik yuklarni manzilga yetkazish uchun kemalar qulay va arzon transport bo'lganligidan ular da hatto yo'lovchilar tashilgan"[4].

Yuqorida keltirilgan ma'lumotlarda Amudaryoda ko'plab kemalar suzganligi va Xorazm vohasida kemachilik aholining muhim xo'jalik tarmog'iga aylanganini ko'rishimiz mumkin.

O'rta Osiyo xonliklarida Rossiya imperiyasi vassalligi o'rnatilgach, sanoat ehtiyoji uchun muhim xom ashyo hisoblangan paxtaga talab ortdi. Shu boisdan savdo yo'llarini kengaytirish va jadallashtirishga e'tibor kuchaygan. Avvalo, suv yo'llaridan ko'proq foydalanishga intilishgan [5]. Bu esa mintaqada suv yo'llarida savdo-sotiq aylanmasini rivojlantirgan.

Amudaryo bo'ylab asosan yuk tashuvchi qayiqlar suzgan. Amudaryoda rus flotiliyasi tashkil qilingunga qadar Xiva, Buxoro va afg'on qayiqlari harakat qilgan. Bu qayiqlarda savdo yuklari va yo'lovchilar tashilgan. Daryoda 300 puddan 2,5 ming pudgacha yuk ko'tara oladigan palubasiz katta-kichik qayiqlar bo'lib, kamdan-kam hollarda 4-5 ming pud yuk ko'taruvchi bir mactali yelkanli kemalarni ham uchratish mumkin edi [7]. Ushbu davrga oid manbalarda Amudaryoda harakatlangan kema va qayiqlar soni turlicha keltirilgan. Masalan, XIX asr oxiriga oid arxiv manbalarida Qo'ng'irotdan to Pitnagacha Xiva xonligi aholisiga tegishli 2 mingga yaqin qayiqlar Amudaryoda suzganligi to'g'risidagi ma'lumotlar mavjud (1884 yilgi ma'lumot) [8].

Boshqa bir arxiv manbasida esa, Amudaryoda xivaliklarning 800 puddan 1500 pudgacha yuk ko'tara oladigan 600 ga yaqin qayiqlari qatnaganligi keltirib o'tilgan [9]. 1907-1908 yillarda Saroy va Petro-Aleksandrovsk oralig'ida 1,5 mingdan ortiq qayiqlar yil davomida (qishki ikki oydan tashqari) yuk tashish bilan shug'ullanishgan. D.N.Logofetning hisobi bo'yicha, XX asr boshlarida Buxoro amirligi va Xiva xonligi o'rtasidagi o'zaro savdo aloqalarida 420 ta Xiva qayiqlari, 80 ta Buxoro qayiqlari bo'lgan [2].

Bundan tashqari Amudaryoning yuqori oqimi, Vaxsh va Panj daryolari bo'ylab 2000 pudgacha yuk ko'tara oladigan

1000 dan ortiq qayiqlar suzishgan, ular oqim bo'ylab yuqoriga harakatlanishda arqonlar, kamdan-kam hollarda yelkanlardan foydalanishgan [10]. N.A.Benselevich ham XX asr boshlarida Amudaryo bo'ylab jami 1,5 mln. rublga narxlangan, jami 1 mln. pudgacha yuk ko'taruvchi 1,5 mingga yaqin Xiva qayiqlari suzganligi to'g'risidagi ma'lumotni keltirib o'tgan [7]. I.A.Remez esa, Amudaryo bo'ylab Buxoroning odatda 600-800 pud, ba'zilar esa 3 ming pudgacha, jami 500 ming pud yuk ko'tara oladigan 500 ga yaqin qayiqlar mavjudligini ta'kidlagan [11]. Shunga qaramasdan bunday ko'p sonli kema - qayiqlar Amudaryo bo'yi hududlaridagi barcha yuklarni tashishga ulgura olmasdi va tranzit ehtiyojlarini qondira olmagan.

Ko'plab miqdordagi yuklarni tashish, yuk tashishning yaxshigina serdaromadligi va yuklarni tez hamda arzon yetkazib berish zarurati mahalliy kema egalari qayiqlar sonini ko'paytirishiga undagan. Natijada, yildan-yilga Amudaryo bo'ylab suzuvchi, yuk tashuvchi kema, qayiqlar soni ko'payib borgan.

Katta miqdordagi yuklarni tashishda aksariyat hollarda Xiva kemalaridan foydalanilgan. Xiva kemalari Buxoro kemalariga nisbatan ustun bo'lib, 3-5 ming pud yuk ko'tara oladigan deyarli barcha katta qayiq va kemalar xivaliklarga tegishli bo'lgan [2]. Uncha katta hajmga ega bo'lmagan kemalar buxoroliklarga tegishli bo'lib, ular Chorjo'ydan Amudaryo bo'ylab yuqori oqimga Panj daryosi va Fayzobodqal'a (Panj daryosida, Saroydan 16 verst quyida) xarobalarigacha suzishgan. Panj daryosiga Saroy qishlog'idan yuqori qismiga qayiqlar suzishmagan, sababi daryoda bir nechta ostonalar mavjud edi. Shuning uchun Saroydan Bog'orakkacha bo'lgan Panj daryosi va yuqoridagi Vanch daryolarida va kechuvlarida havo bilan shishirilgan teri gupsarlardan foydalanilgan (26-ilova). 8 tadan 20 (12-20) tagacha gupsarlar bir-biriga bog'lanib birlashtirilgan, so'ngra ustiga yupqa yog'ochlar - xodalar to'shalib sol (amat) yasalgan. Bunday sollarda 3-4, ba'zan 4-6 kishi va 15-40 pudgacha yuk tashish mumkin edi [12]. Amudaryodagi ayrim pontonli sollar hatto 150 kishini ko'tarishi mumkin edi [3]. Ba'zi hollarda bunday gupsarlarning 10-12 tasi otlarga bog'langan va ular yordamida ot yoki yo'lovchilar mustaqil daryoni kechib o'tishgan [7]. Rus manbalarida bir-biriga bog'langan charm meshlarni otlarning dumiga bog'lab, ular ustiga yuklarni qo'yib Amudaryoning yuqori oqimlari va irmoqlaridan o'tishda ham foydalanilgani aks etgan [13].

Xiva xonligida aholining ko'pchiligida o'z shaxsiy qayiqlari bo'lgan, ayniqsa, boylarda bir nechtagacha kema bo'lgan. Xiva xonligining Amudaryo bo'yidagi har bir shaharida 20 tagacha kemalarni topish mumkin bo'lib, ular faqat turli mahsulotlar - g'alla, yog'och, tuz tashishdan tashqari karvonlarni daryodan o'tkazishda ham ishlatilgan. Masalan, Yangi Urganch, Gurlan shaharlarining qarshisida, Yumur shahrining pastrog'idagi Qipchoq, Xo'jayli va Qo'ng'irotdan shaharlari yaqinida kemalardan yuklarni narigi sohilga olib o'tishda foydalanilgan [14].

Xivaliklar Petro-Aleksandrovskdan daryoning butun oqimi bo'ylab suzishgan. Xivaliklar ko'proq yuklar mavjudligi va mavsumga bog'liq ravishda mart oyidan noyabrgacha Chorjo'y va Xiva oralig'ida, boshqa vaqtlar Chorjo'ydan yuqori oqimga, ba'zilar esa Chorjo'ygacha kirmasdan Xiva va Karki oralig'ida qatnagan. Bundan tashqari qayiqlarning bir qismi Urganch va quyi oqimdagi kanallar orqali xonlikdagi paxta zavodlari uchun ham xizmat qilgan. Qish kelishi bilan (noyabrning birinchi yarmidan) boshlab daryoning quyi qismida suzish to'xtagan, agar yuk bo'lsa, Xiva xonligi kemalari Chorjo'y va Karki oralig'ida qatnagan [12]. Bu sharoitdan kelib chiqib, qishda Chorjo'ydan yuqoriga qatnov kam bo'lgan hamda bu vaqtda qayiq topish qiyin bo'lganligi uchun yuk tashish narxi ham ko'tarilib ketgan.

Qayiqlar uchun alohida pristan - bandargohlar bo'lmagan, biroq Xiva qayiqlari to'xtashi uchun Petro-Aleksandrovskdan yuqorida Pitnak va Xazorasp, Petro-Aleksandrovskdan quyida esa Xonqa, Urganch, Gurlan va Xo'jayli qulayroq joylar edi. Qayiqlar soni aniq qayd qilinmagan, ularning soni doimiy o'zgarib turgan. 1906, 1907 va 1908 yillarga kelib Buxoro va Xiva xonligi o'rtasida jami 270 tagacha kema - qayiqlar qatnab, ularning yuk ko'tarish hajmi 300 ming pudgacha bo'lgan[12]. 1910 yillarda esa Amudaryo bo'ylab suzuvchi kema - qayiqlarning o'rtacha yuk ko'tarish hajmi taxminan 500 ming pudga yaqin bo'lib [2, C.212-213], ular deyarli hech qayerda qayd qilinmagani uchun bu raqamlar taxminiy hisoblangan. Bu davrdagi kichik qayiqlar haqida ma'lumotlarni yig'ish imkonsiz bo'lgan. Ularning yuk tashish hajmini taxminan 30 ming pud deb hisoblash mumkin.

Kemalar soni, ularning qatnovi mavsumga qarab o'zgarib turgan. Amudaryoda noyabr, dekabr, yanvar, fevral va mart oylari suzish davri uchun eng noqulay payt edi. Chunki bu vaqtda daryoda suv sathi pasaygan, shamollar ko'p bo'lishi qatnovni qiyinlashtirgan. Xususan, qahraton qish oylarida suv yo'lidan foydalanish deyarli to'xtab qolgan bo'lsa, bahorgi toshqinlar ham suv yo'llaridan foydalanish va kechuvlardan o'tishda ma'lum qiyinchiliklarni yuzaga keltirgan. Suv sathining ko'tarilishi yoki kamayishi suv yo'li masofasiga ham ta'sir qilar edi. Masalan, Chorjo'ydan suv yo'li masofasi Petro-Aleksandrovskkacha 410 verst, Urganchgacha 445 verst, Xonqagacha 425 verst va Xazoraspigacha 390 verst edi. Bu masofa Amudaryo bo'ylab o'tgan telegraf chizig'i bo'yicha aniqlangan edi, lekin suv sathi ko'tarilganda bu masofa 10 foizdan ko'proqqa, kamayganda esa bu masofaga yana 5-10 foizga o'zgarar edi [15]. Yoz faslida daryolarda kemalardan foydalanish darajasi ancha oshgan.

Daryo o'zanining tez-tez o'zgarishi tufayli qatnov kunduz kunlari amalga oshirilgan. Amudaryoda suv oqimi holatiga qarab kemani boshqaruvchi "darg'a" ("lotsman") deyilgan. Suv o'zanining doimiy o'zgarib turishi hatto tajribali darg'alarga ham qiyinchilik tug'dirgan.

Amudaryo bo'ylab Buxoro kemalari jamoasiga nisbatan Xiva kemalari darg'alari tajribaliroq edi. Ular suv yo'li o'zanini yaxshi tushungan va jamoa bo'lib harakatlanib,

1,5-2 ming pudli katta Xiva qayiqlarini boshqarishgan. Rus tilida gaplasha oladigan ko'pgina xivaliklar Amudaryo flotiliyasi paroxodlari va barjalarida darg'a (lotsman) bo'lib ishlashgan [7]. Xivaliklarga kemachilikda faqat "uralliklar" jiddiy raqobatchi bo'lishgan. Amudaryo bo'limining Chimboy uchastkasida ural kazaklariga tegishli har biri 10-20 pud yuk ko'taradigan 400 dan ortiq yelkanli barkalari - kemalari suzishgan [16]. Tabiatan baliqchilik bilan shug'ullanib kelgan uralliklar o'z qayiq va kemalari bilan Chorjo'ydan Orol dengizigacha, Amudaryo deltasi hamda Orol dengizida yuk tashishda asosiy rol o'ynagan.

Tashiladigan yuk hajmining oshishi tufayli yil bo'yi (ikki qish oyidan tashqari) Saroy va Chorjo'y oraliq'ida 1000 dan ortiq[17], Saroy hamda Petro-Aleksandrovsk oraliq'ida esa 1500 dan ortiq[2] mahalliy kema, qayiqlar harakatlanishgan. Kema va qayiqlar soni yilma-yil o'sib borgan, lekin bu hali ham Amudaryo bo'ylab yuk tashish ehtiyojlarini to'liq qondira olmasdi. Bu davrda Amudaryo flotiliyasi paroxodlarining daryoda harakatlanishidagi qiyinchiliklar, flotiliyaning zarar bilan ishlashi tufayli millionlab pud yuklar hamon mahalliy kema va qayiqlar orqali tashilavergan[18]. Keyinchalik Amudaryo suv yo'llarida yuk tashishning yangidan-yangi usullarini qo'llashga harakat qilingan.

Xulosa. Amudaryoda mahalliy kemachilik mavzusini yoritish va tahlil etish orqali quyidagi xulosalarga kelindi:

mintaqada savdo va tranzit ishlarining rivoji natijasida yirik miqdordagi yuklarni tez hamda arzon yetkazib berish zarurati, yuk tashishning serdaromadligi mahalliy kema, qayiqlar sonining ko'payishiga olib kelgan;

Amudaryoda ko'plab kemalar va qayiqlar suzgan. Natijada o'rtacha hisobda Amudaryo bo'ylab bir necha o'n ming kishi kemachilik va qayiqchilik sohasida band bo'lgan. Bundan esa mintaqada kemachilik aholining muhim xo'jalik tarmoqlaridan biriga aylangan.

Umuman olganda, XIX-XX asr boshlarida Amudaryoda harakatlangan qayiq va kemalar qatnovi nafaqat Buxoro va Xiva xonliklari o'rtasida, balki daryo bo'ylab butun mintaq bo'yicha amalga oshirilgan. Bu esa o'rganilayotgan davrda Amudaryo suv yo'lida savdo va tranzit aloqalarining ancha rivojlanganligini tasdiqlaydi.

ADABIYOTLAR

1. Mirziyoyev Sh.M. Yangi O'zbekiston strategiyasi. – Toshkent: O'zbekiston, 2021. – B. 38.
2. Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I. – СПб.: В.Березовский, 1911. – 340 с.
3. Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавание по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчет о путешествие из Индии в Кабул, Татарию и Персию, предпринятом по предписанию Высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах. / Перевел с английского Георг Минь. Ч 3. – М.: Издание П.В. Голубкова, 1849. – 628 с.
4. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. Описание поездки из Тегерана через Туркменскую степ по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самарканд, совершенной в 1863 году Арминием Вамбери, членом Венгерской Академии. – СПб., 1865. – 221 с.
5. Кобулов Э., Алламуратов Ш. XIX аср охири-XX аср бошларида Сурхон воҳасининг Амударё сув йўли ва кечувлари орқали савдо муносабатлари //Марказий Осиё тарихи ва маданияти. – 2023. – Т. 1. – №. 1. – С. 405-409.
6. Кабулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum: Общественные науки: ЭНЖ. 2015. № 1-2 (12). <http://7universum.com/ru/social/archive/item/1969>
7. Бенцелевич Н.А. Водные пути Туркестана. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Выпуск LV. – СПб.: М-во путей сообщения, 1914. – 260 с.
8. O'zbekiston Milliy arxivi, I-1-fond, 22-ro'yxat, 832-ish, 17-varaq.
9. O'zbekiston Milliy arxivi, I-2-fond, 1-ro'yxat, 8-ish, 6-varaq.
10. Логофет Д.Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 книгах. Книга 2. Русско-афганская граница. – СПб.: В.Березовский, 1909. – 208 с.
11. Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922. – 72 с., прил. – 45 с.
12. Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанские ведомости. – 1908. № 212.
13. Петров. Путевые заметки классного топографа тит. Петрова 1884г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск XXI. – СПб., 1886. – С. 53-102.
14. Зияев Х. Ўрта Осиё ва Волга бўйлари (XVI асрнинг иккинчи ярми – XIX асрлар). – Тошкент: Фан, 1965. – 236 б.
15. Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанские ведомости. – 1908. № 220.
16. Досумов Я.М. Очерки истории Кара-калпакской АССР 1917-1927. – Ташкент: Фан, 1960. – С. 33.
17. Логофет Д.Н. Страна безправия. Бухарское ханство и его современное состояние. – СПб.: В.Березовский, 1909. – 239 с.
18. Allamuratov Sh.A. Amudaryo suv yo'li va kechuvlari tarixi (XIX-XX asr boshlari). Monografiya. – Toshkent: Innovatsiya-Ziyo, 2023.