

этилиб, оммалаштириш ва маҳаллий сайёҳларга сифатли маълумотлар берилди. Туризмни ривожлантириш давлат қўмитаси билан ҳамкорликда тайёрланган дастурда дастурида Қашқадарё вилоятининг “Сийпантош”, “Гилон”, “Ҳазрати Башир”, “Татар-Вари”, “Тошқўрғон”, “Сарчашма” ва “Сувтушар” масканлари ўрин олди.

Абу Муъин Насафий зиёратгоҳини ҳақиқий зиёратчилар учун обод бўшага айлантирилгани ҳозирда эса Касби туманидаги қадимий ва машҳур Ҳазрати Султон Мир Ҳайдар ота зиёратгоҳини ҳам қайта таъмирлаб, зиёратчилар ва сайёҳлар қадами узилмайдиган обод бўшага айлантириш ишларининг бошланаётгани Касби туманида зиёрат туризмни ривожлантиришдаги амалий ишларимизнинг дебочасидан дарак беради.

Қашқадарё вилоятидаги туризмни ривожлантириш бўйича амалга оширилаётган самарали ишлардан яна бири бу – Қашқадарё вилояти тарихида илк бор инглиз тилидаги “Inside Kashkadarya” журнали Amazon.com орқали АҚШ ва дунёнинг бошқа давлатларида сотувга қўйилди. Вилоятнинг туристик, сиёсий, ижтимоий-маданий ҳаётини ёритишга мўлжалланган журналнинг илк сони Қашқадарёнинг туризм салоҳиятига бағишланди. Бунда воҳанинг зиёрат, эко, этно ва экстремал туризм йўналишлари кенг очиб берилди.

Адабиётлар:

1. president.uz Шавкат Мирзиёев.”Туризм-мамлакатимиз иқтисодиётининг эртанги куни”23-февраль 2018-йил.
2. Ўзбекистон Республикасининг ”Ўзбекистон Республикасида туризм соҳасини янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги Қонуни.Тошкент-2019
3. Туленова Х.,Холдаров Т.Туризм (Сайёҳлик).Тошкент-2013. Б. 44
4. <https://lex.uz/docs/5841063>. “2022 — 2026 йилларга мўлжалланган янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида” Ўзбекистон Республикаси Президентининг 28.01.2022 йилдаги ПФ.-60 Фармони.

XX АСР БОШИДА АМУДАРЁ ФЛОТИЛИЯСИНИНГ МИНТАҚА КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИДА ТЎТГАН ЎРНИ

Сулайманов С.А.

т.ф.н., доц.,

Қорақалпоқ Давлат университети

Ўрта Осиё ва Тошкент-Оренбург темир йўллари қурилишининг бошланиши билан Амударё флотилияси юк ташиш хизматининг аҳамияти янада ортиди: «Ўрта Осиё темир йўллари қурилиши муносабати билан Амударё сув йўли, бир томондан, Афғонистондан, жанубий-шарқий ва дарё соҳилидаги Бухородан, Хива ва Амударё бўлимидан Чоржўй станцияларига олиб келинган юкларни Европа Россиясига йўналтиришда табиий кириш йўли ҳисобланса, иккинчи томондан, ўша сув йўли рус маҳсулотларининг

Чоржўйдан биз билан чегарадош, Амударё соҳилларида жойлашган ерларга ташишда хизмат қилади».

Амударё бўлимининг пахтаси «Кавказ ва Меркурий» жамиятининг, «Шарқий жамиятининг», «Россия жамиятининг» ва «Надежда» компаниясининг транспорт конторалари орқали Чаржоугача Амударё флотилиясининг баржалари ва қайиқлари билан, ундан нариги томонга темир йўл вагонлари билан юборилиб турилди [1, 35].

1895-1901 йилларда флотилия таркиби 4 та пароход, 2 та буғли катер, буғли баркас, 13 та баржа билан тўликтирилди: 1894-йилда Чоржўйда «Цесаревич» кемаси қурилди, 1898 йилда «Великий князь», «Великая княжна Ольга» кемалари, 1901 йилда «Император Николай II» кемаси ва «Екатеринослав» катери сувга туширилди. Кемалар Чоржўй — Петро-Александровск ва Чоржўй — Керки-Келиф — Термез участкаларида почта-йўловчи ва юк ташиш билан машғул бўлса, айрим пароходлар Орол денгизи орқали Сирдарёга чиқди. Навигация йилига 8,5—10 ойгача давом этди [2, 201].

Амударё флотилиясининг 1907-йили мавсумдаги фаолияти юк ташиш бўйича қўйидагича бўлди. Транспорт конторалари томонидан Хива хонлиги ва Амударё бўлимидан Чарджуйга маҳаллий қайиқларда 691233 пуд юк, туяларда 79.120 пуд юк жўнатилди. Жўнатилган юкнинг асосий қисми пахта, беда тухуми, тери, газлама, қорақўл териси ва жўн маҳсулотлари эди.

Амударё бўлими ва Хива хонлигига келтирилган юклар маҳаллий қайиқларда 397.635 пуд, туяларда 5500 пуд юк келтирилиб асосан мануфактура товарлари, шакар, чай, керосин, озиқ-овқат маҳсулотларидан иборат бўлди.

1905-1908 йиллар ҳолатига Амударё флотилиясида йилига ўртача 77 рейс амалга оширилган бўлса, уларда 17 минг йўловчи ва 530 минг пуд юк ташилди.

Амударёнинг умумий юк айланмаси 1907 йилда 3300 минг пудни ташкил қилди, унинг тақсимланиши қўйидагича:

- Файзобод қалъадан Патта-Гиссар (Термез)гача йўлнинг юқори участкасида юк айланмаси 100 минг пудни ташкил қилди;
- ўрта участкада — Патта-Гиссардан Чоржўйгача 120 минг пуд;
- қуйи участкада — Чоржўйдан Амударё бўлими ва Хива хонлигигача — 2 млн. пуд атрофида.

1907 йилги навигация даврида Амударё флотилияси кемалари билан 850 минг пуд, жумладан, 250 минг пуд мазут, 138 минг пуд давлат юклари ва 462 минг пуд хусусий тижорат юклари ташилди. 2,5 млн. пуд атрофидаги юклар маҳаллий қайиқлар ва туялар ёрдамида ташилди. Бундан келиб чиқадики, Амударё флотилияси кемалари томонидан ташилган хусусий тижорат юклари Амударёнинг умумий юк айланмасининг 15 % ини ташкил қилади.

Амударё бўлимига темир йўлни келтириш масаласи 1906-йили кўтарилиб Казалинскдан Петро Александровскка темир йўл келтириш масаласи ўрганилди. Амударё бўлимидан олиб кетиладиган ва олиб

келинадиган юкларнинг статистика маълумотлари таҳлил қилинди. Россиянинг Марказий районларидан Амударё бўлими ва Хива хонлигига келтириладиган юкларнинг умумий ҳажми 845720 пудга тенг, худуддан Россияга олиб кетиладиган юк ҳажми 170300 пудга тенг, яъни Амударё сув йўли орқали ташиладиган юк ҳажми 2 млн пуд атрофида бўлди. [3, 22]

Амударё сув йўли 3 қисмга бўлинди, биринчиси юқори оқим Файзабод қалъадан Патта Гиссар (Термез)гача 100 минг пуд юк айланмасига эга, иккинчи қисм ўрта оқим Патта Гиссардан Чарджуйгача 1.200.000 пуд юк айланмасига эга ва учинчи қўйи оқим Чарджуйдан Амударё бўлимигача 2 млн юк айланмасига эга 1907-йил навигация даврида ташилган юкнинг умумий ҳажми 3.300.000 пуд бўлган бўлса шундан 850.000 пуд юк Амударё флотилияси кемаларида қолган 2.500.000 пуд юк хусусий қайиқларда ва туяларда ташилди.

Амударё сув йўли орқали хусусий қайиқлар билан юк ташиш ҳажми йилдан йилга ортиб борди. Қайиқлар енгил ҳаракатланиб Амударё сувларига тўлиқ мослашган эди. Тут ва қора ёғочдан ишланган қайиқлар жуда тез ҳаракатланди. Катта дарёларда сузувчи қайиқлар 4-5 йил хизмат кўрсатди.

Катта қайиқларда 8-10 киши хизмат кўрсатди. Улардан бири қайиқ эгаси, 1 руль бошқарувчи, 1 повар, қолганлар эккан экини учун ишга олинди. Қайиқларда ташишга қулай маҳсулот пахта ва бўғдой бўлди. Катта қайиқларда 800-900 пудгача юкларни ташиш имконияти бўлди [4, 38].

Савдо муносабатларини ривожлантиришда Амударё ўлкан аҳамиятга эга бўлди. 1908-йили Чаржоу билан Петро Александровск орасида дарё билан 220 қайиқ қатнади. Улар умуман 250 минг пуд юк ташиди. 1910-йили 315 қайиқ, шунинг ичида кўп юк оладиган (800-2000 пуд юк оладиган) 153 кема, 48 ўрта кема (500-800 пуд), 114 кичик кема (500 пуд) бўлди. Қайиқларнинг тезлиги ускуналарига, сувнинг горизонтига, ариқга ва салдовчиларга боғлиқ бўлди. Петро Александровскдан Чаржоуга кемалар 20-30 кунда, қуйигача 15 кунда етди.

Орол денгизи ва Амударё сув йўлида Амударё флотилияси ва «Хива» акциядорлик жамиятининг флотилияси юк ташиди. Амударё флотилияси ҳарбий бўлгани учун, қишлоқ хўжалик маҳсулотларини оз миқдорда, йилига 30 минг пуд шунинг ичида 15 минг пуд пахта ўз манзилига етказилди. Карвон йўллари орқали ҳам юклар (ҳар йили 85 минг пуд туяларда-С.С.) ва (арбада 20 минг пуд) ташилди.

Россия транспорт ва суғурта бюроси Петро Александровскда Марказий Россияга юбориш учун юк қабул қилиш складини қурди ва махсус контора очди. 1909-йили Урганчда Москва савдо-саноат шериклигининг бош контораси ташкил қилинди [5, 136].

XX асрнинг бошида Каспий орти темир йўли қурилганидан сўнг икки томоннинг савдо алоқалари кучайди. Қорақалпоғистон йўлдан бир четда қолди, лекин уни сув транспортининг икки йўналиши (Чимбой)-Аралск ва Петро Александровск-Чарджау темир йўл станциялари билан ва

куруқликдаги транспорт қатнайдиغان йўл Қазали станцияси билан боғлайди [6, 137].

Амударёдаги кемаларнинг сонининг кўп бўлишига қарамай, у товар айрибошлаш талабларини қаноатландиролмади. Амударё жуда тентак дарё бўлиб, ўзининг оқимини ҳамийша ўзгартириб турди. Чарджоудан Петро-Александровскгача (450 версть) параход 8-9 сутка, оқимга қарши 18-20 сутка юрди.

Амударёнинг қўйи оқими сузиш учун жуда ноқулай келди. Нукусдан қўйироқда бир нечта тармоқларга бўлиниб, Амударё суви саёзланиб борди. Улкан Дарёдан ва Таллиқдан Тўқмоқ оролигача қалин қамишликлар орқали ўтди. Орол денгизида ҳам кема қатнови учун ноқўлайликларга эга бўлди. Орол денгизи станциясида сувнинг саёзлигига боғлиқ параходлар очик денгизда туришга мажбур бўлди. У ерда кучли шамол пайтида юк юклаш ва олиш имконияти бўлмади. Масалан, «Хивинец» теплоходи Тўқмоқ Отадан Орол денгизи станциясигача рейсга бир ой вақт сарфлади. Ҳақийқатда бир томонига фақат йўлнинг ўзига 48 соатгина юришга тўғри келадиган эди. Бу юкни юклаш ва олиб келишда барча қийинчиликларни пайдо қилди. Ургада ва Тўқмоқ-Отада ўн минглаб пуд балиқ юклари тўпланиб қолди. Шунингдек «Хива» жамияти кемалари қабул қилинган пахта ва беда тухумларини ўз вақтида олиб бора олмади [7, 5-7].

Хоразм оазиси темир йўл билан Амударёнинг ўрта оқимидан Чарджоугача ва қўйи оқими бўйлаб ва Орол денгизидан Аральскгача сув йўлида алоқада бўлди. Оазиснинг асосий марказидан темир йўлгача биринчи йўналиш бўйича 500 км, иккинчиси бўйича 750 км гача масофани ташкил қилди.

Амударё бўлимида ички сув йўлларини Амударё ва бошқа йўллар куради. Бунда кемалар, қайиқлар ва майда суднолар сузиб юрди. Ариқларда Хиванинг елканли кемалари сузиб юрди. Улар шамол бўлмаган пайтида салдовчилари томонидан ҳаракатга келтирилди. Амударё ва унинг тармоқлари бўйлаб параходлар сузиб юрди. Юкларни ташиш учун халқ рус кемаларидан фойдаланди.

1914-йили Хоразм оазисининг сув транспорти барча юкларнинг 58% ташиди, масалан пахтанинг 55% қайиқларда ва фақат 3% параходларда ташилди[8, 33].

XX асрнинг бошида йўлларнинг ёмон ва яроқсиз бўлиши ўлканинг иқтисодий, маданий ва сиёсий ривожланишига салбий таъсир қилди. Қуруқликдаги транспортнинг қиммат бўлишига боғлиқ деҳқончилик ва чорвачилик маҳсулотлари етарли миқдорда ташқарига чиқарилмади.

Адабиётлар:

1. Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР Т. 1960, б. 35.
2. Сулайманов С. История Аральской и Амударьинской флотилии(1847 1920гг) Автореф.дисс.канд.ист.наук. Н.2010
3. «Туркестанские ведомости» 27-сентябрь 1877 г.

4. Туркестанские ведомости» сентябрь 1907 г.
5. Қорақалпоғистон АССР тарихи. Н, 1989, б. 136.
6. Қарақалпақстан АССР тарихы. Н, 1989, б. 137.
7. Каспийско-Аральская железная дорога. Спб, 1914, бб. 5-7.
8. Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР. Т, 1960,б, 33.

АМИР ТЕМУР ДАВРИ МЕЪМОРЧИЛИК ОБИДАЛАРИДА ТУРИЗМ МАСАЛАЛАРИ

Расулова М.

ўқитувчи

Қариш Давлат университети

Соҳибқирон Амир Темур улуғ салтанат тузиш билан бирга илм-фан, санъат, меъморчиликни раванқ топтиришга алоҳида аҳамият берган. Қашқадарё воҳаси, хусусан Кешнинг тараққиётига алоҳида аҳамият берган. Қашқадарёдаги Темурийлар даврига доир меъморий обидалар жаҳон олим-у фузалолари, дунё саёҳларини хануз ўзига чорлайди. Қуйида биз мана шу меъморий обидалар тарихи, уларнинг ўрганилиш тарихи ҳамда туризмни ривожлантиришдаги ўрни ҳақида батафсил фикр юритамиз. Оқсарой. Шаҳрисабз шаҳрининг шимоли-шарқидаги бош майдонда жойлашган ёдгорлик бўлиб, Соҳибқирон Амир Темур томонидан 1380-1404-йилларда қурдирилган. Пештоқ равоғининг эни 22,5 метр, баландлиги 40 метр ва умумий баландлиги 50 метрдан ошади. Пештоқ минораси ичидаги айланма зина орқали юқорига чиқилган[1:316].

Оқсаройнинг аввалги ҳолати тўғрисида фақат ёзма манбаларга қараб фикр юритиш мумкин. Муаррих Шарафуддин Али Яздий бу ҳақда шундай лавҳа келтирган: “Сичен йилда, торих етти юз сексан бирда (1380, март) ул шаҳарға қалъа солдурди ва жаҳдлаб тамом қилдурди. Ва андоқ шаҳри бўлдиким, гардун Муҳандиси мунча ёши билан оламни кезиб, ҳеч бир ерда мундоқ шаҳар ва кўшк кўрмаган турур”[2:88]. Испания (Кастилия) элчиси Руи Гонсалес де Клавихо Самарқандга Темурбек ҳузурига келатуриб (1404 йил 29 август) Шаҳрисабзда тўхтаган ва Оқсаройни томоша қилган. Ўшанда Оқсаройдаги қурилиш ишлари асосан тугалланган бўлса-да, лекин жиҳозлаш ишлари ниҳоясига етмаган эди.

Оқсарой безакларидан хайратга тушган элчи Клавихо: “... бу ерда хоналар чунчалик кички, уларни бирданига таърифлаб тугата олмайман. Хоналарнинг бари олтин, дур-гавҳарлар билан зийнатланган. Бунди Париж усталари кўрса, хайратда қолишлари табиий. Бундай ишлар уларда жуда юқори баҳоланади” [3:111], - деб ёзган эди. Бобур Мирзо ёзадики: “мунча олий тоқ оламда кам нашон берурлар. Дерларким, Кисро тоқидан ҳам бу бийиктур”[4:47].

Тарихий маълумотларга кўра, Оқсарой қурилишида тахминан 30 минг нафарга яқин ғишт терувчи, 20 минг нафарга яқин кошинкор ва бошқа