



UO‘K: 94:339(575.1)“XIX/XX”

Shuxrat ALLAMURATOV,
Termiz iqtisodiyot va servis universiteti dotsenti, PhD
E-mail: shuxrat_allamuratov@tues.uz

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

AMUDARYO SUV YO‘LI BO‘YLAB MINTAQA DAVLATLARINING SAVDO VA TRANZIT ALOQALARI

Аннотация

Ushbu maqola XIX asrning oxiri – XX asr boshlarida Amudaryo suv yo‘li orqali mintaqa davlatlarining savdo munosabatlari va tranzit aloqalari tarixiga bag‘ishlangan. Shuningdek, Amudaryoning yuqori va quyi oqimi bo‘ylab, ya‘ni Buxoro amirligi, Afg‘oniston, Xiva xonligi va Amudaryo bo‘limlarining daryodagi yuk aylanmasi hajmlari haqidagi ma‘lumotlar tahlili ham yoritilgan.

Kalit so‘zlar: Amudaryo suv yo‘li, yuk tashish, mahalliy kema va qayiqlar, flotiliya, transport idoralari.

ТОРГОВЫЕ И ТРАНЗИТНЫЕ ОТНОШЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ ВДОЛЬ ВОДНОГО ПУТИ АМУДАРЬЯ

Аннотация

Данная статья посвящена истории торговых отношений и транзитных связей государств региона по Аму-Дарье в конце XIX – начале XX века. Также рассмотрены данные о грузообороте на верхнем и нижнем течении реки Аму-Дарья, включая Бухарский эмират, Афганистан, Хивинское ханство и Амударьинские отделения.

Ключевые слова: Водный путь Аму-Дарья, грузоперевозки, местные суда и лодки, флотилия, транспортные учреждения.

TRADE AND TRANSIT RELATIONS OF REGIONAL STATES ALONG THE AMU DARYA WATERWAY

Annotation

This article is devoted to the history of trade relations and transit connections among regional states via the Amudarya waterway in the late 19th and early 20th centuries. It also analyzes data on cargo turnover along the upper and lower courses of the Amudarya River, including the Bukhara Emirate, Afghanistan, the Khiva Khanate, and the Amudarya departments.

Key words: Amudarya waterway, cargo transportation, local boats and vessels, flotilla, transport agencies.

Kirish. Hozirgi kunda mintaqalar va mamlakatlarning integratsiyalashuvini transport-kommunikatsiya tizimi tarmoqlari, savdo va tranzit aloqalarisiz tasavvur qilib bo‘lmaydi. Bunday savdo va tranzit aloqalari uchun suv yo‘llari arzon yo‘nalish hisoblanishi tufayli qadimdan mamlakatlar xavfsiz va sifatli xizmat ko‘rsatuvchi aloqa yo‘llarini yanada rivojlantirishga harakat qilib kelishgan.

Mintaqaning ichki va tashqi kommunikatsiyasida Amudaryo suv yo‘li va kechuvlari katta ahamiyatga ega. Suv yo‘llarining xavfsiz va arzonligi sababli Rossiya imperiyasi suv yo‘llaridan imkon boricha ko‘proq foydalanishga intildi.

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. XIX asrning ikkinchi yarmi – XX asr boshlarida Amudaryo suv yo‘li bo‘ylab mintaqa davlatlarining savdo va tranzit aloqalari haqidagi dastlabki manbalar sifatida 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, I.A.Remez tomonidan e‘lon qilingan risola asarlari, davriy nashrlardagi maqolalar tashkil etadi. Maqolani yozishda O‘.Mavlonov, E.Qobulov, F.Ochidiyev, Sh.Allamuratovlarning ilmiy asarlari va tadqiqotlari 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 Amudaryo suv yo‘li bo‘ylab mintaqa davlatlarining savdo va tranzit aloqalari bayon etilgan.

Tahlil va natijalar. Sharqiy Buxoro beklilari hududlarini g‘arbiy hududlar bilan bog‘lashda quruqlik yo‘llari bilan bir qatorda Amudaryo suv yo‘lidan ham foydalanilgan. Sharqiy va g‘arbiy Buxoroni bog‘lovchi Zarafshon va Hisor tog‘lari orqali o‘tuvchi tog‘ yo‘llari hamda Buxorodan Xivaga suvsiz sahro, cho‘llar orqali boruvchi yo‘llardagi qiyinchik sababli Amudaryo tabiiy suv yo‘lidan foydalanish ehtiyojini oshirgan. Amudaryo va uning yirik irmoqlari Sharqiy Buxorodagi ulkan xom ashyo zahirasidan foydalanish imkoniyatini ta‘minlovchi asosiy suv yo‘li bo‘lib xizmat qilgan [1]. Tog‘li Sharqiy Buxoro, Afg‘onistondan g‘alla va paxta mahsulotlarining daryo bo‘ylab kema, qayiqlarda mintaqa hududlariga yetkazilishi natijasida Amudaryoning yuqori oqimi, Panj daryolari bo‘ylari bilan Xorazm vohasi o‘rtasida savdo-sotiqni rivojlangan hamda daryo bo‘ylab kemachilikni mahalliy aholining asosiy mashg‘ulotidan biriga aylantirgan.

Shuningdek, o‘lkadagi paxta va boshqa qishloq xo‘jalik mahsulotlariga ehtiyojning oshishi, Rossiyaning Yevropa qismidan keltirilayotgan mahsulotlarga talabning kuchayishi ham bu suv yo‘lining ahamiyatini yanada oshirgan. Temir yo‘llarning qurilishi ham Amudaryo suv yo‘liga bo‘lgan talabni kamaytirmagan. Sababi Amudaryoning o‘rta va quyi oqimlari hududidan hali temir yo‘l kesib o‘tmagan edi.

XIX asr oxiri - XX asr boshlariga kelib, Buxoro amirligi aholisining 85 foizi qishloq xo‘jaligi bilan band bo‘lishi [2] tabiiy ravishda savdo munosabatlari ayirboshlovi va tranzit aloqalarida qishloq xo‘jalik mahsulotlarining ustunligini ta‘minlagan. Bu davrda Sharqiy Buxoroning tog‘li viloyatlari don, chorva va paxtaga boy bo‘lib, ularni tashish

ehtiyoji ortib bormoqda edi. Masalan, faqat Saroy shahridan daryo orqali Karkigacha yiliga 1 mln. pud yuk yuborilgan bo'lsa, qayiqalarda Saroyga esa 300 ming pud yuk olib kelingan [3]. Bu raqamlar yilma-yil o'sib borgan, chunki Buxoro amirligining sharqiy beklklari qishloq xo'jalik mahsulotlari ombori edi. Amudaryoning yuqori qismidagi beklklari tabiiy boyliklarga (paxta, don, guruch, beda urug'i, yong'oq, pistalar va chorvachilik mahsulotlari) serob edi. Bu hududlarni Amudaryo bilan bog'lovchi aloqa yo'llari yaxshilansa, hududlar o'rtasida savdo yanada rivojlanishi mumkin edi.

XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Buxoro amirligida yetishtirilgan paxtaning 300-400 ming pudi mamlakatning o'zida ishlatilib, taxminan 1,4 mln. pudi esa Rossiyaga olib ketilgan. Ushbu paxtaning 150 ming pudi aynan Amudaryo suv yo'li orqali Chorjo'ydagi temir yo'l stansiyasiga tashib kelingan [4]. Xiva xonligida ham Buxoro amirligidagidek kabi paxta yetishtirish asosiy rol o'ynagan. Yiliga 400-600 ming pud paxta tolasi yetishtirilib, Amudaryo orqali Chorjo'yg'a, undan temir yo'l orqali Rossiyaga yetkazilgan [5]. Xiva xonligidan Buxoroga boshqa mahsulotlarning ham katta qismi qayiqalarda, kam miqdordagisi esa flotiliya kemalarida tashilardi.

Sharqiy Buxorodagi g'allaning asosiy qismi Termizda to'planardi. Har yili Termiz harbiy garnizoni Sharqiy Buxorodan 52 ming pud g'alla mahsulotlarini xarid qilib Amudaryo orqali olib kelishgan [6]. Bundan tashqari, bu yerlarda g'allaning narxi Buxoro amirligining g'arbiy hududlariga qaraganda ancha arzon edi. Misol uchun, Ko'lob va Baljuvonda bir botmon arpa 25 tangadan 40 tangagacha (3 rubl 75 kopeykdan 6 rublgacha), bug'doy esa 35 tangadan 45 tangagacha baholangan [7]. Shu boisdan har yili avgust oyida Termizga g'alla xarid qilish uchun g'arbiy Buxoro va Xiva xonligidan savdogarlar kelishgan. Termiz shahrida to'plangan g'allani savdogarlar Amudaryo bo'ylab qayiqalarda Karki, Chorjo'y shaharlari va Xiva xonligiga olib ketishgan [8]. Kerki, Narazim, Burdaliq va Kalif shahrining yuqori oqimida turkmanlar baliq ovi bilan shug'ullanib, kuz oylarida ular ham kema va qayiqalarida don tashishgan [9].

Shunday qilib, taxminiy hisob kitoblarga ko'ra, Buxoro amirligida Amudaryoning quyi va yuqori oqimi bo'ylab jami 1 mln. 440 ming pud yuk va tovarlar jo'natilgan: paxta tolasi (150 ming pud), movut (110 ming pud), qizilmiya ildizi (230 ming pud), bug'doy (300 ming pud), arpa (200 ming pud), guruch (50 ming pud), jo'xori (50 ming pud), beda urug'i (100 ming pud), boshqa mahsulotlar (250 ming pud). Chorjo'ydan Amudaryoning yuqori oqimi bo'ylab Buxoroning chekka o'lkalariga Amudaryo flotiliyasi kemalari bilan yiliga taxminan 300-400 ming pud tovar yuklari jo'natilgan [10]. Yuqorida keltirilgan ma'lumotlardagi raqamlar qo'shib hisoblanganda Buxoroning Amudaryo bo'ylab yuk aylanmasini yiliga kamida 1 mln. 840 ming pud deb taxmin qilish mumkin [11].

XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Afg'oniston va Sharqiy Buxoro bilan savdo-sotiqdagi tovarlar harakati uchun Amudaryo asosiy yo'l hisoblangan. Afg'onistonning Chorviloyat, ayniqsa uning Qunduz viloyati Buxoro bilan savdoda muhim o'rin tutgan. Uncha katta bo'lmagan buxoro qayiqalari Amudaryoga quyiladigan Qunduz daryosi bo'ylab yuqorigacha suzib borishgan. Qunduzga Buxorodan ipak xom ashyosi, movut, bo'z, sandiqlar; Buxoro orqali Rossiya imperiyasidan yumshoq charm, movut, cho'yan va po'lat buyumlar, qozonlar, mis, sandiqlar, mayin ipak matolar olib borilgan. Qunduzdan esa paxta, qo'lda tayyorlangan paxta mahsulotlari va qishloq xo'jalik mahsulotlari yuborilgan [5]. Afg'onistondan yuborilgan yuklar asosan Termizgacha qayiqalarda tashib kelingan va bu yerdan yuklarning bir qismi Amudaryo bo'ylab amirlikning g'arbiga yetkazilgan.

1900-1907-yillarda Buxoro orqali Rossiya va Afg'oniston o'rtasida savdo hajmi 30 foizga o'sgan bo'lsa, 1894-1910-yillarda esa Rossiyaning Afg'oniston bilan savdo aylanmasi 2 barobarga oshdi [12]. Shunday qilib, Rossiya imperiyasi va Afg'oniston savdo munosabatlarida Amudaryo qulay va arzon yo'l bo'lib, aloqalar rivojlangan vaqtda daryo orqali tashilgan yuklar miqdori ancha o'sganligini ko'rishimiz mumkin.

Buxoro va Xiva savdo aloqalari ko'p asrlik tarixga ega bo'lib, aloqalar muntazam hamda doimiy bo'lgan. Buxoro bilan Xiva o'rtasidagi asosiy savdo Amudaryoning Chorjo'y va Qo'ng'iro't oralig'idagi suv yo'li orqali bo'lgan [13]. Xivada uzoq vaqt yashagan rus asirlari bergan axborotlari asosida XIX asrning 30 yillarida rus hukumati tomonidan tuzilgan hujjatlarda berilgan ma'lumotlarga qaraganda, Xivaning yuk tashuvchi kemalari Xivadan chiqib, Amudaryo bo'ylab Buxoroga va daryoning quyilish joyidan Orol dengizi bo'ylab Sirdaryoning quyilish joyigacha suzib borishgan [14]. U yerlarga g'alla va boshqa har xil mahsulotlar olib borishgan.

Buxoro va Xiva aloqalarida Xiroj, Usti va Iljiq kechuvlari muhim o'rin tutib, bu yerdan hatto Boku va Astraxan orqali Xivaga keltirilgan tovarlar qayiqalar orqali Buxorogacha yetkazilgan. Buxorodan esa yuqorida nomlari keltirilgan pristanlarga karvon orqali tovarlar keltirilib, ulardan Xiva kemalariga yuklanib, Xonqa, Xiva va Urganch shaharlariga olib kelingan. Misol uchun, 1885-yilda Usti va Iljiq pristanlaridan qayiqalarga ortilgan 400 ming pud g'alla 620 verst uzoqlikdagi Qo'ng'iro'tga keltirilib, bu yerning ko'chmanchi chorvador aholisiga sotilgan [15]. Xiroj, Usti va Iljiq shaharlarida yilning har qanday vaqtida ham katta Xiva qayiqalarini topish mumkin edi. Xivadagi Xonqa shahridan Xirojga karvon 13-18 kunda yetib kelsa, qayiqalarda esa oqimga qarshi 25-30 kunda suzib borgan. Buxorodan daryo orqali qayiqalarda 13-18 kunda ortga qaytib kelgan, shamolsiz kunlarda Xiva, Xonqa va Urganchga (Urganchdan 7 verst naridagi ariqlarga) 6 kunda qayiqalar bilan kelingan [9]. Odatda Urganchdan Chorjo'yg'a kelish va orqaga yana yuklarni olib ketishga bir oy vaqt talab qilinardi.

Amudaryoda Urganch – Chorjo'y yo'nalishida qayiqalarda yuk tashish narxi o'zgarib turgan. Masalan, may-avgust oylaridagi kam qatnov davrida narx har bir pud uchun 10 kopeyk bo'lsa, kuzda 35-50 kopeyk, mavsum davrida esa don tashish 1 rublgacha ko'tarilgan [5].

Amudaryoda rus imperiyasi flotiliya tashkil etgach, Chorjo'ydan Amudaryo bo'ylab Xivagacha suzib borish imkoni tug'ildi. Natijada Rossiya imperiyasi bilan Xiva xonligi aloqalarida Amudaryo arzon va qulay kommunikatsiyaga aylandi. Xivaliklar Amudaryo bo'ylab Urganch va Chorjo'y oralig'idagi savdo-sotiq aloqalarini olib borib, ular daryo orqali yelkanli, tekis yassi tagli kema va qayiqalarida yiliga 2,5-3 mln. pudgacha yuk tashigani to'g'risida ma'lumotlar mavjud [16]. Xiva yuklarining katta qismi paxta hissasiga to'g'ri kelib, u kema va qayiqalarda daryo orqali Chorjo'yg'a tashib kelingan [1]. U yerdan Kaspiyorti temir yo'li orqali Kaspiy dengiziga, keyin dengiz va Volga daryosi orqali Rossiyaning ichki viloyatlariga yetkazilgan.

Chorjo'y savdo-sotiq aylanmasi va yuklarni qabul qilish bo'yicha eng muhim daryo pristani, temir yo'l stansiyasi bo'lib, u nafaqat Buxoro amirligi, balki daryoning quyi va yuqori oqimlaridagi Xiva xonligi hamda Afg'oniston bilan aloqalarda ham muhim ahamiyatga ega edi [17]. Rossiyadan temir yo'l orqali Chorjo'y (Buxoro) ga keltirilgan tovarlarning bir qismi Amudaryo orqali Xivaga jo'natilgan.

1903-1904-yillarda Chorjo'ydagi Amudaryo stansiyasiga keltirilgan va undan yuborilgan yuklar miqdori 2 mln. pud atrofida bo'lgan. Bu yukning 1,3 mln. pudi bevosita Xiva xonligi bilan almashingan yuklar hisoblanadi. Qolgan 700 ming pud yuklar esa Chorjo'ydan yuqori Amudaryo qismlari bilan aloqalarida tashilgan. Chorjo'ydan yuqoriga va

quyiga tashilgan jami 2 mln. pud yukning 300 ming pudi Amudaryo flotiliyasi tomonidan (harbiy yuklardan tashqari) manzillarga yetkazilgan edi. Qolgan yuklar Xiva mahalliy kema va qayiqalarida tashilgan [18].

Transport jamiyatlar va ularning bo'limlari tomonidan to'plangan ma'lumotlarga ko'ra, 1907-yildagi qatnov davrida Amudaryo bo'limi va Xiva xonligidan Chorjo'yga jo'natilgan tovar, yuklar jami 770 353 pud edi (uning mahalliy qayiqalarda 691 233 pudi, tuyalarda 79 120 pudi tashilgan). Yuborilgan asosiy mahsulotlar paxta, beda urug'i, charm, jun, qorako'l teri va turli kiyim-kechak hamda matolar hisoblangan. Xiva xonligi va Amudaryo bo'limiga keltirilgan jami yuklar miqdori 403 135 pud bo'lib, shuning 397 635 pudi mahalliy qayiqalarda va 5,5 ming pudi tuyalar orqali tashilgan. Keltirilgan asosiy mahsulotlarga manufaktura tovarlari, shakar, choy, kerosin va chugun buyumlari kirgan. 1906-yilda Xiva xonligi va Amudaryo bo'limiga Rossiyaning Yevropa qismidan Amudaryo orqali keltirilgan yuklar 845 720 pud bo'lsa, Rossiyaning Yevropa qismiga esa 1 170 300 pud mahsulot chiqarilgan [19].

Umumiy hisoblaganda, Amudaryoning quyi uchastkalaridagi butun yuk aylanmasi 2 mln. puddan ortiq edi. Transport jamiyatlaridan tashqari yuklar mahalliy va ural kazaklari qayiqalarida ham tashilgan. Ular tashigan yuklarni aniqlash imkoni bo'lmagan. Taxminiy hisoblarga qaraganda, XX asrning dastlabki o'n yilligi davrida, Xiva xonligi savdo aylanmasining 70-80 foizi Amudaryo suv yo'li orqali olib borilgan [20]. Undan keyingi davrdagi savdo va yuk tranziti bo'yicha manbalarda aniqroq ma'lumotlarni uchratishimiz mumkin. Jumladan, 1914-yilda Xorazm vohasidagi jami yuklarning 58 foizi, shundan paxtaning 55 foizi kema va qayiqalarda, 3 foizi esa paroxodlar orqali tashilgan [21].

O'rta Osiyo temir yo'li boshqarmasining Chorjo'y stansiyasi hisoboti, Turkiston bojxona okrugi ma'lumotlari, Amudaryo bo'limi harbiy kanselyariya boshlig'i ma'lumotlari, Transport jamiyatlar va savdogarlarining Turkiston general-gubernatorligiga topshirgan ma'lumotlariga ko'ra, 1907-yilda Amudaryo va Panj daryolari o'zaning 3 ta teng qatnov qismidagi yuk aylanmasi miqdori quyidagicha edi: yuqori qatnov qism – Fayzobodqal'adan Pattakesar (Termiz) gacha, tovar aylanmasi 100 ming pudgacha; o'rta qatnov qism – Pattakesar (Termiz) dan Chorjo'ygacha, tovar aylanmasi 1,2

mln. pudgacha; quyi qatnov qism – Chorjo'ydan Xiva xonligi va Amudaryo bo'limigacha, tovar aylanmasi 2 mln. pudgacha [11].

Shunday qilib, 1907-yilda uchchala qatnov qismidagi jami yuk aylanmasi taxminan 3,3 mln. pudni tashkil etgan. Ulardan taxminan 850 ming pudi (250 ming pud mazut, 138 ming pud hukumat, 462 ming pud shaxsiy yuklar) Amudaryo harbiy flotiliyasi kemalari tomonidan, taxminan 2,5 mln. pudi esa mahalliy qayiqalar va kemalarda tashilgan. Agar bunga Sharqiy Buxorodan Termiz, Karki va Chorjo'y shaharlaridagi garnizonlar, aholi ta'minoti uchun keltirilayotgan 300 ming pud yukni qo'shsak, yuklarning umumiy miqdorini taqriban 3,7 mln. pud bo'lgan. Bundan tashqari Amudaryo bo'yidagi harbiy qismlarga Amudaryo flotiliyasi tomonidan yuborilayotgan 300 ming pud yuklar miqdori va 250 ming pud mazutni qo'shib hisoblasak, jami yuklar miqdori 4 mln. 250 ming pudni tashkil etgan [1]. V.V.Sinzerling ham Amudaryoda eng yaxshi qatnov yillarida yuk tranziti aylanmasi taxminan 3-4 mln. puddan ziyod bo'lganligini ta'kidlagan [22].

Yuqorida keltirilgan yuklar aylanmasi hisoblab chiqilganda Amudaryoning yuqori va quyi oqimi bo'ylab (Buxoro, Afg'oniston, Xiva va Amudaryo bo'limi) jami yuk aylanmasi 4 343 470 pudni tashkil etadi. Boshqa bir arxiv manbasida yozilishicha, 1910 yilga kelib Amudaryoda Saroydan Orol dengizigacha bo'lgan masofada jami 40 mln. rubl bo'lgan 5 mln. pudlik tovar yuklari qayiq, kema, paroxod va sollar tomonidan tashilgan [23].

Xulosa. Rossiya kapitalining mintaqa bozoriga kirib kelishi natijasida savdo-sotiq ishlari avj olib, tranzit hajmi va talabini oshirgan. Amudaryoda tijoriy kemachilik qatnovining yo'lga qo'yilishi hududlar o'rtasidagi o'zaro aloqalarni yanada kuchaytirgan. Natijada Amudaryo Rossiya imperiyasi bilan mintaqa davlatlari aloqalaridagi arzon hamda qulay kommunikatsiyaga aylangan.

Umuman olganda, XIX-XX asr boshlarida Amudaryo suv yo'li bo'ylab Buxoro, Xiva, Afg'oniston va Amudaryo bo'limi o'rtasida tinimsiz savdo hamda tranzit aloqalari amalga oshirilgan. Amudaryo bo'ylab savdo va tranzit aloqalari faollashuvi bevosita Markaziy Osiyo mamlakatlarining iqtisodiyotiga ta'sir etib, o'lka tovarlarining hatto jahon bozorlariga sotilishiga olib kelgan.

ADABIYOTLAR

1. Логофет Д.Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Том I. – СПб.: В.Березовский, 1911. – 340.
2. Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чоррахасида (XIX аср иккинчи ярми – XX аср бошлари). – Тошкент: O'qituvchi, 2005.
3. 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.
4. O'z MA, I-1396-fond, 2-ro'xat, 515-2-ish, 75-varaq.
5. Ремез И.А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. – Ташкент: ЦСУ Туркеспублики, 1922. –72 с., прил. – 45 с.
6. Маджлисов А. Аграрные отношения в восточной Бухаре в XIX – начале XX века. – Душанбе – Алма-ата: Ирфон, 1967. – 337 с.
7. Логофет Д. Н. Хлебная торговля и запасы Восточной Бухары // Туркестанский сборник. Том 417. – Ташкент, 1907. – С. 105-107.
8. Снесарев А.Е. Восточная Бухара (военно-географический очерк). – СПб.: Воен.-стат. отд. Гл. упр. Ген. Штаба, 1906. – 283 с.
9. Капитан Быков. Очерк переправ через реку Амударья (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного батальона Штабс-капитана Быкова). – Ташкент, 1879. – 83 с.
10. O'z MA, I-1396-fond, 2-ro'xat, 515-2-ish, 78-varaq.
11. Алламуратов Ш. Амударё сув йўли ва кечувлари тарихи (XIX-XX аср бошлари). – Тошкент: Innovatsiya-Ziyo, 2023. – 220 б.
12. Абаева Т.Г. К вопросу освещения газетой «Туркестанские ведомости» экономических связей Туркестанского края и Бухарского ханства с Афганистаном (вторая половина XIX – начало XX в.) // Взаимоотношения народов Средней Азии и сопредельных стран Востока в XVIII – начале XX в. – Ташкент: АН УзССР, 1963. – С. 211-230.
13. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии / Пер. с нем. З.Д. Голубевой под ред. В.А. Ромодина. Предисл. В.А. Ромодина. Комментар. В.А. Ромодина, С. Г. Агаджанова. – М.: Восточная литература, 2003. –320 с.
14. Зияев Х. Ўрта Осиё ва Волга бўйлари (XVI асрнинг иккинчи ярми – XIX асрлар). – Тошкент: Фан, 1965. – 236 б.

15. Разоков Д.Х. Бухоро хонлигининг ташки савдо алоқалари (XIX асрнинг 60-90 йиллари). Тарих фанлари номзоди ...дисс. – Тошкент, 1994. – 190 б.
16. Holdsworth M. Turkestan in the nineteenth century. A Briet History of the khanates of Bukhara, Kokand and Khiva. – Oxford, 1959. – 81 p.
17. Логофет Д.Н. В забытой стране. Путевые очерки по Средней Азии. – М.: печатня А.И.Снегирева, 1912. – С.176.
18. Губаревич-Радобильский А.Ф. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнительного исследования двух систем протектората. – СПб.: тип. В.Киршбаума, 1905. – 201 с.
19. Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанские ведомости. – 1908. № 220.
20. Саидов Ш. XIX-XX асрнинг биринчи чорагида Хоразм – Россия муносабатлари. – Тошкент: ТДШИ, 2019. – 256 б.
21. Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР 1917-1927. – Ташкент: Фан, 1960. – 315 с.
22. Цинзерлинг В.В. Орошение на Аму-Дарье. – М.: Упр. вод. хоз. Средней Азии, 1927. – 808 с.
23. O'z MA, I-1-fond, 12-ro'yxat, 1630-ish, 16-varaq orqa tomoni.