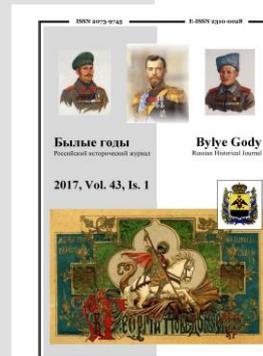


Copyright © 2017 by Sochi State University
 Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s. r. o.



Published in the Russian Federation
 Co-publisher in the Slovak Republic
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 ISSN: 2073-9745
 E-ISSN: 2310-0028
 Vol. 43, Is. 1, pp. 48-58, 2017
 DOI: 10.13187/bg.2017.1.48
 Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 94(4)

Participation of Aral Military Flotilla in the Accession of Central Asia to the Russian Empire

Yuri F. Katorin ^{a,*}, Aleksey V. Shadymov ^b, Aleksandra Yu. Glebanova ^c

^a Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Russian Federation

^b NEIL "Radian" Ltd., Russian Federation

^c Peoples Friendship University of Russia, Russian Federation

Abstract

In this article it is told about some aspects of the history of the achievement of Central Asia by the Russian Empire in XIX the century, in this case primary attention is diverted role in this process of Aral military flotilla. The history of creation and formation of flotilla, its base is given, are analyzed reasons caused the application of warships in this region, in detail are described its ships, their special features and technical characteristics. It is in detail described about studies of Aral sea, determination of astronomical points along the coast, position it is mouth Syrdari and Amu-Dar'ya, carried out the lieutenant commander A.I. Butakovym, and are also described basic expeditions for these rivers. It is told about the combat employment of ships of flotilla both directly in combat and for the supply of the expeditionary troops. The data about attempts at the adjusting of commercial navigation for the transportation of loads and passengers are cited.

Keywords: achievement of Central Asia, Aral sea, Syrdarya, Amu-Dar'ya, the lieutenant commander A.I. Butakov, the General of V.A. Obruchev, Khivinskiy is march 1873, Aral flotilla.

1. Введение

Аральское море в последнее время привлекает внимание многих специалистов. С одной стороны, Аральская экологическая катастрофа стала, вероятно, наиболее масштабным техногенным бедствием современности, а с другой, планируемое строительство трансасиатского транспортного коридора (Trans-Asian Railway – TAR), по-видимому, еще более усугубит проблемы региона. В связи с этим, огромное значение приобретает критическое переосмысления всего исторического опыта хозяйственной деятельности в бассейнах рек Сырдарья, Амударья и Аральского моря.

Еще в 1739 году хан Абулхайр (1693—1748) и знатные старейшины Малой Киргизской орды попросили русских для защиты их земель от набегов джунгар соорудить на Сырдарье крепость-порт и организовать военную флотилию. Разрозненным казахам трудно было быстро собраться и вести войны, да и сами по себе они были мирным народом, никогда не совершавшим набеги на соседние страны и территории. Но из-за больших трудностей со снабжением в то время этого сделать не удалось (Шалекунов, 1966: 21). Только после того, как в середине XIX века прикаспийские туркмены добровольно приняли русское подданство, в Санкт-Петербурге решили организовать военный флот на Аральском море, с целью «пресечь хивинцам совершать переправу через Сырдарью для грабежей киргизов, а также для содействия сухопутным войскам в колониальных экспедициях, торговых и воинских перевозок, защиты прибрежных районов реки Сырдарья». Помимо этого, предполагалось использовать ее суда и для развития торговли на Аральском море. Появление на водах Средней Азии

* Corresponding author

E-mail addresses: katorin@mail.ru (Yu.F. Katorin), lcavs@mail.ru (A.V. Shadymov), glebanova2014@mail.ru (A.Yu. Glebanova)

невиданных до того времени вооруженных паровых судов произвело большое впечатление на местных жителей (Терентьев, 1903: т.1, 121).

Заказываемым для флотилии судам предстояло осуществлять плавания в чрезвычайно трудных условиях, как непосредственно по довольно бурному Аральскому морю, так и по двум великим среднеазиатским рекам — Амударье и Сырдарье. При этом реки обладали весьма своеобразным «характером» — при высокой начальной скорости воды, которая, например, при сравнительно большом перепаде высот Амударья, летом приобретала характер потока, бурно несущегося по беспредельной песчаной равнине (Макшеев, 1896: 39).

В малую воду (с октября по апрель) течение становилось значительно тише, но и тогда, не будучи скована прочными берегами, а протекая по мягкому сыпучему песку, при весьма частых колебаниях уровня, река продолжала оставаться своеобразным капризным детищем пустыни. Еще более коварна Сырдарья, более мелководная и непредсказуемо меняющая свое русло. То, что в других местах называется фарватером, так часто меняет свое местоположение, что обвехование его условными знаками не имеет никакого смысла. (Сытин, 1911: 28-29)

Несомненно, что при таком чисто индивидуальном характере судовождения посадки на мель происходили не только из-за перекатов, оползания берегов и скорости течения, доходящей до 16 км/ч, но и весьма часто становились делом простого случая или лоцманской ошибки. Впрочем, низовья Сырдарьи человечество освоило еще в глубокой древности. Достаточно вспомнить оригинальные многоярусные глиняные башни-города джетыясарцев, открытые знаменитой Хорезмской экспедицией Сергея Павловича Толстова (1907–1976). Или Янги-Кент, бывший в X веке столицей гузов (Толстов, 2003). Нашествие орд Чингисхана опустошило район, надолго прервав развитие этого региона. На этих реках нельзя было пользоваться обычными способами речного судовождения, так как, прежде чем идти по фарватеру, его нужно было отыскать. Для этого существовал только один способ — солидный опыт плавания, который давался с годами и требовал большого напряжения зрения и памяти, при наличии особого лоцманского чутья. При проводке судов ориентировались по цвету воды. Будучи грязно-коричневой вообще, на глубоких и мелких местах она принимает различные оттенки. Сообразуясь с дневным освещением, направлением течения, размером бурунов и другими признаками, лоцманы направляли суда по фарватеру. С наступлением темноты пароходы приставали к берегу и вставали на швартовы до рассвета. Только в очень редких случаях плавание совершалось ночью, и то не на всех участках (Макшеев, 1896: 123-124).

2. Материалы и методы

2.1. Материалами послужили документы Центрального государственного архива Военно-морского флота, опубликованные отчеты, а также материалы дореволюционной периодической печати. Важное место занимают и современные исследования по истории присоединения Средней Азии к Российской империи.

2.2. Методологической основой работы послужили основополагающие методы объективности, системности и диалектической взаимосвязи явлений, методы историзма, сравнительного анализа и синтеза, способствующие критически-аналитическому осмыслению событий и фактов далекого прошлого, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки.

Обоснованность и достоверность исследования базируется на основе анализа большого количества архивных материалов и литературных источников и обеспечивается научной методологией, комплексным характером исследования, системным подходом и подтверждается строгой логикой выводов в соответствии с поставленными целями и задачами.

Результаты исследования могут быть использованы в образовательном процессе высших учебных заведений, а также в качестве справочно-аналитического материала специалистами.

3. Обсуждение

Роль Аральской военной флотилии до сих пор остается одним из наименее изученных эпизодов присоединения Средней Азии к Российской Империи, хотя, справедливости ради, следует отметить, что она рассматривается в трудах целого ряда специалистов. В первую очередь, о ней неизбежно упоминают историки, занимающиеся проблематикой Средней Азии, в частности Казахстана и Узбекистана (Коцанов, Джумашев, 1997), из которых, вероятно, наиболее значимые являются работы Б.В. Лунина (Лунин, 1970). Востоковедение также внесло значительный вклад в изучение данной темы (Лунин, 1965; Из истории, 1958) Во-вторых, Аральскую флотилию неизбежно упоминают историки, занимающиеся российской колонизацией Средней Азии, поскольку именно для этих целей флотилия и создавалась (Терентьев, 1903). Но следует отметить, что все они пишут об Аральской флотилии, как правило, фрагментарно, поскольку собственно флотилия, не являлась объектом их исследований и служила лишь фоном для описания соответствующих исторических процессов.

Серьезные подвижки в создании подробного и системного описания истории и боевой работы флотилии дают работы современного узбекского историка С.А. Сулайманова (Сулейманов, 2006), но, к сожалению, из-за малой известности его трудов за пределами Узбекистана, с ними практически незнакома русскоязычная научная общественность. Много внимания теме в ряде своих работ уделили

петербургский исследователь И.И. Черников (Черников, 2003) и запорожский Р.В. Лапшин (Лапшин и др., 2012), но их интересовали лишь определенные частные вопросы военно-технического аспекта, например, характеристики и судьба отдельных боевых единиц, и как следствие, их работы не создают целостного восприятия проблемы. А именно военно-технический аспект, рассмотренный комплексно, может представлять наибольший интерес. Например, для строительства судов флотилии активно привлекались мощности Воткинского завода. Последний факт особенно интересен в свете выявления истинного вклада этого завода в военное и гражданское судостроение в дореволюционной России.

Чтобы не загружать дальнейшее повествование справочно-библиографическим аппаратом, вкратце перечислим его. При работе над данной статьей были использованы «Памятные книжки Морского министерства» и официальные списки или регистры речных судов России, поскольку справочники по корабельному составу рассматривают Аральскую флотилию лишь эпизодично. Например, в известных работах С.П. Моисеева (Моисеев, 1948) и Ф.Ф. Веселаго (Веселаго, 1948) имеются данные лишь о четырех пароходах: «Арал», «Сыр-Дарья», «Самарканд» и «Ташкент». В случае противоречия источников, использовались сведения, которые, на мой взгляд, являлись наиболее вероятными.

Таким образом, изучение историографических работ по изучаемой теме свидетельствует, что тщательного анализа историографического наследия по истории Аральской флотилии мы не находим.

Начало будущей Аральской флотилии было положено возведением близ устья Сырдарьи на ее правом берегу в 1847 году Раимского укрепления¹, переименованного позднее в Аральское, и постройкой в том же году в Оренбурге двух двухмачтовых судов — военной шхуны «Николай» (главные размерения: 11,73 x 3,56 x 1,65 м; вооружение — две пушки; экипаж 19 чел.) и частного судна — «Михаил». В разобранном виде их доставили в Раим и там собрали (Лапшин и др., 2012: 142). Перевозимые узлы и детали судов размещались на полутора тысячах башкирских телег, запряженных верблюдами. Караван охраняли рота пехотинцев, две казачьи сотни и двухорудийная батарея. Подобные меры предосторожности были вызваны частыми нападениями хивинцев и мятежного казахского султана Кенесары Касымова. Возглавлял экспедицию лейтенант Алексей Иванович Бутаков (1816–1869) — представитель известной династии русских моряков, а для выполнения обязанностей матросов в его распоряжение, помимо 18 прибывших с ним специалистов, было выделено 36 солдат из четвертого оренбургского линейного батальона (Каторин, Кузнецов, 2014: 136).

Первая из шхун предназначалась исключительно для исследования Аральского моря, вторая — для организации в нем рыболовства. В следующем году там же построили еще одну, несколько большую по размерам, двухмачтовую шхуну «Константин» (главные размеры: 14,33 x 4,88 x 1,85 м; вооружение — две пушки; экипаж 27 чел.) которая, в отличие от первых, была вполне мореходной и могла безбоязненно производить описание моря в открытой части его акватории. (Лапшин и др., 2012: 143). Например, в августе 1848 года недалеко от острова Барсакельмес экипаж шхуны пережил сильную бурю, продолжавшуюся около трех суток (Костенко, 1870: 64). Однако, отправляясь на шлюпках к берегу для проведения исследовательских работ, членам экспедиции надлежало находиться в полной боевой готовности, ибо эпизодически происходили нападения конных отрядов хивинцев. В январе 1849 года Алексея Ивановича произвели в капитан-лейтенанты, а вскоре пришло известие об избрании его в действительные члены Императорского русского географического общества (Льмарев, 2006: 6).

Летом и осенью 1849 года капитан-лейтенант А.И. Бутаков ходил в плавание по Аральскому морю, которое тогда еще не знало кораблей, и составил карты его побережья; он же открыл Царские острова, из которых остров Николая довольно велик. На нем он обнаружил много сайгаков, которые приближались к матросам без страха, потому что еще не видели людей. 24 мая (5 июня) 1849 года экипажем шхуны был открыт остров Толмачева, а 30 августа (11 сентября) остров Беллинсгаузена. Этот опытный и образованный морской офицер впоследствии подробно исследовал все Аральское море, определил много астрономических пунктов вдоль побережья, а также положение устьев Сырдарьи и Амударьи. Экспедицией были произведены промеры глубин на значительной площади, установлено, что наибольшая из них равна 68 метрам; определены скорость и направление постоянного течения, идущего по ходу часовой стрелки, что отличало Аральское море от других морей Российской империи; изучены геологические особенности берегов Арала. Зимовала экспедиция на острове Кос-Арал, где Бутаков занимался обработкой астрономических наблюдений, разбором и систематизацией собранных за время плавания геологических и ботанических коллекций (Костенко, 1870: 65, Льмарев, 2006: 24).

Следует отметить, что на проведение съемки и описи берегов этого моря А.И. Бутакова, уже совершившего кругосветное плавание, рекомендовал знаменитый Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен

¹ Или форт Раим — первое российское военное укрепление в Приаралье. Раимское укрепление было построено в виде неправильного многоугольника, на мысу нагорного берега Сыр-Дарьи, круто возвышающегося на 17 м над поверхностью реки. Построено военным инженером К.И. Герном в 1847 г., в 1854 г. официально упразднено.

(Фабриан Готлиб; 1778—1852). В качестве художника и летописца А.И. Бутаков взял с собой ссыльного украинского поэта, рядового 2-й роты 4-го Оренбургского батальона Тараса Григоровича Шевченко (1814—1861), который именно там и создал свой знаменитый альбом «Берега Аральского моря». За гидрографические работы император Николай I наградил А.И. Бутакова орденом Св. Владимира 4-й степени. В 1850 году, на основании исследований А.И. Бутакова, Гидрографический департамент Морского министерства издал карту Аральского моря, а позже, в 1867 году, офицер был награжден золотой медалью Лондонского географического общества за исследования этого моря и устья Амударьи (ЦГВИА РФ. Ф. 1396, Оп. 1, Д. 232, Л. 477, Лымарев, 2006: 29).

4. Результаты

Спустя три года (в 1850 г.) Оренбургский генерал-губернатор генерал-от-инфантерии Влади́мир Афа́на́сьевич О́бручев (1795—1866), желая организовать судоходство по Сырдарье, предложил построить 40-сильный пароход и 12-сильный паровой барказ к нему. Связывалось это с тем, что упомянутые выше шхуны имели морскую конструкцию корпусов и были пригодны только для плавания по Аральскому морю, но не по реке Сырдарья. Впрочем, идея основания парового судоходства принадлежит А.И. Бутакову (Лапшин и др., 2012: 144). В своих рапортах на имя генерала В.А. Обручева он неоднократно подчеркивал, что плавание по Аральскому морю с севера на юг «всегда легко и может совершаться скоро на парусных судах, но зато путь от юга к северу при господствующих северных ветрах весьма труден, в особенности на судах плоскодонных... Для успешного плавания по Аральскому морю необходимы пароходы». В качестве топлива для них, из-за отсутствия разработок угля в данном районе, решили использовать дрова из саксаула, для чего в течение всей навигации 1851 года «Николай» и «Константин» «занимались исключительно перевозкою этого растения с берегов Аральского моря на остров Кос-Арал» (Каторин, Кузнецов, 2014: 138).

Однако уже к октябрю того же года возникло предположение, что использование одного саксаула в качестве топлива «по причине казавшейся тогда ограниченности в количестве этого растения, а главное, по затруднительности его добывания и обращения в дрова», не обеспечит судоходство в требуемом объеме. Поэтому, «не взирая ни на какие издержки», пришлось заключить договор на доставку с Дона в Аральское укрепление 10 тыс. пудов (163,8 т) грушевого антрацита, по цене 1 руб. 20 коп. за пуд. Однако в дальнейшем использовался как уголь, так и саксаул, но в значительно большем объеме (Документы из архива, 1967: 248-250).

Заказ на просимые В.А. Обручевым суда на общую сумму в 37 445 руб. разместили в Швеции на заводе «Мотала» («Mekaniska Verkstad», Motala), а занимался этим вопросом на месте, посланный туда в 1850 году, капитан-лейтенант А.И. Бутаков. В целом же, с учетом перевозки и содержания нанятых в Швеции котельщика и механика, они обошлись в 49 347 руб. Построенные колесные пароходы в разобранном виде сначала по воде были доставлены в Санкт-Петербург, затем в Самару, далее на повозках в Оренбург, а до места сборки в Аральское укрепление (Раим) — на верблюдах (Военная энциклопедия, 1911: 48; Бларамберг, 1978: 126).

Первый из них — «Перовский» (водоизмещение 140 т, главные размерения: 35,81 x 6,55 x 0,91 м; вооружение — один 3/4-пуд. единокор со станком на вращающейся платформе в носу и два горных единокора на станках типа карронадных — в корме; корпус железный; мощность паровой машины 40 сил), по сборке был спущен на воду 26 февраля 1853 года. Второй — железный барказ «Обручев», (водоизмещение 16 т, главные размерения: 21,34 x 2,79 x 0,7 м; в носу и корме имелись приспособления для установки, в случае необходимости, по одному горному единокору; корпус железный; мощность паровой машины 12 сил; экипаж 14 человек) — 4 апреля того же года. Чтобы суда могли осуществлять плавания по морю, они имели выдвижные кили (Лапшин и др., 2012: 144).

Первыми командирами пароходов стали, соответственно, капитан-лейтенант А.И. Бутаков (он же руководил их сборкой, а в 1853 г. был назначен начальником созданной им же Аральской флотилии) и лейтенант Христофор Петрович Эрдели (1824—1872). Весной 1853 года «Перовский» совершил первое в истории плавание вверх по Сырдарье, а в следующем году состоялся его первый боевой дебют — участие в поддержке войск при взятии кокандской крепости Ак-Мечеть (Белая мечеть), которую переименовали в форт Перовский (позднее и до 1925 г. — Перовск; затем Кзыл-Орда). Крепость была заложена Омар-ханом (Amir Umaqon; 1787—1822), правителем Кокандского ханства в 1820 году как форпост Коканда в казахских степях, гарнизон состоял из 300 кокандцев при 3 орудиях. Участвовавший в этой операции Х.П. Эрдели при штурме Ак-Мечети командовал флотским десантом, и за отличие награжден орденом Святого Георгия 4-й степени (Кротков, 1895: 146).

После взятия Ак-Мечети хивинцы перестали переправляться через Сырдарью и нападать на казахские племена, принявшие российское подданство, кроме того способствовало в дальнейшем завоеванию всего Кокандского ханства. Осенью этого же года экипажи судов Аральской флотилии принимали участие в отражении атаки кокандского войска на форт Перовский и захвате артиллерии противника. Вскоре после этого вдоль нижнего течения Сырдарьи был возведен ряд укреплений, названный Сырдарьинской линией — Казалинск, Карамакчи и с 1861 года Джулек (Военная энциклопедия, 1911: 124).

«Обручев» же совершил свое первое плавание только в 1855 году. Причиной такой задержки стали деревянные части судна — изготовленные на нижегородской фабрике не по нужным размерам, они потребовали долгой подгонки. В том же году на Аральское море доставлены еще семь железных гребных судов (Лапшин и др., 2012: 145).

В 1857 году флотилия под командованием Бутакова принимала участие в экспедиции в Аральское море и устье Амударьи, для производства изысканий. В июне 1858 года на пароходе «Перовский» Бутаков поднялся по Амударье вверх до Кунграда и произвел съемку и гидрографическое исследование этой реки. В 1858 и 1859 годах пароходы совершили плавание в устье Амударьи, чтобы отвезти на родину возвращавшегося из Российской империи бухарского посла Неджметдина-Ходжу (Кротков, 1895: 148). Однако бухарский посол отказался вернуться в Бухару на российском пароходе. Тем не менее, оренбургский генерал-губернатор Александр Андреевич Катенин (1800–1860) приказал Бутакову отправиться в восставший Кунград, а оттуда — вверх по Амударье с целью «исследовать Аму и определить пункт, удобный для будущих наших торговых сношений в пределах Бухарии» (ЦГВИА, Ф. 1376, Оп. 1, Д. 230, Л. 74). Кораблям удалось достичь Кунграда и отогнать осаждавшие город хивинские войска, но отправиться дальше, в Бухару, они не смогли из-за резкого обмеления русла. В Кунграде же царил анархия и процветала торговля рабами (Аннамухамед Клычев, 1972).

Сообщая об этой экспедиции генерал-адмиралу великому князю Константину Николаевичу (1827–1892), А.И. Бутаков в своем секретном рапорте от 31 июля 1858 года, в частности, отмечал: «По словам каракалпаков и прибрежных киргизов, страшно угнетаемых и обиравемых хивинскими властями, а поэтому смотрящих на русских, как на своих будущих избавителей, в нынешнем лете вода так высока, как никто не запомнит: это было заметно по затопленным берегам, очевидно, сухим в обыкновенные годы. Несмотря на это исключительное половодье, я убежден, что и в обыкновенном году плавание по Улкун-Дарье (разумеется, в половодье же) весьма легко до протока Кульден. Далее же по Талдыку и по главному руслу Аму-Дарьи плавание совершенно свободно». В 1859 году было проведено обследование и опись Амударьи вплоть до Нукуса (ЦГВИА, Ф. 148, Оп. 1, Д. 7, Л. 134; Лымарев, 2006: 124).

В течение лета 1863 года была проведена опись Сырдарьи от Перовска на протяжении 807 км. Гидрографические исследования судоходной части Амударьи и Сырдарьи продолжались вплоть до конца 1863 года. Во время боевых действий против Кокандского и Бухарского ханств с 1864 по 1868 год пароход «Перовский» и баркас «Обручев» осуществляли воинские перевозки. В том числе пароходом весной 1866 года был доставлен 10-дневный запас продовольствия и часть боевых припасов вверх по реке Сырдарье до Чиназа (Кротков, 1895: 148).

Правда, по мере накопления опыта эксплуатации, к этим судам появились определенные нарекания. Так, «Обручев», больше считавшийся паровой лодкой, в быстрых водах реки Сыра «особой пользы» не приносил, а «Перовский», с его полукруглым днищем, считался больше морским судном и при своей глубокой осадке часто оказывался на мели. Кроме того, из-за слабой машины, даже без груза, он, не доходя до Ходжента, уже не мог преодолеть течение реки (Лапшин и др., 2012: 145).

Поначалу вновь образованная флотилия, будучи в непосредственном подчинении Оренбургского генерал-губернатора, не имела ни определенных штатов, ни определенного положения по своему содержанию и существовала как бы полуофициально. Ее личный состав в среднем насчитывал около полусотни нижних чинов, из которых половина назначалась из Астрахани из 45-го флотского экипажа, а другая — из оренбургского линейного батальона, и содержалась она из имевшихся у Оренбургского генерал-губернатора сумм, «составлявшихся из поступлений с взносов от киргизов, башкиров и тептярей» (ЦГА РУз. Ф. И-1, Оп. 16, Д. 636, Л. 11-15). И только после высочайше утвержденного 26 декабря 1861 года положения об Аральской флотилии она стала входить в состав Российского Императорского флота. Правда, при этом Морское министерство занималось только комплектацией ее личным составом, постройкой судов и вообще «всей морской, технической и гидрографической» частями, относя все финансовые издержки на содержание флотилии на военное ведомство, где они проходили по смете отдельного оренбургского корпуса, командир которого являлся и главным ее начальником (Каторин, Кузнецов, 2014: 140).

Непосредственно на начальнике Аральской флотилии лежало только внутреннее управление ее делами. Первоначальный штат флотилии состоял из 249 человек — восьми штаб и обер-офицеров, 193 строевых нижних чинов и 48 нестроевых и мастеровых. Что касается стоимости грузоперевозок в двух имеемых баржах (полная грузоподъемность обоих около 3500 пудов или 57,33 т), буксируемых пароходом «Перовский» то, по предварительным подсчетам, один его рейс от форта №1 до форта Перовский и обратно при средней цене за пуд угля 1 руб. 30 коп. мог обойтись около 2500 руб. При использовании же саксаула, которого требовалось вчетверо больше, но при цене 6 коп. за пуд, стоимость того же рейса снижалась почти в пять раз (до 520 руб.). В пересчете средняя стоимость перевозки одного пуда груза, в первом случае обходилась в 30 коп., во втором — не дороже трех копеек. А вот сухопутная между теми же пунктами обошлась бы казне в 40–50 коп. за пуд. Для примера можно привести данные за 1867 год. Если бы все грузы и люди (пассажиры, применительно для пароходов) с багажом в навигацию того года перевозились на верблюдах подрядным, наиболее дешевым, способом, то это обошлось бы в 72 197 руб. 23 коп. Перевозка же на

судах обошлась в 19 938 руб. 13,5 коп., т. е. экономия составила более 50 тыс. руб. В действительности же она выглядела несколько больше, поскольку многие тяжести, как, например, артиллерийские грузы, на верблюдах перевозить было невозможно. Правда, и среднегодовое содержание самой флотилии выражалось суммой в 106 248 руб. 89 коп. Но при этом нельзя забывать, что она являлась некоммерческим предприятием (Сулейманов, 2006: 128).

Поскольку в обоих случаях доставка по воде обходилась дешевле, то было принято решение все необходимые предметы снабжения и припасы сухим путем перевозить из Оренбурга только до форта № 1, а далее от него до фортов № 2, Перовский и Джюлек — по Сырдарье, что требовало увеличения судового состава флотилии. Для этого на ее развитие государственным казначейством в 1859 году было отпущено 220 тыс. руб. и с этого же года стала создаваться и инфраструктура по обеспечению базирования судов флотилии. На указанную сумму в следующем году в Англии на заводе Гамильтона в Ливерпуле заказали два новых парохода, для чего туда вновь командировали А.И. Бутакова, ставшего к тому времени капитаном 1 ранга (с 1857 г.) и флигель-адъютантом (с 1860 г.) (Сулейманов, 2006: 130).

Поскольку имелось желание избежать недостатков, присущих прежним пароходам, то их решили построить плоскодонными, по системе Френсиса, из «желобчатого железа» (гофрированное) и с одним гребным колесом в корме. Первый из них получил наименование «Арал» (водоизмещение 149 т; главные размерения: 35,66 x 7,1 x 0,6/0,9 м; мощность паровой машины 40 сил; экипаж 40 чел.; стоимость с доставкой 30 080 руб.), второй — «Сыр-Дарья» (водоизмещение 70 т; главные размерения: 29 x 5,6 x 0,84/0,61 м; мощность паровой машины 20 сил; экипаж 20 чел.; стоимость с доставкой 16 100 руб.). Каждый из них поначалу был вооружен одним 3/4-пуд. горным единорогом. Одновременно с ними там же, в Ливерпуле, заказали двухсекционный плавучий док (стоимость около 30 тыс. руб.; длина и ширина каждой секции соответственно 12,8 и 9,14 м), баржу (грузоподъемность около двух тысяч пудов или 32,76 т) и шесть шлюпок (четыре длиной по 6,1 м и две — по 5,01 м). Для их постройки использовалось то же железо, что и для пароходов. Помимо перечисленного, тогда же Камско-воткинскому заводу поручили строительство трех двухмачтовых парусных барж (длина и ширина каждой 27,43 и 5,48 м, грузоподъемность — по 3500 пудов, или 57,33 т), а несколько позже, двух больших и двенадцать малых одномачтовых парусных барказов (первые имели длину и ширину 11,28 и 3,12 м, вторые — 7,92 и 2,29 м соответственно) (Лапшин и др., 2012: 144; Юлдашев, 1961: 120).

Эти и последующие пароходы и другие плавсредства флотилии собирались уже в форте № 1 (Казалинске), расположенном на правом берегу Сырдарьи на соединении двух караванных путей из Бухары и Хивы, куда осенью 1854 года из Раймского укрепления перенесли верфь и который стал базой Аральской флотилии. Правда, в нем отсутствовал удобный затон, где бы ее суда могли зимовать безопасно, особенно весной во время ледохода. Зато перемещение укрепления всего на 30 км позволило взять под контроль не только водные, но и сухопутные торговые коммуникации. Впрочем, военная история Казалинска была очень недолгой — стремительно расширявшиеся границы страны скоро свели его стратегическое значение на нет (Юлдашев, 1961: 123).

На новом месте для обеспечения деятельности флотилии в 1860–1863 годах были построены кузница, шлюпочный и машинный сарай и два склада, а в 1864 году сделана пристройка к машинной мастерской для парового котла и устроен еще один склад. На всех судах флотилии развеялся Андреевский флаг, а с созданием Туркестанской области и образованием с 14 июля 1867 года Туркестанского военного округа она стала подчиняться его командующему. В 1862 года все заказанное доставили в форт № 1, где после сборки первым 29 июля того же года на воду сошел пароход «Сыр-Дарья», вторым, 29 октября — «Арал». После пополнения флотилии пароходами и другими плавсредствами ее численный состав пришлось пересмотреть, и по новому штату от 18 июня 1866 года он был увеличен до 357 человек (14 штаб и обер-офицеров, 238 строевых нижних чинов и 105 нестроевых). Помимо ранее перечисленных судов, в 1863 году в составе флотилии числились еще два одномачтовых парусных парома длиной 18,29 и шириной 5,49 м каждый. Оба они, как и упомянутые выше 16 барказов, находились в распоряжении комендантов фортов. Первые служили перевозочными средствами, вторые — для переправы через реку (Терентьев, 1903: т.2, 234).

Правда, уже в первую навигацию 1863 года у всех зарубежных приобретений обнаружилась масса недостатков, а новые пароходы оказались хуже прежних. Так, «Арал», долженствовавший буксировать до 30 тыс. пудов (491,4 т) на трех баржах, не мог против течения тащить и 12 тыс. пудов (196,56 т). Желобчатое железо листов обшивки корпусов «оказалось весьма хрупко; само судно было недостаточно скреплено, особенно корма», на которую пароход, и так достаточно глубоко сидевший в воде, имел еще и значительный дифферент (0,32 м), что было «совершенно противно условиям речной службы». Из-за этого он «взлезал на мель всем корпусом, следовательно, сдвинуть его с мели было весьма трудно», да еще и при примененных листах обшивки (Лапшин и др., 2012: 145; Юлдашев, 1961: 124).

Кроме того, из-за «дурной заводской работы и недоброкачества металла, в короткое время медные клапаны питательных помп стали проедаться водою; в скользящих золотниках стали образовываться сквозные дыры от действия пара; медная решетка с пролетами золотников начала быстро уничтожаться, обращаясь в тонкую пластинку». Главным же недостатком стала крайне неудачное размещение его энергетической установки — из-за удаленных на 11,5 м от паровой

машины котлов пар терял до 10 % своей силы, вследствие чего приходилось тратить «огромное количество топлива (до двух пудов саксаула в час на силу), истребив в один месяц» его шестимесячную норму (Лапшин и др., 2012: 146).

Пароход «Сыр-Дарья» хоть и был, в частности, «устроен немного лучше», обладал теми же существенными недостатками. Вместо буксировки груза в 12 тыс. пудов (196,56 т) со скоростью четырех верст в час, он, при той же скорости, не мог справиться и с вдвое меньшим грузом. В целом, оба парохода по своей слабосильности идти по реке выше Чиназа, даже без груза, уже не могли. Упомянутая выше английская баржа не слушалась руля и постоянно стремилась стать бортом к течению, отчего создавалась опасность затопления, и поэтому «командиры пароходов никогда и не рисковали брать ее с собой», а все шесть шлюпок, хоть и сделанных «весьма красиво», оказались «для тяжестей и речной службе при пароходах и баржах» непригодными. Не нашел должного применения и плавдок, предназначенный было заменить устроенный А.И. Бутаковым еще в 1854 году деревянный элинг для подъема судов из воды с целью осмотра и ремонта. При спуске на воду после сборки создавалась угроза сноса его: летом и осенью — быстрым течением (около 3,73 км/ч у порта), весной — вследствие напора льда. Да и вытаскивать суда на берег было легче, чем сам док (Лапшин и др., 2012: 146).

А вот отечественные баржи оказались «более удачными», и единственный их недостаток заключался «в том, что, будучи предназначены для плавания и в море, и в реке, они не вполне достигали цели: как морские они должны были иметь полную палубу, как речные мало брали груза и глубоко сидели в воде» (до 1,07 м в полном грузу). В связи со сказанным, в случае дальнейшего развития флотилии, командующий войсками Оренбургского края генерал-адъютант Николай Андреевич Крыжановский (1818—1888) в рапорте военному министру (№ 240 от 20 апреля 1865 г.) написал, что необходимо «увеличить паровые силы флотилии заказом еще одного, но хорошего парохода, удовлетворяющего вполне требованиям местности. Причем принять в соображение нижеследующие обстоятельства: так как плавание флотилия производит исключительно по Сыр-Дарье, то, для приобретения лучших результатов при заказе нового парохода, заказать его исключительно для речного плавания, т. е., при данной длине около 120 фут, требовать, чтобы пароход сидел менее 2 фут, имел бы машину низкого давления в 60 сил, с ходом в тихой воде до 11,5 верст в час, с котлами новейшей конструкции, устроенными для топки как древесного, так и минерального топлива» (Сытин, 1911: 238).

В июне 1865 года последовало высочайшее повеление на дальнейшее развитие флотилии с выделением на это 171 496 руб. На них, в том же году приобрели на Камско-воткинском заводе три большие баржи, грузоподъемностью по девять тысяч пудов (147,42 т) каждая, и паром, а в следующем, наконец, полностью оплатили бельгийскому обществу «Кокериль» («Сос. Анон. J. Cockerill») на строительство и доставку из Бельгии в форт № 1 колесного «70-сильного парохода», стоимостью 78 700 руб. Новое судно, получившее наименование «Самарканд» (водоизмещение 154 т; главные размерения: 45,8 x 6,7 x 0,61/0,9 м; вооружение — две 6-фн пушки на сухопутных лафетах; корпус железный; мощность паровой машины 70 сил; экипаж 2 офицера и 50 нижних чинов), было заказано еще в конце 1861 года (стапельный № 103), в следующем году оно сошло на воду, но лишь в конце июля 1866 года его разобранном виде доставили в Петербург, а уже в августе отправили в Самару. По требованию А.И. Бутакова, под контролем которого проектировался пароход, на «Самарканде» был установлен носовой руль, благодаря которому была улучшена маневренность (Каторин, Кузнецов, 2014: 142).

Впервые пароход пошел по Сырдарье в 1869 году. Несколько позже флотилию пополнил пароход «Ташкент» (водоизмещение 86,5 т; главные размеры: 31,93 x 4,88 x 0,61/0,84 м; корпус железный; мощность паровой машины 35 сил), построенный на Воткинском заводе в 1870 году (Лапшин и др., 2012: 147).

После покорения двух крупнейших государств в Средней Азии — Бухарского и Кокандского ханств, последним независимым государством в Средней Азии оставалось Хивинское ханство. Весной 1873 года пароход «Самарканд» вместе с пароходом «Перовский» и тремя баржами, под общим командованием начальника Аральской флотилии капитана 1 ранга Александра Павловича Ситникова (1819—1878), обеспечивал на Амударье наступающие на Хиву войска Туркестанского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Константина Петровича фон Кауфмана (1818—1882) (Мак-Гахан, 1875: 24).

Завоевание Хивинского ханства осуществлялось силами четырех отрядов, выступивших в конце февраля и начале марта 1873 года из Ташкента (генерал-лейтенанта К.П. Кауфман), Оренбурга (генерал-майор Н.А. Веревкин), Мангышлака (полковник Н.П. Ломакин) и Красноводска (полковник В.И. Маркозов) (по 2—5 тыс. человек) общей численностью 12—13 тыс. человек и 56 орудий, 4600 лошадей и 20 тыс. верблюдов. Когда русские войска дошли до противника, выяснилось, что хивинский хан был совершенно не готов к войне, и его легко сумели победить. Позднее Хивинский хан объяснил, почему он не был готов к нападению с этой стороны: русские войска прошли по непроходимой дороге, известной под именем «смерть человеку» и «только дурак мог пойти» таким путем (Арский, 1879: 112). В походе на Хиву принимали участие сын военного министра, флигель-адъютант поручик Алексей Дмитриевич Милотин (1845—1904), Великий князь Николай

Константинович (1850–1918) и принц Евгений Максимилианович (1847–1901). Участие высокопоставленных лиц обеспечило этому Туркестанскому походу благосклонное внимание государя (Бухерт, 2002: 14).

Почему флотилия не была использована более активно, объяснил участник похода великий князь Николай Константинович, который писал: «Вчера осматривали мы Аральскую флотилию; к сожалению, главные пароходы «Обручев» и «Самарканд» зимуют в Перовском, но мы увидим их в Аму-Дарье, куда г[енерал] Кауфман приказал им идти в начале апреля, для производства промеров и для поддержания сообщений между Туркестанским и Оренбургским отрядами. Жаль только, что при постройке всех пароходов желали достигнуть две цели: чтобы они ходили морем и рекою. А вышло, что для моря они слишком малы (и плоскодонны), а для Сыр-Дарьи велики» (Бухерт, 2002: 16).

Отряд же судов флотилии покинул устье Сырдарьи 18 апреля и, дойдя до острова Такмац-ага в Талдыкском заливе, направился в «реку Кичкине-Дарью и Улькун-Дарью», к хивинской крепости Ак-Кала с гарнизоном в тысячу человек при пяти орудиях. Добравшись до нее 23 апреля, суда отряда, сбив огнем крепостные пушки, обратили гарнизон в бегство (Лобысевич, 1898: 198). Правда, ответным огнем на «Самарканде» был пробит левый борт, разбита подушка орудия, отбита лапа якоря и осколками разбившегося ядра ранено семь нижних чинов (двое впоследствии умерли) и начальник флотилии капитан 1 ранга А.П. Ситников. За это «дело» командир парохода «Перовский» капитан-лейтенант В.И. Брюхов был награжден орденом Св. Станислава 2-й ст. с мечами, а А.П. Ситников – орденом Св. Владимиром 4-й ст. с мечами (Арский, 1879: 118).

Затем пароходы направились далее вверх «по реке к устью Яны-Дарьи ее притоками в озера Кара-Куль и Сара-Куль искать прохода к Кунграду или другого пути, ведущего в Аму-Дарью». Однако, не найдя его отряд возвратился в Улькун-Дарью и пошел вверх по ней, пока позволяла глубина, став на якорь в 50 верстах от Кунграда. Здесь оказалось, что «настоящее русло Улькун-Дарью запружено хивинцами в пяти местах, дабы не допустить русские суда» к Кунграду. Этот путь с 1859 года, т.е. с рекогносцировки А.И. Бутакова считался самым удобным для входа в Аму-Дарью. В ходе вынужденной стоянки отряд несколько раз пытался найти проход в Аму-Дарью, но поиски его для дальнейшего движения по реке поначалу оказались безуспешными. Эти плотины были разрушены только к середине октября (Арский, 1879: 119).

Лишь после окончания боевых действий, 1 августа 1873 года, полковник генерального штаба Александр Васильевич Каульбарс (1844–1929) А.В. на пароходе «Самарканд» исследовал низовья Амударьи и отыскал судоходный путь в Аральское море через самый многоводный проток Амударьи – Куванджарму, Даукаринские озера и реку Янсы-Суу. Этим путем суда Аральской флотилии в дальнейшем стали регулярно совершать рейсы из Казалинска через Аральское море в Амударью, где была построена крепость Кабаклы (Терентьев, 1903). В Улькун-Дарье отряд простоял до 26 августа и, по принятии в тот день прибывших генералов и офицеров, а также больных и раненых нижних чинов и артиллерийских грузов, снялся с якоря и 30 августа вернулся в Казалинск (Арский, 1879: 121).

В 1873 году, с переходом правого берега Амударьи от Хивинского ханства к России, на месте хивинской крепости Турткуль был образован город Петроалександровск (первоначально – укрепление Петро-Александровское) в составе Сыр-Дарьинской области Российской империи (Терентьев, 1903: т.2, 246). С 1876 до апреля 1877 года, пароход «Самарканд» совершил рейс вверх по Амударье из Петроалександровска (ныне Турткуль) до Чарджоу (ныне Туркменабад) став первым судном, добравшимся до этих мест. По этому случаю газета «Туркестанские ведомости писала: «22 марта 1877 года пароход “Самарканд” отправился в плавание из Петро-Александровска до Учкудука шел благополучно, 30 марта подошел к крепости Кабаклы, 3 апреля продолжал плавание, погрузив прибывшие на каюках дрова. 7 апреля подошел к Чарджоу. Обратное плавание совершил быстрее, прибыв в Петро-Александровск 18 апреля». К 1879 году личный состав флотилии увеличился до 15 офицеров, 15 вольнонаемных машинистов и мастеров и 597 нижних чинов (Юлдашев, 1961: 138).

В 1878 году пароходом «Самарканд» (командир капитан-лейтенант В.И. Брюхов 1-й) с баржой № 9 стали производиться регулярные рейсы между Казалинском и Нуркусом. Расписание рейсов было следующим: пароход уходил из Казалинска 15 мая, приходил в Нуркус 29 мая, стоянка 5 суток, выходил 4 июня и т. д. Таким образом, пароход совершал рейс туда за 15 суток, а обратно за 7–8 суток. С учетом стоянки всего требовалось 28 суток. В 1879 году пароход дошел до Ходжа-Соляра, чем показал, что и верховья Сырдарьи пригодны для судоходства (Сулейманов, 2006: 229).

Спустя два года, в ночь с 15 на 16 января 1881 года, «Самарканд» у того же форта Перовский пропорол днище камнем и затонул. Над поверхностью выступала только часть левого борта с кожухом гребного колеса, дымовой трубой и половиной рубки. Темные мутные воды Сырдарьи исключали возможность работы водолазов, поэтому обычные в то время методы подъема судна негодились. Попытки поднять пароход не увенчались успехом и, с упразднением в 1883 году Аральской флотилии, он был исключен из ее списков. Ликвидация флотилии связывалась с мелководностью и изменчивостью фарватера Сырдарьи, из-за чего пароходные рейсы по ней носили случайный характер, отнимали много времени и обходились очень дорого (Каторин, Кузнецов, 2014: 149).

С 1865 по 1879 год суда флотилии перевезли 1724414 пудов груза и 29146 пассажиров. Однако стоимость содержания флотилии на 1866 год обходилось в 163089 руб., а к 1880 году она возросла до 261366 руб. — деньги по тем временам огромные (Сулейманов, 2006: 230).

5. Заключение

В 1882 году император Александр III назначил Михаила Григорьевича Черняева (1828–1898) генерал-губернатором Туркестанского края с указанием «действовать так, чтобы эта окраина была бы не бременем для России, а послужила ей на пользу». С окончанием военных экспедиций в Средней Азии и в силу малой пригодности судов для торговых перевозок, в 1883 году принимается решение об упразднении Аральской флотилии. Хотя к моменту ее ликвидации транзитная торговля через Казалинск между Оренбургом и Бухарой составляла 7,5 млн руб. в год. 16 июня 1883 года генерал-адъютант М.Г. Черняев телеграфировал из Петербурга требование о «высылке в Главный штаб инвентаря и всего имущества Аральской флотилии, которое должно быть передано в виде премии предпринимателям пароходства по Амударье». Сверх того последним еще была предложена субсидия в размере 150 тыс. руб. в год (Военная энциклопедия, 1911: 86).

Судьбу же бывшей базы флотилии, Казалинска, решила построенная в 1900–1905 годах Оренбург-Ташкентская железная дорога, которая пролегла в 12 км к северо-востоку от города. Все грузы и торговля сосредоточились отныне в новом пристанционном поселке – Ново-Казалинске, отобрав у старого Казалинска последние стимулы к развитию.

Таким образом, Аральская флотилия оказала большое влияние на исследование и картографирование рек и озер Средней Азии, однако, в качестве боевых кораблей суда этой флотилии особых успехов не имели. Не более успешна была и другая область деятельности Аральской флотилии – перевозка военных грузов и людей. Из-за малой мощности двигателей и глубокой осадки пароходов, мелководья и изменчивости фарватера Сырдарьи и других рек региона, рейсы пароходов носили случайный характер, требовали много времени и обходились слишком дорого.

Подводя итоги деятельности Аральской флотилии в борьбе Российской империи за контроль над Средней Азией, следует признать, что тех технических и людских ресурсов, которыми она располагала, было недостаточно для осуществления поставленных стратегических задач. Тем не менее, постоянное присутствие русских военных моряков на Арале, их контакты с населением на протяжении полутора десятилетий, несомненно, сыграло важную роль в формировании образа России как могущественной не только сухопутной, но и морской державы. Одновременно это способствовало развитию торговых связей России со странами Востока, которые всегда имели большое значение для нашей страны.

6. Благодарности

Публикация подготовлена при финансовой поддержке Минобрнауки России (соглашение № 02.а03.21.0008).

Литература

- Клычев, 1972 – Клычев А. Кугитанская трагедия. Ашхабад: Туркменистан, 1972. 168 с.
- Арский, 1879 – Арский А.В. Хивинский поход 1873 года // *Русский вестник*. 1879. Т. 142, № 7. 148 с.
- Бларамберг, 1978 – Бларамберг И.Ф. Воспоминания. М.: Наука, Главная редакция восточной литературы, 1978. 386 с.
- Бухерт, 2002 – Бухерт В.Г. Мы стали твердою ногою на Аму-Дарье. Хивинский поход 1873 г. в описании великого князя Николая Константиновича // *Документы русской истории*. 2002, № 4 (58), С. 14–22.
- Веселаго, 1948 – Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб.: Типография морского министерства, 1872. 798 с.
- Военная энциклопедия, 1911 – Военная энциклопедия / Под ред. В.О. Новицкого, А.В. фон Шварца, В.А. Апушкина и Г.К. фон Шульца. 2-е изд. СПб.: Товарищество И.Д. Сытина, 1911. 468 с.
- Документы из архива, 1967 – Документы из архива Хивинских ханов по истории и этнографии коракалпаков. Подбор документов, перевод, примечания и указатели Ю.Э. Брегеля. М.: Наука, 1967. 540 с.
- Из истории, 1958 – Из истории русского востоковедения и археологии в Туркестане. Ташкент: изд-во АНУ, 1958. 586 с.
- Каторин, Кузнецов, 2014 – Каторин Ю.Ф., Кузнецов Л.А. Из истории Аральской флотилии // *Гангут*, 2014. № 82. С. 135–150.
- Костенко, 1870 – Костенко Л.Ф. Аральская флотилия и плавание по реке Сыр-Дарье // *Военный сборник*. 1870. № 3–4. С. 265–278.
- Коцанов, Джумашев, 1997 – Коцанов Б.А. Джумашев А.М. Зарубежная и отечественная историография истории Туркестана, Карапалстана и Хорезма в первой четверти XX века. Карапалстан: Наукус, 1997. 648 с.

- Кротков, 1895** – Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. СПб.: Военно-морской ученый отдел Главного морского штаба, 1893. 864 с.
- Лапшин и др. 2012** – Лапшин Р.В., Митюков Н.В., Порцева Л.П. Корабельный состав Аральской военной флотилии // *Научные ведомости Белгородского государственного университета (История Политология Экономика Информатика)*. 2012, №7 (126). С. 141–149.
- Лобысевич, 1898** – Лобысевич Ф.И. Описание Хивинского похода 1873 г. СПб.: Тип. Товарищества «Общественная Польза», 1898. 248 с.
- Лунин, 1970** – Лунин Б.В. История исторической науки в Узбекистане. Краткий очерк. Ташкент: Фан, 1970. 422 с.
- Лунин, 1965** – Лунин Б.В. Средняя Азия в советском и дореволюционном востоковедении – Ташкент: Фан, 1965. 408 с.
- Лымарев, 2006** – Лымарев В.И. Алексей Иванович Бутаков, 1816–1869. М.: Наука, 2006. 184 с.
- Мак-Гахан, 1875** – Мак-Гахан Дж. А. Военные действия на Оксусе и падение Хивы. М.: 1875. Восточная литература. Проверено 11 февраля 2011. Архивировано из первоисточника 23 августа 2011. 122 с.
- Макшеев, 1896** – Макшеев А. Путешествия по киргизским степям и Туркестанскому краю, СПб.: Военная Типография, 1896. 238 с.
- Моисеев, 1948** – Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота с 1861 по 1917 г. М.: Военное издательство Министерства Вооруженных Сил СССР, 1948. 569 с.
- Сулейманов, 2006** – Сулейманов С.А. История создания Аральской военной флотилии // Материалы международной научной конференции «Восток Запад: аспекты взаимодействия». – Ташкент, 2006.
- Сытин, 1911** – Сытин И.Д. Аральская флотилия; Афонское сражение. // Военная энциклопедия Сытина. 1911, Т. 3.
- Терентьев, 1903** – Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. Т. 1–3. СПб.; Типолитография В.В. Комарова, 1903.
- Толстов, 2003** – Толстов С.П. Города гузов // *Советская этнография*. 1947. № 3. С. 46–53.
- Черников, 2003** – Черников И.И. Флот на реках. Энциклопедия речного флота. СПб.: «Полигон», 2003. 704 с.
- ЦГА РУз** – Центральный государственный архив Республики Узбекистан.
- ЦГВИА** – Центральный государственный военно-исторический архив.
- Шалекенов, 1966** – Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Аму-Дарьи. Ташкент: 1966. 336 с.
- Юлдашев, 1961** – Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // *Общественные науки в Узбекистане (Ташкент)*. 1961, № 12. С. 119–133

References

- Klychev, 1972** – Klychev A. (1972). Kugitanskaya tragediya [Kugitanskaya tragedy]. Ashkhabad: Turkmenistan. 167 p. [in Russian]
- Arskiy, 1879** – Arskiy A.V. (1879). Khivinski poход 1873 goda [Khiva march 1873 of year]. *Russian herald*. т. 142, № 7. 146 p. [in Russian]
- Blaramberg, 1978** – Blaramberg I.F. (1978). Vospominanya. [Recollections]. M.: Science, the main editorial staff of eastern literature. [in Russian]
- Buxert, 2002** – Buxert V.G. (2002). Stali tverdo na Amu-Dar'ya [We they became solid foot in Amu-Dar'ya. Khiva march 1873 g. in the description of the great prince Nikolai Constantinovich]. *Dokumenty the Russian history*. № 4 (58). pp. 14–22. [in Russian]
- Veselago, 1948** – Veselago F.F. (1948). Spisok russkix voennix sudov s 1668 po 1860 god. [List of Russian military vessels s 1668 over 1860 the years]. St. Petersburg.: Printing house of sea ministry, 1872. 798 p. [in Russian]
- Military encyclopedia, 1911** – Voennia encyclopedia [Military encyclopedia] / pod red. V.O. Novitskiy, A.V. von Schwarz, V.A. Apushkina and G.K. von Schulz. the 2-nd publ. St. Petersburg; Comradship I.D. Sytina, 1911. [in Russian]
- Documents from the archive, 1967** – Document iz arhive Khiva khans. [Documents from the archive of the Khiva khans on the history and entografii of korakalpakov. Selection of documents, transfer, note and indicators Yu.E. Bregelya]. M.: Science, 1967. 540 p. [in Russian]
- From the history, 1958** – Iz istorii Rossian vostokovedenia i arheologii. [From the history of Russian oriental study and archaeology in Turkestan] Tashkent: publishing house Ana, 1958. [In Russian]
- Katorin, Kuznetsov, 2014** – Katorin Yu.F., Kuznetsov L.A. (2014). Iz istorii Aral flotilia. [From the history of Aral flotilla]. *Gangut*. № 82. pp. 135–150. [in Russian]
- Kostenko, 1870** – Kostenko L.F. (1870). Aral flotilia i plavanie po reke Syr-Dar'ya. [Aral flotilla and floating along Syr-Dar'ya river]. *Military collector*. № 3–4. pp. 265–278. [in Russian]
- Krotkov, 1895** – Krotkov A. (1893). Povsednevnia zapis zamechatelni sobiti. [Daily record of remarkable events in the Russian fleet]. St. Petersburg: Naval scientific division of main naval headquarters. [in Russian]

- [Lapshin and other, 2012](#) – *Lapshin R.V., Mityukov N.V., Portsev L.P.* (2012). Korabli Aral voenni flotilii. [Ship composition of Aral military flotilla]. *The scientific lists of Belgorod state university (history of politologiya the economy information theory)*. №7 (126). [in Russian]
- [Lobysevich, 1898](#) – *Lobysevich F.I.* (1898). Opisanie Khiva pohod 1873 g. [Description of Khiva march 1873 g.] St. Petersburg: Type. Comradeships “public benefit”. [in Russian]
- [Lunin, 1970](#) – *Lunin B.V.* (1970). Istoria istoricheskoi nauki v Uzbekistan. Kratci ocherk. [History of historical science in Uzbekistan. Brief description.] Tashkent: Fan. 648 p. [in Russian]
- [Lymarev, 2006](#) – *Lymarev V.I.* (2006). Aleksey Ivanovich Butakov, 1816–1869. [Aleksey Ivanovich Butakov, 1816–1869]. M.: Science. 184 p. [in Russian]
- [Mak-Gakhan, 1875](#) – *Mak-Gakhan J.A.* (1875). Voennie deistvia na Oksuse i padenie Khivy. [Military actions on Oksuse and drop In Khivy]. M. [in Russian]
- [Maksheev, 1896](#) – *Maksheev A.* (1896). Putechestvie po Kirghiz steppia i Turkestan krai. [Journeys through the Kirghiz steppes and the Turkestan edge]. St. Petersburg: Military printing house. [in Russian]
- [Moiseev, 1948](#) – *Moiseev S.P.* (1948). Spisok russkix voennix sudov s 1861 g. po 1917 g. [List of the ships of Russian steam and armored fleet s 1861 at 1917 g.] M.: Military publishing house of the ministry of armed forces of the USSR. 569 p. [in Russian]
- [Suleymanov, 2006](#) – *Suleymanov S.A.* (2006). Istoria sozdania Aralskoi voennoi flotilii. [The history of the creation of Aral military flotilla]. / The materials of international scientific conference “the east is the West: the aspects of interaction”. Tashkent, 2006. [in Russian]
- [Sytin, 1911](#) – *Sytin I.D.* (1911). Aralskia flotilia. Afonskia bitva. [Aral flotilla. Afons battle.] // Military encyclopedia Of sytina. T. 3. [in Russian]
- [Terentev, 1903](#) – *Terentev M.A.* (1903). Istoria zavoevania Sredni Asia. [History of the achievement of Central Asia]. T. 1-3. St. Petersburg; Typolithography explosive. Komarov. [In Russian]
- [Tolstov, 1947](#) – *Tolstov S.P.* (1947). Goroda guzov. [Cities of guzov]. Soviet ethnography. № 3. p. 46–53. [in Russian]
- [TsGA Uz](#) – Central Public Archive of the republic of Uzbekistan. [in Russian]
- [TsGVIA RF](#) – Central state military history archive. [in Russian]
- [Chernikov, 2003](#) – *Chernikov I.I.* (2003). Flot na rekah. [Fleet on the rivers. Encyclopedia of river fleet.] St. Petersburg: “Range”, 2003. 704 p. [in Russian]
- [Yuldashev, 1961](#) – *Yuldashev M.Yu.* (1961). K istorii Aral flotilia. [To the history of Aral flotilla]. *Social sciences in Uzbekistan (Tashkent)*. № 12. pp. 119–133. [in Russian]

УДК 94(4)

Участие Аральской военной флотилии в присоединении Средней Азии к Российской империи

Юрий Федорович Каторин ^{a, *}, Алексей Владимирович Шадымов ^b, Александра Юрьевна Глебанова ^c

^a Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российская Федерация

^b НИЛ ООО «Радиян», Российская Федерация

^c Российский университет дружбы народов, Российская Федерация

Аннотация. В данной статье рассказывается о некоторых аспектах истории завоевания Средней Азии Российской империей в XIX веке, при этом основное внимание отведено роли в этом процессе Аральской военной флотилии. Приводится история создания и становления флотилии, ее базы, анализируются причины вызвавшие применение военных кораблей в данном регионе, подробно описываются ее корабли, их особенности и технические характеристики. Подробно рассказано об исследованиях Аральского моря, определении астрономических пунктов вдоль побережья, положение устьев Сырдарья и Амударья, проведенных капитан-лейтенантом А.И. Бутаковым, а также описаны основные экспедиции по этим рекам. Рассказывается о боевом применении кораблей флотилии, как непосредственно в боях, так и для снабжения экспедиционных войск. Приводятся данные о попытках налаживания коммерческого судоходства для перевозки грузов и пассажиров.

Ключевые слова: Завоевание Средней Азии, Аральское море, Сырдарья, Амударья, капитан-лейтенант А.И. Бутаков, генерал В.А. Обручев, Хивинский поход 1873 г., Аральская флотилия.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: katorin@mail.ru (Ю.Ф. Каторин), lcavs@mail.ru (А.В. Шадымов), glebanova2014@mail.ru (А.Ю. Глебанова)