

УДК 94

https://doi.org/10.33619/2414-2948/59/38

## ИСТОРИЯ АМУДАРЬИНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

©Алламуратов Ш. А., Термезский государственный университет,  
г. Термез, Узбекистан, allamuratovs@tersu.uz

## HISTORY OF AMU DARYA SHIPBUILDING

©Allamuratov Sh., Termez State University, Termez, Uzbekistan, allamuratovs@tersu.uz

*Аннотация.* В данной статье описывается история возникновения и развития водного транспорта на Амударьинском водном пути, их значение на водном пути, а также роль этих транспортных средств в перевозке коммерческих грузов на берегах Амударьи. Кроме того, в статье анализируются такие вопросы, как развитие судоходства, строительство судов в Бухарском эмирате и Хивинском ханстве.

*Abstract.* This article describes the history of the emergence and development of water transport on the Amu Darya waterway, their importance on the waterway, as well as the role of these vehicles in the transportation of commercial goods on the banks of the Amu Darya. In addition, the article analyzes such issues as the development of shipping, the construction of ships in the Bukhara Emirate and Khiva Khanates.

*Ключевые слова:* Амударья, судоходство, транспорт, культура.

*Keywords:* Amu Darya, shipping, transport, culture.

### Введение

С древнейших времен до наших дней в торгово-коммуникационной системе Центральной Азии большое значение имеют водные пути. Водный путь Амударьи, занимающий важное место во внутренних и внешних связях региона, эволюционно развивался прежде всего за счет появления транспортных средств, движущихся по рекам.

В истории человечества акклиматизация плодородных речных долин началась с эпохи мезолита и неолита, а в эпоху энеолита и бронзы этот процесс еще более расширился. В эпоху мезолита и неолита появились первые плоты и лодки различной формы и размера, предназначенные для плавания в реках и озерах [1, с. 224].

Развитие государственности на древнем Востоке ознаменовало начало нового этапа в развитии водного транспорта с расширением внутренних и внешнеэкономических связей. В развитии кораблестроения в эпоху поздней бронзы и раннего железа большую роль играли народы, населявшие Средиземноморье (древние египтяне, финикийцы, эллины и др.) [2, с. 218].

### Основная часть

Появление транспортных средств, движущихся по водному пути Амударьи, также восходит к древним временам. Владельцы Кальтаминорской культуры, которые жили в бассейнах нижнего течения Амударьи и вели рыбководство в своем хозяйстве, заложили основу первого в регионе кораблестроения [2, с. 220]. Памятник Бештепе бронзового века (20 км. от города Нукус) находка изображения корабля с наскальных изображений подтверждает, что на Амударье кораблестроение имеет древние устои [3, с. 75]. Это судно с плоским дном, мачтой, прямоугольными плечами, высоко поднятой передней частью и более низким хвостом, по своей конструкции напоминает корабли древнего Египта, Месопотамии, Восточного Средиземноморья и Балкан [4, с. 245; 5, с. 43–45].

О форме и строении кораблей на Амударье в древние времена важную информацию дает изображение корабля на Булле, найденное на раскопках Каратепа в старом Термезе. По словам ученых, этот корабль, который покрыт кожей на плоском дне, имеет сверху драконоподобное существо и круглую форму с конской формой на хвосте, напоминающую ассирийские круглые корабли и вавилонские грузовые корабли.

В хвостовой части судна на дне борта руля изображены 18 гребцов (в общей сложности 36 гребцов и один управляющий). Изображение воина с 5 копьями на корабле показывает, что это военный корабль [4, с. 246–247; 5, с. 170; 6, с. 215;]. Также можно заметить, что изображение корабля в раскопках Каратепа напоминает изображения кораблей на монетах, относящихся к последней эпохе Южной Индии и Римской империи (IV в) [7, с. 94].

Как показывает исторические факты первые средние века в нашем крае было еще более развито судостроение. В частности, налажено судоходство по Амударье, Сырдарье и другим крупным рекам края.

Арабский географ Аль-Мукаддаси отмечает, что на 12 реках халифата имеется судоходство, в том числе на Амударье и Сырдарье [8, с. 285].

В этот период также начинают возникать крупные центры, где строятся корабли в соответствии с развитием водных путей. В частности, в низовьях Амударьи, как указывает арабский географ Ибн Фадлан, главным центром строительства и ремонта речных судов является город Кат [9, с. 150; 10, с. 75].

Еще одним крупным кораблестроительным центром был древний город Термез на Амударье. Неудивительно, что на оборотной стороне (реверсе) некоторых монет, найденных в первом средневековом Термезе, изображался знак в виде якоря [7, с. 92]. Сведения о том, что в Средние века по Амударье развивалось судоходство, оно использовалось для переправы судов и лодок, отражены во многих источниках.

В частности, в научных трудах арабских географов ибн Хавкала, Аль-Истари и Аль-Мукаддаси Термез упоминается как главный гавань Амударьи (по-арабски «фурда» — «порт», «узкая полоска»), в бухте которого останавливаются крупные корабли [5, с. 178; 11, с. 33, с. 170;]. Персидский поэт Анвари (12 в.) также упомянул Термез как большой речной порт в своем «Девани» [12, с. 415–416]. Арабский географ Аль-Мукаддас тоже оставлял информацию о строительстве в Термезе «ас-суфан» (по-арабски «корабль») разных размеров и стилей [13, с. 203].

В средние века южная часть города Термеза была населена лодочниками под названием «каштабонон», а в позднем средневековье они жили к западу от городской арки. По словам М. Э. Массона, они были не только лодочниками, но и ремесленниками, которые делали речные корабли и лодки. Ремесленники делали корабли и лодки из местной ивы, шифера и тутового дерева [14, с. 98]. Так, в Средние века Термез был одним из крупнейших судостроительных центров на Амударье.

Во время правления Амира Темура и Темуридов было зафиксировано информации о развитии судоходства на Амударье, и население, живущее вдоль реки, занималось судоходством, а корабли использовались в военных целях [15, с. 58, с. 78, с. 88; 16, с. 145].

В Хивинском ханстве жители Хазараспского, Ханкинского, Дашовузского княжеств, а также сел Карамаз и Джаланди в основном занимались строительством лодок. В деревнях, где были изготовлены лодки, было найдено до 300 мастеров, где 8 мастеров могли достроить лодку за восемь дней. Большие лодки (грузоподъемностью до 1100 фунтов) — 400 рублей, средние лодки (грузоподъемностью до 900 фунтов) — 300 рублей и небольшие лодки (грузоподъемностью до 800 фунтов) — 280 рублей [17, с. 14]. В Хорезме 6–7 кузнецов узбекского происхождения могли строить корабли и лодки без разрешения хана. Главный мастер кормил оставшихся ремесленников в дополнение к их заработной плате в рабочее время, а также обеспечивал их специальной одеждой. Для постройки больших лодок — 45 рублей, для средней лодки — 27–30 рублей, а для небольших лодок — 10–12 рублей. Для постройки большой лодки использовали 80–85 штук дуба и березы по 1 руб. 50 коп. каждая по 2 руб [18, л. 17]. В целом, суда оцениваются в зависимости от их размера и используемого сырья.

В отличие от Хивы, корабли и катера в Бухарском эмирате строились только с разрешения эмира и находились под постоянным контролем на переправах. Корабли и лодки различных размеров были построены в деревнях Чарджой, Бурдалик, Наразим, Керки, Келиф, Шерабад, Габадийон, Карши и Кабакли, Башир, Макан, Каракуль, Какайди, а также вдоль рек Вахш, Сурхан и Кофирнихон [19, с. 64–66, с. 397–398]

Подробная информация о состоянии судостроения в Амударьи российского военного офицера капитана Гинтелло приведена в Таблице ниже [17, с. 18–28].

Таблица.

СУДОСТРОЕНИЕ В АМУДАРЬИ  
 РОССИЙСКОГО ВОЕННОГО ОФИЦЕРА КАПИТАНА ГИНТЕЛЛО

<i>Бекства</i>	<i>Количество судостроителей</i>	<i>Статус судостроения</i>	<i>Грузоподъемность (пуд)</i>	<i>Цена готового корабля (руб)</i>
Чарджой	до 50	40 за 4 месяца	350	
Бурдалик	до 20	2 за 40 дней	800	200(235)
Керки	до 5	1 за 40 дней	700	160(188)
Келиф	до 16	10 за 2 месяца	600	300 (352,5)
Шерабад	до 10	1 за 40 дней	600	200(235)

При строительстве местных кораблей использовались преимущественно твердые и водостойкие деревья. В частности, основным сырьем для судоходства были ива (черно-

белая), тополь («патта»), турангил — дикий тугайный тополь, вяз, шелковица, ель, гуимум [17, с. 13; 18, л. 17; 19, с. 64–66, 397–398; 20, с. 571; 21, с. 3; 22, с. 128].

Племена туркмен эрзари и аски, проживающие в долинах Наразим, Бурдалик, Керки и Башир, сажали специальные ивы для постройки кораблей [19, с. 64–66, с. 397–398]. При строительстве использовалась древесина, предотвращающая гниение корабля [23, л. 23]. По информации капитана Гинтелло Келифу, древесина была привезена из Шерабада для постройки корабля, и что один большой корабль будут строить месяц 5 мастеров [17, с. 18–28]. Из-за отсутствия лесов вокруг Бухары древесина доставлялась из гор вокруг Самарканда в Бухару и окружающие княжества вдоль реки Зарафшан [24, с. 110].

Лучшая древесина для изготовления лодки — это каратал. Лучшее место для покупки каратала — долина Башир в Наразиме. Здесь цена ствола длиной около 1,5 сажени оценивается в 2–3 монеты (4, 5 и 6 монет в лесных районах). В Башире 200 таких стволов по 400–600 монет использовались для строительства большого корабля длиной 24–25 газа (10,0–10,5 сажений) и шириной 8 газа (3,5 сажени) [19, с. 64–66].

С начала 20 века, в результате импорта древесины из хвойных лесов Сибири в Термез, русские ремесленники начали строить из нее легкие и прочные суда. Они были позже названы «русскими судами» местными жителями [25, р. 6]. В результате распространения этих легких лодок местные ивовые лодки стали постепенно вытесняться из потребления.

В то время как специализированные люди занимались отбором судостроительной древесины и доставкой ее в мастерские, только опытные мастера могли выполнять сложные процессы, такие как сушка, обработка, обработка и сборка кораблей, лодок. Согласно источникам, в Бухарском эмирате лодки используются только для перевозки пассажиров и грузов на переправах, а строительство и использование лодок строго контролируется государством [17, с. 13].

После установления господства Российской империи в Средней Азии возрос спрос на хлопок, который является важным сырьем для промышленных нужд. Поэтому все большее внимание уделяется расширению и ускорению торговых маршрутов. Прежде всего, они старались максимально использовать водные пути. Известно, что до формирования русской флотилии в Амударье действовали лодки Бухарский эмирата и афганские [26, с. 8]. Эти лодки перевозили в основном коммерческие грузы и пассажиров. В результате, торговые и торговые отношения в регионе также развиваются.

Трудности с движением пароходов Амударьинской флотилии по реке еще больше увеличили потребность в местных кораблях и лодках из-за убыточной операции флотилии. Год от года количество грузовых судов, плавающих по реке Амударья, увеличивается. В источниках этого периода мы можем наблюдать, что количество кораблей и лодок в Амударье варьируется.

Например, из архивных источников утверждается, что в конце XIX века на Амударье плавало около 2000 лодок, принадлежащих Хивинскому ханству от Кунграда до Питнака [18, л. 17]. Другие архивные источники утверждают, что вдоль Амударьи было около 600 лодок, перевозящих от 800 до 1500 фунтов груза [20, с. 571; 27, л. 6; 28, с. 242]. И. А. Ремез отметил, что вдоль Амударьи около 500 лодок, обычно 600–800 пудов, некоторые из которых могут перевозить до 3000 пудов [29, с. 7].

В начале XX века во взаимных торговых отношениях между Бухарским эмиратом и Хивинским ханством было 420 лодок Хивы, 80 лодок Бухары [30, с. 212–213]. В верховьях Амударьи по рекам Вахш и Пяндж плыли более 1000 лодок [31, с. 188].

В течение этого периода эмират использовал корабли и большие лодки на Амударье, в основном для экономических и торговых связей, и лодки на переправах для перевозки пассажиров и различных товаров. Груз из Афганистана доставляется на лодке в Термез, откуда часть груза перевозится по Амударье к западу от эмирата [32, с. 329–330].

### *Выводы*

В целом, суда, плавающие на Амударье в конце XIX — начале XX веков, подтверждают, что система связи достаточно развита не только в Бухарском и Хивинском ханствах, но и во всем регионе. Использование Амударьинского водного пути в системе коммуникаций и торговых путей Центральной Азии было в первую очередь связано с разработкой транспортных средств, специализирующихся на движении по воде. Развитие судоходства было в основном связано с городами, селами и портами вдоль основных рек региона и их притоков. Приведенные выше данные подтверждают, что судоходство уже давно развивается в крупных реках нашего региона.

### *Список литературы:*

1. Алексеев А., Першиц Л. История первобытного общества. М., Высшая школа, 1990.
2. Мавланов У. Древние пути Средней Азии: этапы становления и развития. Ташкент, Академия, 2008.
3. Толстов С. П. Древний Хорезм. Опыт историко-археологического исследования. М., 1948.
4. Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. Ташкент, 2005.
5. Ртвеладзе Э. Великий индийский путь: из истории важнейших торговых дорог Евразии. СПб., 2012.
6. Петерс Б. Г. Изображение корабля на булле из Кара-тепе // Буддийские комплексы Кара-тепе в Старом Термезе. М., 1996.
7. Пидаев Ш. Торговые и культурные связи Бактрии-Тохаристана с Хорезмом // Дорога Страбона как часть Великого Шелкового пути. С–Т., МИЦАИ, SMI-ASIA, 2009, С. 90-95.
8. Ибн Фадлан. Книга о путешествии на Волгу в 921-922 годах // Звезда Востока. 1992. №9-10. С. 149-170.
9. Мец А. Мусульманский Ренессанс. М., Наука, 1973.
10. Мавланов У., Махкамова Д. Культурные связи и торговые пути. Ташкент, 2004.
11. Ибн Хаукал. Книга сурат аль-ард (Мовароуннахр). Ташкент, 2011.
12. Анвари Аухад ад-Дин. Диван. Тегеран (1376) г.х. 1997.
13. Абу Абдаллах ал-Мукаддаси. Наилучшее распределение для познания стран («Ахсан ат-такасим фи-маърифат ал-акалим») // Текст воспроизведен по изданию: Материалы по истории туркмен и Туркмении, Т. I., VII-XV вв. Арабские и персидские источники. М.–Л. АН СССР. 1939.

14. Массон М. Е. Городища Старого Термез а и их изучение // ТАКЭ 1936г. ТУзФАН. Сер. 1. Вып. 2. 1941. С. 5-122.
15. Низамиддин Шамий. Зафарнома. Ташкент, 1996.
16. Шарофуддин Али Яздий, Зафарнома. Ташкент, 1997.
17. Кап. Гинтылло. Сведения по интендантския части, собранные в Бухаре // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии, Вып. XXI. СПб., 1886. С. 2-53.
18. Центральный государственный архив Республики Узбекистан (далее: ЦГА РУз), ф. И 1, оп. 22, д. 832, л. 17.
19. Быков А. Н. Очерк долины Амударьи. Ташкент. 1880.
20. Масальский В. И. Россия. Полное географическое описание нашего отечества: Настольная и дорожная книга для русских людей. Т. XIX. Туркестанский край. СПб., 1913.
21. Быков А. Н. Очерк переправ через реку Амударьи (рекогносцировка 3- Западно-Сибирского Линейного баталиона Штабс-капитана Быкова). Т., 1879. С. 2-83.
22. Михайлов А. Каючный промысел на Амударье // Туркестанский сборник. 1908. Т. 481. С. 125-141.
23. Сурхандарьинский областной государственный архив. ф. 53, оп. 2, д. 32, л. 23.
24. Мейендорф Е. К. Путешествие из Оренбурга в Бухару. М.: Наука, 1975.
25. Tursunov N. N. The history of Amudarya flotilla // Theoretical & Applied Science. 2019. №11. P. 105-108. <https://doi.org/10.15863/TAS.2019.11.79.24>
26. Кабулов Э. А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum: Общественные науки. 2015. №1-2(12).
27. ЦГА РУз. ф. И-2, оп. 1, д. 8, л. 6.
28. Искандаров Б. И. Восточная Бухара и Памир во второй половине XIX в. Ч. II. Душанбе, 1963.
29. Ремез И. А. Внешняя торговля Бухары до мировой войны. Ташкент, 1922.
30. Логофет Д. Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Т. I. СПб., 1911.
31. Логофет Д. Н. На границах Средней Азии. Путевые очерки в 3 кн. Кн 2. Русско-афганская граница. СПб, 1909.
32. Кабулов Э. А. Хозяйственная жизнь Сурханского оазиса. Ташкент, Академнашр, 2012.

*Список литературы:*

1. Alekseev, A., & Pershits, L. (1990). Istoriya pervobytnogo obshchestva. Moscow. (in Russian).
2. Mavlanov, U. (2008). Drevnie puti Srednei Azii: etapy stanovleniya i razvitiya. Tashkent.
3. Tolstov, S. P. (1948). Drevnii Khorezm. Opyt istoriko-arkheologicheskogo issledovaniya. Moscow. (in Russian).
4. Rtveladze, E. (2005). Tsivilizatsii, gosudarstva, kul'tury Tsentral'noi Azii. Tashkent.
5. Rtveladze, E. (2012). Velikii indiiskii put': iz istorii vazhneishikh torgovykh dorog Evrazii. St. Petersburg. (in Russian).



6. Peters, B. G. (1996). Izobrazhenie korablya na bulle iz Kara-tepe. In Buddiiskie kompleksy Kara-tepe v Starom Termeze, Moscow. (in Russian).
7. Pidaev, Sh. (2009). Torgovye i kul'turnye svyazi Baktrii-Tokharistana s Khorezmom. In *Doroga Strabona kak chast' Velikogo Shelkovogo puti*, Tashkent. 90-95.
8. Ibn, Fadlan (1992). Kniga o puteshestvii na Volgu v 921-922 godakh. *Zvezda Vostoka*, (9-10). 149-170.
9. Mets, A. (1973). Musul'manskii Rennans. Moscow. (in Russian).
10. Mavlanov, U., & Makhkamova, D. (2004). Kul'turnye svyazi i torgovye puti. Tashkent.
11. Ibn Khaukal. (2011). Kniga surat al'-ard (Movarounnakh). Tashkent.
12. Anvari Aukhad ad-Din (1997). Divan. Tegeran (1376) g.kh.
13. Abu Abdallah al-Mukaddasi (1939). Nailuchshee raspredelenie dlya poznaniya stran ("Akhsan at-takasim fi-ma'rifat al-akalim"). In *Tekst vosproizveden po izdaniyu: Materialy po istorii turkmen i Turkmenii, I., VII-XV vv. Arabskie i persidskie istochniki*, Moscow. (in Russian).
14. Masson, M. E. (1941). Gorodishcha Starogo Termeza i ikh izuchenie. TAKE 1936g. Tashkent. 1. (2). 5-122.
15. Nizamiddin Shamii. (1996). Zafarnoma. Tashkent.
16. Sharofuddin, Ali Yazdii (1997). Zafarnoma. Tashkent.
17. Kap. Gintyllo (1886). Svedeniya po intendantskiya chasti, sobrannye v Bukhare. In *Sbornik geograficheskikh, topograficheskikh i statisticheskikh materialov po Azii, XXI*. St. Petersburg. 2-53. (in Russian).
18. Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Uzbekistan (dalee: TsGA RUz), f. I 1, op. 22, d. 832, l. 17.
19. Bykov, A. N. (1880). Ocherk doliny Amudar'i. Tashkent.
20. Masalskii, V. I. (1913). Rossiya. Pol'noe geograficheskoe opisanie nashego otechestva: Nastolnaya i dorozhnaya kniga dlya russkikh lyudei. XIX. Turkestanskii krai. St. Petersburg. (in Russian).
21. Bykov, A. N. (1879). Ocherk pereprav cherez reku Amudar'i (rekognostsirovka 3-Zapadno-Sibirskogo Lineinogo bataliona Shtabs-kapitana Bykova). Tashkent. 2-83.
22. Mikhailov, A. (1908). Kayuchnyi promysel na Amudar'e. *Turkestanskii sbornik*, 481. 125-141.
23. Surkhandar'inskii oblastnoi gosudarstvennyi arkhiv. f. 53, op. 2, d. 32, l. 23.
24. Meindorf, E. K. (1975). Puteshestvie iz Orenburga v Bukharu. Moscow. (in Russian).
25. Tursunov, N. N. (2019). The history of Amudarya flotilla. *Theoretical & Applied Science*, (11). 105-108. <https://doi.org/10.15863/TAS.2019.11.79.24>
26. Kabulov, E. A. (2015). Mesto doliny Surkhan v torgovykh snosheniyakh Rossii s vostochnymi stranami. *Universum: Obshchestvennye nauki*, 1-2(12). (in Russian).
27. TsGA RUz. f. I-2, op. 1, d. 8, l. 6.
28. Iskandarov, B. I. (1963). Vostochnaya Bukhara i Pamir vo vtoroi pol'ovine XIX v. II. Dushanbe.
29. Remez, I. A. (1922). Vneshnyaya torgovlya Bukhary do mirovoi voiny. Tashkent.
30. Logofet, D. N. (1911). Bukharskoe khanstvo pod russkim protektoratom. I. St. Petersburg.

31. Logofet, D. N. (1909). Na granitsakh Srednei Azii. Putevye ocherki v 3 kn. Kn 2. Russko-afganskaya granitsa. St. Petersburg. (in Russian).
32. Kabulov, E. A. (2012). Khozyaistvennaya zhizn' Surkhanskogo oazisa. Tashkent.

*Работа поступила  
в редакцию 07.09.2020 г.*

*Принята к публикации  
12.09.2020 г.*

---

*Ссылка для цитирования:*

Алламуратов Ш. А. История амударьинского судостроения // Бюллетень науки и практики. 2020. Т. 6. №10. С. 422-429. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/59/38>

*Cite as (APA):*

Allamuratov, Sh. (2020). History of Amu Darya Shipbuilding. *Bulletin of Science and Practice*, 6(10), 422-429. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/59/38>