

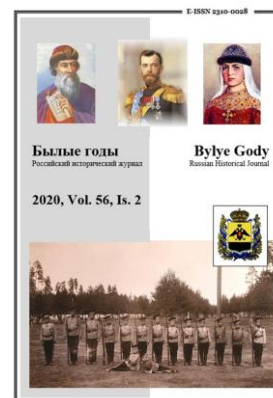
Copyright © 2020 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 56. Is. 2. pp. 437-452. 2020
DOI: 10.13187/bg.2020.2.437
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



First Steps on the Work of the Aral Sea “Envy Your Ships with Guns and that Sea Really Take Over...”

Yuri F. Katorin ^{a,*}, Roza G. Bukanova ^b, Kamil Z. Nasyrov ^c, Vladimir B. Karataev ^{d,e,f}

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

^b Ufa law Institute of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation, Russian Federation

^c Bashkir state University, Russian Federation

^d International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

^e Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

^f East European Historical Society, Russian Federation

Abstract

This article reveals some aspects of the history of the Russian Empire's conquest of the Aral Sea and the study of the adjacent river arteries of Central (Middle) Asia in order to establish a trade route with India and China through the newly formed steppe South-Easte border of the Empire. In the early 30s of the XVIII century, the General political situation on the South-Easte borders of Russia changed radically. This was due to the fact that the Khan of the Small Kirghiz-Kaysak Horde(zhuza) Abulkhair, who was at war with Dzungaria, in search of an ally, asked the Empress Anna Ioannovna to accept the Small Kirghiz-Kaysak Horde (zhuza) as a Russian citizen. This circumstance was the reason that I.K. Kirilov had the idea of redirecting the routes of international trade through the lands of the Karakalpaks and the Small Kirghiz-Kaysak Horde (zhuza), the Aral Sea, and the merchant city-pier built on these lands. It is for this reason that, since the thirties of the XVIII century, naval officers of the Imperial Russian Navy took part in the fate of Orenburg; it would seem, despite all the illogic of solving Maritime problems in the steppe region. The Orenburg region becomes a bridgehead where a foreign policy operation was being prepared and deployed to further advance Russia to the East.

Based on this, the first "steppe shipyard" in the region was laid in Orenburg and the first sea ships were built, which marked the beginning of the formation of the Aral flotilla. The fate of the glorious galaxy of Russian admirals and officers of the Imperial Russian Navy was inextricably linked with the history of Orenburg. The creation of the flotilla on the Aral sea was the logical conclusion of the Russian state's geopolitical aspirations to create a land and trade route to Central Asia, and then to China and India using the sea areas and waterways of the region, and, importantly, by peaceful means.

Keywords: Orenburg expedition, admirals and officers of the imperial fleet of Russia, Aral Sea, Amu-Darya, Syr-Darya, Khiva, Aral flotilla, shipbuilding, shipping.

1. Введение

Современная общественность, да и научное сообщество в целом, за редким исключением специалистов, занимающихся данной научной тематикой, Оренбург и Оренбуржье воспринимают как город и территорию, первоначально принадлежавшие Российскому государству. Однако было время, когда эти места требовали приложения огромных дипломатических, политических и военных усилий со стороны императорской России. В попытке государства разрешения вопросов по установлению

* Corresponding author

E-mail addresses: katorin@gmail.ru (Yu.F. Katorin), brg777@mail.ru (R.G. Bukanova), nkz08@mail.ru (K.Z. Nasyrov)

связей со странами Востока, начиная с первой половины XVIII в., принимали участие и офицеры ее императорского флота. Оренбург известен как столица Степного края, но лишь немногие профессиональные историки знают, что именно в Оренбурге родилась Аральская флотилия. Более того, Российская империя от Оренбурга продвигалась к овладению Аральским морем в течение ста с лишним лет. Аральская флотилия была сформирована для целей описания Аральского моря, для издания лоций на основе полученных сведений. Также Аральская флотилия была сформирована и для овладения Российской империей Аральским морем, установления торговых морских коммуникаций через его акваторию с ханствами Средней Азии. Для выхода императорской России к рубежам Афганистана, Индии и Китая была сформулирована задача: использовать речную систему среднеазиатских ханств. Но, прежде всего, Аральская флотилия – это продукт реализации каспийской концепции Петра I, продолженной его потомками на троне.

Эта программа была активирована Петром Великим в первой четверти XVIII века в целях развития Российской империи в Азиатско–Индо–Китайском направлении. Петр I стремился достичь Средней Азии, Индии и Китая морским путем через акваторию Каспийского моря, а не через прилегающие к его побережью пустынные степи Казахстана (Буканова, 1997: 38).

Основные положения каспийской концепции Петра I отражены в Инструкции от 1715 г. посланнику царя в Персии А.П. Вольнскому, лейтмотивом в которой проходят следующие положения: недопущение Турции к побережью Каспийского моря; перенаправление движения экспортного товара – шелка-сырца – с традиционного турецкого маршрута от Алеппо и Смирны на российское направление – через Каспийское море на Волгу и Санкт-Петербург. Особое внимание в данной инструкции обращалось на отыскание возможности «учинения торговли» с Индией, используя водные пути Ирана. Сбор разведанных о военно-политическом, экономическом, географическом состоянии Иранского государства априори подлежал исполнению (РГАДА. Ф. 77. Сношения России с Персией, 1715–1717 гг. Д. 1. Л.д. 42–53 об.) Потомки Петра I на троне предприняли неудачную попытку реализовать замыслы своего предка, но через акваторию Аральского моря в рамках Оренбургской экспедиции 1734–1737 гг. Особенность каспийской концепции Петра I заметили и авторы из дальнего зарубежья, называя ее программой. Содержание геополитической цели сводилось к тому, что весь узел проблем устремления России к Индии и Китаю был преобразован Петром I в одну общую целевую приоритетную программу действий. Ему не удалось ни добиться ее реализации, ни увидеть завершения своих планов, однако он сумел вдохновить своих преемников на троне на последующие великие дела (Донелли, 1995: 102). Вновь Российское государство вернулось к продвижению через акваторию Аральского моря в Центральную и Среднюю Азию в первой половине XIX века.

2. Материалы и методы

Материалами для настоящего исследования, прежде всего, послужили документы, которые хранятся в Российском государственном архиве древних актов (РГАДА), Российском архиве военно-морского флота (РГАВМФ), Государственном архиве Оренбургской области (ГАОО). Отдельным блоком использованы исторические произведения участников описываемых событий. Существенная роль принадлежит историческим исследованиям дореволюционных и современных авторов по вопросу присоединения Центральной и Средней Азии к Российской империи.

Методологическая основа настоящего исследования, прежде всего, состоит из традиционного фундамента современной исторической науки – историзма и объективности. Комплексный анализ исторических фактов, предполагающий изучение событий в их взаимосвязи и развитии как базовые принципы исторической науки составили методологическую основу нашего исследования.

В процессе работы над данной статьей также были использованы такие частно-научные методы, как периодизация, функциональный анализ социально-политического состояния общества и др. Принцип объективности позволил сопоставить и проанализировать большое количество использованных источников при написании работы.

Полученные в исследовании результаты и выводы будут способствовать дальнейшему изучению дискуссионных проблем в истории становления и закрепления юго-восточных рубежей России. Основные положения работы могут быть использованы при организации учебного процесса в вузе (написании учебников и учебных пособий, чтении специальных курсов по отечественной истории XVIII века). Также они могут применяться и в качестве справочного материала для специалистов.

3. Обсуждение

Литературу дореволюционного периода по данной теме едва ли можно считать избыточной. Ранние известные нам труды по отдельным аспектам рассматриваемого вопроса в основном представлены произведениями самих участников событий. Они были связаны с организованным Петром I географическим описанием и картографированием территории Российской империи. В XVIII в. историческая наука в России только зарождалась, и проводники восточной политики Петра I, такие как Ф.И. Соймонов, П.И. Рычков и другие, одновременно стали первыми историками-летописцами и исследователями восточной политики России той эпохи (Соймонов,

1765; Рычков, 1896). Большой вклад в изучение юго-восточной политики России на конкретных материалах внесли местные историки-краеведы. Так, особый интерес для нас представляют сведения, изложенные в статьях Я.В. Ханыкова. В статье «Поездка из Орска в Хиву и обратно, совершенная в 1740–1741 годах Гладышевым и Муравиным» он описывает участие специалистов Оренбургской комиссии в описании Аральского моря и водно-сухопутного маршрута от Орска в Хиву и впервые издает карту Аральского моря (Ханыков, 1850: 6). Следующая статья Я.В. Ханыкова, являющаяся пояснительной запиской к карте Аральского моря и Хивинского ханства, посвящена истории российско-азиатских торговых и дипломатических отношений допетровской эпохи (Ханыков, 1851: 23).

Казанский историк В.Н. Витевский в 1898 г. впервые исследовал жизненный путь адмирала русского флота, основателя современного города Оренбурга, первого губернатора Оренбургской губернии И.И. Неплюева. Действительно, использование адмирала русского флота на административной должности в Степном крае удивляет многих исследователей. Однако прежде чем продолжить экспансию на Восток, правительству необходимо было окончательно включить территорию Башкирии, которая продолжала сохранять особый статус, в общую административную систему Российской империи. В.Н. Витевский приходит к важному выводу о том, что уже ко времени назначения И.И. Неплюева начальником Оренбургской комиссии «Оренбургский край был введен в общую систему прочих областей Российской империи; его разнообразные административные части получили общую организацию» (Буканова, Фешкин, 2007: 136-137). И.И. Неплюеву предстояло не только завершить этот процесс, но и наладить устойчивые связи со странами Средней Азии. Через деятельность И.И. Неплюева автор показывает становление русско-азиатской торговли, укрепление внутренней и внешней политики России в этом регионе.

Обращая внимание на актуальность настоящей работы, отметим, что проблемы освоения Аральского моря и строительства портовой инфраструктуры, формирования военной флотилии как из парусных деревянных судов, так и из железных кораблей на паровой тяге рассмотрены и в советский период отдельными современными исследователями (Дмитриев, 1955; Каторин, 2018; Лымарев, 2006). Как правило, они описывают образование Аральской флотилии, начиная с первой половины XIX века, приводят биографические данные, мотивируют применение силовых методов при продвижении государства в Центральную и Среднюю Азию. Российскому государству пришлось понимать то, что приграничные земли необходимо защищать, а набеги беспокойных соседей прекратить, в том числе используя силу оружия. Это было вызвано необходимостью защиты караванных путей и обеспечения развития торговли с Персией, Индией (Каторин и др., 2019: 150). Историки, занимающиеся проблемой присоединения Центральной (Средней) Азии и Казахстана к Российской империи, обязательно упоминают о просьбе этих народов в помощи от нападения джунгар, которая выражалась в строительстве города-крепости на побережье Аральского моря, в пределах их кочевий (Шалекенов, 1966: 21; Бекмаханов, 1966: 34).

Итак, впервые степные ветры заполоскали Андреевский флаг с приходом в 1734 г. на земли Малой Киргиз-Кайсакской орды известной (секретной) экспедиции Ивана Кирилловича Кирилова (1695–1737 гг.), позднее получившей название Оренбургской. Отдельно взятое действие императорской России в период правления Анны Иоанновны, известное как Киргиз-Кайсакская экспедиция (с момента постройки города на реке Орь – Оренбургская) 1734–1737 гг., впоследствии названная Оренбургской комиссией, явилось попыткой Российского государства устранения неудач первых 20 лет XVIII века. Историческими предпосылками для данной экспедиции, прежде всего, явилось стремление Российского государства «вернуться лицом к полуденной Азии», с целью приращения ее территориями, а также поиски путей в богатые серебром, золотом и драгоценными камнями Балх, Бадахшан, Индию и Китай. Катализатором для реализации столь далеко идущих планов стало принятие присяги и вхождение в подданство России Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) под предводительством хана Абулхайра (1693–1748 гг.) и выдачи ему в том похвальной грамоты (ПСЗРИ. 1-е собрание. Т. IX. Д. 6567. С. 303).

Воодушевившись открывающейся перспективой встать во главе присоединения, по его понятию «Новой России», обер-секретарь Правительствующего сената И.К. Кирилов подает на имя императрицы проект «Изъяснение о Киргиз-Кайсакской и Каракалпакской Ордах» (ПСЗРИ. 1-е собрание. Т. IX. Д. 6571. С. 309). Данный проект будет впоследствии принят как руководство к действию. По мнению И.К. Кирилова, его проект являлся продолжением планов Петра I, который по причине смерти не успел воплотить их в жизнь. 15 сентября 1735 г. И.К. Кирилов уже докладывает Правительству о закладке и окончании строительства Оренбургской крепости, о полезных ископаемых, найденных в ее окрестностях, закладке шахты для добычи медной руды (Добросмыслов, 1900: 134).

Во главе внешнеполитических действий Российского государства всегда находились ее вооруженные силы, и особенно офицерский корпус. Костяк Оренбургской экспедиции составили 130 офицеров, в числе которых были и офицеры флота, а также морские и адмиралтейские служители. Это было вызвано тем, что предстояло построить мореходные суда для освоения Аральского моря (Материалы по истории Башкортостана Т. VI. Уфа, 2002. С. 100). Таким образом,

присутствие военно-морских офицеров, морских и адмиралтейских служителей не случайно. В п. 19. инструкции российской императрицы Анны Иоанновны от 16-го мая 1734 г., данной И.К. Кирилову, была поставлена главная задача: «...завезть свои суда с пушками и тем морем (Аральским) действительно овладеть...» (ПСЗРИ. 1-е собрание. Т. IX. Д. 6576. С. 326).

Таким образом, при реализации основной задачи Оренбургской экспедиции предстояло установление сухопутно-морского и водного пути к ханствам Средней Азии и далее к Балху, Бадахшану, Индии и Китаю. Примечательно то, что этот путь был известен И.К. Кирилову. Такой вывод позволяет нам сделать биограф Оренбургской экспедиции П.И. Рычков. Издревле существовали межгосударственные водные коммуникации с использованием речных систем среднеазиатских ханств – вниз по реке Аму-Дарья на акваторию Аральского моря, вверх до Бухарского ханства и далее к Афганистану и Индии (Рычков, 1887: 15).

Соответственно, установление сухопутно-морского и водного пути в «полуденную Азию» в рамках Оренбургской экспедиции выглядело бы следующим образом: от заложенного И.К. Кириловым Оренбурга (в настоящее время г. Орск, Оренбургская область, РФ) к Аральскому морю, переход морем до впадения в море реки Амударья, водный переход речным путем до Хивы, Бухары, а далее к Балху, Бадахшану, северной Индии и Китаю. Таким образом, при надлежащей организации деятельности Оренбургской экспедиции реализация ее стратегической цели могла иметь место, отсюда – торговая, социально-политическая экспансия России в Среднюю Азию, а далее к Афганистану, Индии и Китаю через Аральское море и водные пути региона могла послужить на благо Российского государства еще в первой половине XVIII в. Исследователи «дальнего зарубежья», оценивая внешнеполитические действия Российского государства, придавали важнейшее значение основанию г. Оренбурга. Мировое сообщество обратило внимание на то, что это было одним из важнейших событий в деятельности Российского государства, вторым по значению после завоевания Россией Казани. Если завоевание Казани – это плацдарм для выхода России в Азию в целом, то Оренбург – это плацдарм для продвижения России в Среднюю Азию, а далее к Афганистану (Балху и Бадахшану), Индии и Китаю (Kolarzetal, 1952: 54). Из вышеприведенного анализа следует, что стратегической целью Оренбургской экспедиции было овладение Аральским морем. Далее предстояло с использованием водных путей среднеазиатских ханств продвинуться к рубежам Афганистана, Индии и Китая для «учинения торговли». Обеспечивая морскую составляющую своей экспедиции И.К. Кирилов 3 июня 1734 г. подал в Правительствующий сенат представление о лицах, которые должны были войти в состав экспедиции.

Более подробно приведем список морских чинов. В данном представлении с повышением воинских чинов и званий он просил утвердить следующих офицеров и унтер-офицеров военно-морского флота: с присвоением чина поручика флота Петра Бахметева, с присвоением чина мичмана Дмитрия Апраксина, с присвоением чина галерного мастера Федора Базанина, с присвоением чина штурмана Ивана Петровича Кошелева.

Далее в представлении И.К. Кирилов перечисляет поименно нижние морские чины. При этом он просит Правительствующий сенат прибавить всем нижним чинам денежное содержание от казны (в связи с тем, что они в званиях повышаться не будут) по половине денежного содержания, а оставшимся специалистам денежное содержание назначить такое же, как и матросам (Добросмыслов, 1900: 234). Следовательно, в состав экспедиции И.К. Кирилова были включены 4 военно-морских офицера: поручик флота П.С. Бахметев, мичман Д. Апраксин, галерный мастер Ф. Базанин и штурман И.П. Кошелев.

Пятый военно-морской офицер – поручик флота князь М.А. Белосельский – в 1736 г. был сослан «в Оренбург навечно» и первоначально в штат экспедиции не входил (Насыров, 2016: 89).

Офицеры военно-морского флота были «штучным товаром», и их назначение в Оренбургскую экспедицию подчеркивало значимость внешнеполитических задач, которые предстояло реализовывать. Как видим, история сохранила имена первых военно-морских офицеров, назначенных Российской империей в 1734–1737 гг. для осуществления строительства морских судов и выхода в Аральское море.

Однако непродуманные действия организатора и первого главного командира Оренбургской экспедиции И.К. Кирилова не позволили офицерам военно-морского флота заниматься своей основной деятельностью. Выход на побережье Аральского моря не состоялся. Справедливости ради необходимо отметить то, что при направлении грамоты Российской императрицы Анны Иоанновны хану Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абулхаиру в состав посольства А.И. Тевкелева в 1731 г. были включены геодезисты Алексей Писарев и Михаил Зиновьев. Они тайно провели съемки побережья Аральского моря и скорректировали существовавшие картографические данные Аральского моря. Последующие исследователи отмечали, что никто, кроме членов посольства А.И. Тевкелева, картографическое описание Аральского моря в то время производить и не мог. Таким образом, в описание Аральского моря новые картографические коррективы внесены посольством А.И. Тевкелева (Берг, 1908: 58). Надо также отметить, что это были не инструментальные съемки местности, а глазомерные. Вести инструментальные съемки в рамках разведывательной экспедиции априори не представлялось возможным. Тем не менее в последующем они были приняты

специалистами как руководство к действию, поскольку соответствовали действительной обстановке. В то же время, используя метод компаративистики, можно предположить, что первые карты Аральского моря составлялись так же, как и первоначальная, карта Каспийского моря А. Бековича-Черкасского, по опросам местного населения. Если учесть, что номады хорошо знали географию, то и географические ориентиры, полученные от них, могли быть вполне достоверными, но не точными. Поэтому при организации Оренбургской экспедиции правительство практически не обладало конкретными сведениями о побережье Аральского моря, доступности и возможности строительства портовой инфраструктуры на пригодном для этих целей участке побережья. Не было также никаких сведений о возможности мореплавания по Аральскому морю. Не было ни промера глубин, ни описания берегов, ни характеристик судоходных фарватеров. К сожалению, последующие главные командиры Оренбургской экспедиции занимались устранением волонтаризма И.К. Кирилова. В.Н. Татищев провел полную корректировку целей и задач. Он доложил Правительству о невозможности выхода на Аральское море, следовательно, невозможно было и дальнейшее продвижение Российской империи к Афганистану, Индии и Китаю. Особым взглядом на историю Оренбургского края и создание Оренбургской губернии в середине XVIII в. отличается Д.А. Сафонов, который подробно исследовал деятельность царских чиновников, управлявших Оренбургским краем, рассмотрел их деловые качества, впервые назвав В.А. Урусова и И.И. Неплюева «степными адмиралами» (Сафонов, 2003: 23).

В 1740 году В.Н. Татищева на посту главного командира Оренбургской комиссии (при В.Н. Татищеве было изменено название) сменил адмирал князь В.А. Урусов. Несмотря на всю логичность назначения адмирала главным командиром Оренбургской комиссии правительство Российской империи в указном порядке закрепляет свертывание программы как морского судостроения, так и строительства портовой инфраструктуры на Аральском море.

В.А. Урусову именным указом императрицы было предписано строительство на Аральском море города-порта отложить без указания времени возобновления; Абулхаир-хану разъяснить, что без описания прилегающих к морю мест строительство невозможно. Следовательно, необходимо прежде всего описать эти места, для чего адмиралу предписывалось направить соответствующего офицера для выполнения этой миссии. Наряду с описанием побережья Аральского моря офицеру надлежало разведать и состояние пути до Бухарского ханства. Результаты надлежало нанести на ландкарту и отправить ее в Кабинет императрицы Анны Иоанновны (ПСЗРИ. 1 собрание. Т. ХД.7876. С. 869).

И все-таки первоначальные шаги к Аральскому морю осуществлялись во время командования Оренбургской комиссией адмиралом В.А. Урусовым. Как видим, под его руководством успешно состоялась экспедиция в составе геодезиста Муравина и инженера Назимова. Муравин описал путь от Орска до Хивы и часть Аральского моря, а Назимов снял план города Хивы (Рычков, 1896: 118). Начальником этой экспедиции, направленной на исполнение инструкции, предписанной именным указом императрицы В.А. Урусову, был послан к хану Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абулхаиру поручик Оренбургского драгунского полка Дмитрий Гладышев (Витевский, 1989: 176). Данное мероприятие явилось описанием фактической юго-восточной границы государства, а также способствовало в будущем вхождению приграничных территорий в государственно-правовое пространство Российской империи.

Итак, историческая действительность требовала установить трансграничные взаимоотношения и международную торговлю. С большим трудом был заложен город Оренбург. Он неоднократно переносился на новое место. Окончательно его местоположение было определено организатором Оренбургской губернии, вторым «степным адмиралом» И.И. Неплюевым. Плацдарм для дальнейшей экспансии России на Юго-Восток был также укреплен им. Следующим шагом Российского государства по направлению к Аральскому морю стали действия Оренбургского отдельного корпуса под командованием генерала от инфантерии В.А. Обручева в первой половине XIX века.

4. Результаты

Из обзора исторических произведений следует, что авторы по данной теме фрагментарно описывают сущность произошедших важнейших событий первой половины XIX в. на юго-восточных рубежах императорской России. Вклад офицеров императорского флота России по освоению, особенно на первоначальной стадии, Аральского моря не освещается (Буканова, 72-83). В объеме настоящей статьи описывается прежде всего инициатива офицеров отдельного Оренбургского корпуса по продвижению к Аральскому морю. Деятельность командира Оренбургского корпуса В.А. Обручева и поручика П.С. Мертваго в 1847 г. позволила создать судостроительную базу в г. Оренбурге, а также в укреплении Раим, тем самым обеспечив условия для реализации программы экспедиции А.И. Бутакова 1848 года.

Англичане еще со времен Ивана Грозного были заинтересованы в установлении прямых торгово-политических сношений с ханствами Средней Азии через территорию Российского государства. Таким путем они пытались создать буферную зону вокруг своей будущей колонии Индии. Деятельность английских разведчиков особенно активировалась в первой половине XIX в.

Офицеры Шекспир и Эббот тайно проехали из Хивы и Ургенча на российское побережье Каспийского моря. Они были арестованы, как лица без документов, удостоверяющих их личность и намерения (Семенов-Тянь-Шанский, 1863. Т. 1: 118). Резкое оживление действий англичан в районе юго-восточных границ Российского государства в рассматриваемый исторический период отмечали и исследователи из «дальнего зарубежья». В начале XIX в. нельзя было не заметить активизацию действий английской разведки, направленных прежде всего на поиск путей и методов для торгово-политического вхождения в орбиту жизнедеятельности государств Центральной и Средней Азии. Эти реалии, происходившие на юго-восточных рубежах Российской империи, вызвали обособленную озабоченность и тревогу у русских гражданских и военных чиновников (Pierceetal, 1960: 18.).

Программный документ – инструкция, данная императрицей Анной Иоанновной обер-секретарю Правительствующего сената И.К. Кирилову – содержал объемный перечень спецмероприятий, предстоящих к воплощению в жизнь в рамках известной Киргиз-Кайсакской экспедиции (ПСЗРИ. 1-е собрание Т. IX. Д. 6576. С. 323). Российской империи путем реализации проекта И.К. Кирилова предстояло продемонстрировать свою военную и военно-морскую мощь, которая была в новинку для местных народов. И.К. Кирилову предстояло построить город-крепость у устья р. Орь, овладеть Аральским морем, построить на нем пристань и флот, тем самым продемонстрировав высокую ступень государственного развития императорской России. Этими действиями российское государство намеревалось заинтересовать ханов и знатных старейшин Средней и Старшей Киргиз-Кайсакских орд (жузов) в процессе вхождения в русское подданство. Приобретение новых подданных с их территориями обитания позволили бы императорской России мирным путем приблизиться к разрешению геополитической задачи по выходу к рубежам Афганистана, Индии и Китая.

Географическое положение первоначально заложенного города Оренбург (в будущем – г. Орск) на 52 градусе северной широты и находившегося на расстоянии в 500 км от побережья Аральского моря способствовало тому, чтобы он смог стать степным центром восточной торговли и центром снабжения Аральской флотилии. К сожалению, этим планам не суждено было сбыться (ПСЗРИ. 1-е собрание Т. IX. Д. 6576. С. 321).

Российское государство претворило в жизнь проект императрицы Анны Иоанновны от 1734 г. по освоению Аральского моря лишь в первой половине XIX века в рамках Аральской экспедиции 1848 г. военно-морского офицера императорского флота России А.И. Бутакова. В ее штатное расписание был включен и сосланный в ссылку рядовой линейного Оренбургского батальона Т.Г. Шевченко, рисунки которого вошли в мировую копилку изобразительного искусства и отображают кистью очевидца процессы жизнедеятельности экспедиции по освоению Аральского моря. За послабление режима исполнения наказания в отношении сосланного Т.Г. Шевченко А.И. Бутакову на основании рапорта неизвестного лица морским министром Российской империи адмиралом А.С. Меншиковым было вынесено дисциплинарное наказание. Однако этот факт не повлиял на оценку результатов Аральской экспедиции. В 1849 г. А.И. Бутаков был пожалован орденом Святого Владимира 4-й степени (РГАВМФ. Ф. 283. Оп 5. Д. 51. Л.д. 1-14).

Участник заграничных походов русской армии во время Отечественной войны 1812 года, в том числе и взятия Парижа, оренбургский генерал-губернатор, командир отдельного Оренбургского корпуса В.А. Обручев (Половцов, 1905. Т. 12: 68-69), как никто другой, понимал и верно оценивал не случайность в проявлении интересов английской короны к территориям ханств Центральной Азии. Стратегически оценив возможность появления недружественных Российскому государству протекторов англичан в непосредственной близости от ее границ, он предпринял все зависящее от него для убеждения правительства Российского государства в своей правоте. Прежде всего В.А. Обручев обращал внимание на необходимость срочного укрепления границ страны и создания дружественных политических образований из местных приграничных народов под флагом Российской империи.

Из Петербурга правительство, обеспокоенное недопущением обострения отношений с Англией и Хивинским ханством, отвечало отказом на продвижение к Аральскому морю. Однако настойчивость и аргументы командира отдельного Оренбургского корпуса о возможности занятия англичанами побережья Аральского моря и низовьев Сырдарьи возымели действие. В.А. Обручеву наконец дали разрешение. В последовавшем Высочайшем повелении тем не менее указывалось о запрете осмотра и описания южного берега Аральского моря, островов, лежащих против реки Амударья и самого устья реки, дабы только не возбудить неудовольствие Хивинского хана (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10/2. Д. 2. Л. 4-7 об.).

Итак, получив разрешение от правительства Российской империи на проведение исследования Аральского моря и возведение укрепления на его побережье командир отдельного Оренбургского корпуса и военный губернатор Оренбургского края генерал от инфантерии Обручев Владимир Афанасьевич (1793–1866 гг.) немедленно приступил к организации экспедиции, которая проходила по всем канонам военного искусства. В 1846 году для проведения рекогносцировки капитан Генерального штаба Л.П. Шульц (в дальнейшем – генерал) был направлен командиром корпуса В.А. Обручевым для определения возможностей строительства форта в урочище Раим, при впадении реки Сырдарья в Аральское море. Среди задач, поставленных перед ним, была следующая:

исследовать окружающую урочище Раим территорию и дать заключение о возможности содержания там большого числа воинского контингента. По проведению рекогносцировки территории в Раимском урочище в 1846 году Л.П. Шульц пришел к ошибочным выводам. Он уверял об изобилии пахотных и луговых мест, которых, как оказалось впоследствии, вообще не имелось в наличии (ГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 12734). Но основным политическим аргументом для принятия решения правительством о закладке укрепления Раим и направлении Аральской экспедиции для исследования Аральского моря послужило все-таки сообщение В.А. Обручева о возможном занятии низовьев Сырдарьи англичанами.

В 1847 г. значительный воинский контингент Оренбургского корпуса под командованием В.А. Обручева отправился на Сырдарью. Экспедиция снаряжалась по правилам военного времени и имела все необходимое для автономного пребывания в степи в течение года (Макшеев, 1896: 9).

В научных исторических произведениях имеется ряд суждений о том, что основателями флота, портовых сооружений и первыми мореплавателями на Арале являются исключительно представители военно-морского ведомства Российского государства. Однако факты говорят о другом: очевидец и участник происходивших событий А.И. Макшеев в своей книге «Путешествие по Киргизским степям и Туркестанскому краю» писал о том, что подготовительные работы, закладка и строительство укрепления Раим, строительство судов начались под команду бывшего моряка, поручика 2-го линейного батальона отдельного Оренбургского корпуса П.С. Мертваго (Макшеев, 1896: 51).

Планомерно претворяя в жизнь интересы Российского государства и для окончательного укрепления государственной власти на вновь установленной границе по р. Сырдарья В.А. Обручев устроил на ней судоходство. Судоходство впервые было установлено генералом и на Аральском море (Мейер, 1865: 70). Профессиональный подход к данной акции заключался в том, что В.А. Обручев обратился в военно-морское ведомство, потребовав чертежи, морских офицеров и мастеровых для строительства судов, предназначенных для плавания на Аральском море. Просьба его была удовлетворена. Были составлены чертежи, утверждены штаты и смета на построение лодок в Оренбурге для ученой экспедиции, которую предполагалось послать оттуда к берегам Аральского моря (РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 2062. Л. 1-22; Ф.161. Оп. 1. Д. 1455. Л.1-41).

Весной 1847 г. Морское министерство прислало капитан-лейтенанта Николая Карловича Краббе (будущего российского адмирала, в течение 14 лет управлявшего Морским министерством), кондуктора корпуса корабельных инженеров Павла Шматкова, парусника 3-го рабочего экипажа Егора Бобылева и мастеровых Алексея Горича и Петра Афанасьева 1-го рабочего экипажа. За исключением мастеровых, офицеры вскоре убыли обратно в Петербург, и строительством судов занимались штатные военнослужащие Оренбургского корпуса (Каторин, 2018: 10). Однако чертежи лодок (дубель-шлюпок) не понравились В.А. Обручеву. Он назвал их «баркасами» и посчитал, что они беспалубные и непригодны для долговременного использования их в море (Большаков, 1993: 32). Мы полагаем, что именно по этой причине В.А. Обручев не возражал против скорого отъезда офицеров императорского флота, присланных из столицы. Используя свои отношения с бывшим главным командиром Астраханского порта Г.Г. Басаргиным, В.А. Обручев обратился к нему за чертежами более, по его мнению, мореходных палубных судов. Чертежи были предоставлены (Большаков, 1993: 56). Позднее А.И. Бутаков отметил, что первые шхуны «Николай» и «Михаил» были построены по образцу каспийских рыболовных судов. Они были неуклюжи на воде и тяжело управлялись, но причину проявления этих низких мореходных качеств не назвал (Бутаков, 1853. Ч. 7. Разд. 7:1).

Ранней весной 1847 г. в Оренбурге военнослужащие отдельного Оренбургского корпуса под общим руководством военного губернатора Оренбургского края В.А. Обручева начали постройку двух шхун – «Николай» и «Михаил». Непосредственное руководство судостроением осуществлял П.С. Мертваго (необходимо отметить – в прошлом капитан-лейтенант военно-морского флота). Шхуна «Николай» предназначалась для военных целей и имела артиллерийское вооружение из двух фальконетов. По договоренности со вкладчиками в рыбопромысловую концессию на Аральском море шхуна «Михаил» строилась для рыбной ловли и должна была перейти в собственность рыбопромысловой компании, созданной совместно с московским капиталистом П.В. Голубковым. Это суждение основано на воспоминаниях непосредственного участника описываемых событий (Макшеев, 1969: 19). П.В. Голубков был известным меценатом, в свое время служил на Каспийском море. К тому же он был активным сторонником возвышения значения торговли России в Азии. По-видимому, столь значимое событие, как выход Российского государства на берега Аральского моря, не могло его не заинтересовать, и он вошел на первоначальном этапе своим капиталом в рыбопромысловую концессию. Однако в архивных материалах содержатся документы, которые свидетельствуют об участии в рыбных промыслах местных оренбургских купцов первой гильдии М.С. Деева и И.Ф. Путолова (ГАОО. Ф. 6. Оп. 10/2. Д. 5697).

Причем, по-видимому можно так считать, это событие состоялось опять-таки благодаря стараниям и предприимчивости В.А. Обручева. Он нашел источники финансирования и среди

местного капитала, ввиду предоставления им эксклюзивного права на рыбные ресурсы Аральского моря. Полномочия командира отдельного Оренбургского корпуса позволяли ему это сделать.

В процессе строительства судов В.А. Обручев принимал и непосредственное участие. Командир Оренбургского корпуса был одержим идеей устройства судоходства на Аральском море. Первая в истории верфь на юго-восточной границе Российского государства (на весьма примитивном уровне) была устроена на правом высоком берегу р. Урал, напротив дома генерал-губернатора. Мы полагаем, по-видимому можно так считать, это было вызвано сплавом лесных материалов с верховьев р. Урал. Иная логистика доставки лесных материалов для строительства как города Оренбург, так и строительства судов была бы нерентабельна.

На деревянных кильблоках (в виде козел) строительной площадки (судостроительном стапеле) был размещен сосновый брус, предназначенный служить килем для мореходного судна. Вокруг стапельной площадки, на которой строились первые шхуны Аральского моря, были установлены строительные леса, подъемные механизмы. Графическое изображение 1-го в Оренбуржье судостроительного стапеля в истории сохранилось. Это картина Т.Г. Шевченко «Шхуны «Константин» и «Михаил». Мы полагаем, что в Оренбурге была тождественная судостроительная площадка. Исключение, по-видимому можно так полагать, составило то, что шхуны после строительства в Оренбурге разбирались, а на Аральском море они спускались на воду. На акварели Т.Г. Шевченко изображен продольный судостроительный стапель в его классической компоновке. В центре картины присутствует стапельный фундамент, представленный в виде перпендикулярно направленных к килю шхуны 4 кильблоков. Фундамент распределен равномерно по килевой длине шхуны, сделан из бревен большого диаметра и установлен под углом 10–15 градусов к горизонту водной поверхности. В носовой части установлено шкивное – подъемное устройство. Вокруг стапеля расположены строительные леса и бортовые распорки для удержания корпуса шхуны в вертикальной плоскости. Графический материал наглядно демонстрирует готовность корпуса шхуны для спуска на воду для дальнейшей достройки. Художник также отобразил и различие между шхуной «Константин» и стоящей на воде (второй план) шхуной «Николай». В процесс строительства судов В.А. Обручев был въедлив до мелочей. П.С. Мертваго не смог противостоять ни авторитету, ни приказам генерала от инфантерии. В результате в теоретический чертеж шхун по приказу В.А. Обручева были внесены изменения, не обоснованные судостроительными расчетами.

Первоначально вместо положенных 49 футов длина по килю шхун была сокращена на 7 футов (1 фут равен 0,304799 м). Командир Оренбургского корпуса был обеспокоен возможной неприемлемостью транспортировки корабельных комплектов (в неизменном виде) к побережью Аральского моря средствами гужевого транспорта. Далее выяснилось, что чертежи оснастки ввиду изменения размеров не подлежат применению для строительства шхун. Набор и оснастку строили на глазомер командира Оренбургского корпуса (Большаков, 1993: 32). Обе построенные деревянные 2-х мачтовые плоскодонные шхуны в разобранном виде отправили (на 1500 башкирских телегах) в Раим – укрепление в низовьях Сырдарьи (Макшеев, 1869: 9).

Первыми моряками Российского государства, совершившими плавание на Аральском море, были штатные военнослужащие отдельного Оренбургского корпуса. Экипаж военной шхуны «Николай» под командованием П.С. Мертваго совершил первое в истории исследовательское плавание с описью северной части Аральского моря. В конечном итоге плавание показало жизнеспособность шхуны «Николай» и пригодность ее для осуществления морских походов.

В.А. Обручев остался недоволен результатами Аральской экспедиции 1847 г. Запланированных итогов ввиду неподготовленности экипажа и руководящего состава достичь не удалось. Возникла необходимость в истребовании профессиональных кадров как для мореплавания, так и для проведения гидрографических, картографических и научных изысканий. Предстояло в следующий навигационный период вновь приступить к описанию Аральского моря. Как показала практика, предстояло действовать уже на совершенно ином профессиональном уровне.

Деятельный В.А. Обручев подготовил программу действий для следующей экспедиции на Аральское море. Педантичный командир отдельного Оренбургского корпуса предусмотрел все алгоритмы действия экипажа военных судов. Лейтмотивом инструкции, данной «начальником края» А.И. Бутакову, был запрет на общение с хивинцами и опись южного берега Аральского моря с островами и устьем реки Амударья. Эта инструкция прошла согласование с министром иностранных дел Российской империи К.В. Нессельроде и по сути являлась обязательной к беспрекословному исполнению. Правительство Российской империи всячески старалось не допустить возмущения хивинского хана, и более того – дипломатического конфликта с Англией (ГАОО Ф. 6. Оп. 10/2. Д. 2. Л. 4-7).

Для профессионального описания Аральского моря был необходим старший морской начальник – военно-морской офицер, обладающий навыками как судоводителя, судостроителя, так и гидрографа. Научная и профессиональная составляющая предстоящей экспедиции обосновывалась благодаря усилиям русского адмирала Ф.Ф. Беллинсгаузена, который и рекомендовал в ее начальники военно-морского офицера лейтенанта А.И. Бутакова. В конце 1847 г. шхуна «Николай» и еще не построенный «Константин» были введены в состав флотилии сухопутного ведомства и им

было высочайше повелено нести на своих флагштоках военные флаги 2-й дивизии гребного флота (РГАВМФ. Ф. 281. Оп. 1–2. Д. 6435. Л. 30–32).

Но в то же время первоначальные исследовательские мероприятия северной и северо-восточной части Аральского моря были проведены. Из послужного списка П.С. Мертваго известно, что он в 1831 году 1-го января из унтер-офицера произведен по выпуску из Морского корпуса в мичманы. В 1845 году (в чине капитан-лейтенанта) он был исключен из списков военного морского ведомства. Далее восстановился в 1846 году на военной службе с назначением во 2-й линейный батальон отдельного Оренбургского корпуса с производством в поручики. Далее два года службы, теперь уже в Неплюевском кадетском корпусе, в том числе и с исполнением обязанностей полицмейстера корпуса. В последующем служба в военно-морском ведомстве, где и закончил ее в чине капитана I ранга на должности судьи военно-морского Кронштадтского суда (*Общий морской список, 1898. Т. X: С. 680–682*).

5. Заключение

Во главе внешнеполитических действий Российского государства всегда находились ее вооруженные силы, и особенно офицерский корпус. Офицеры военно-морского флота были «штучным товаром» и составляли элиту офицерского корпуса императорской России. Их назначение в Оренбургскую экспедицию подчеркивало высокую значимость внешнеполитических задач, которые предстояло реализовывать. Как видим, история сохранила имена первых военно-морских офицеров, назначенных Российской империей в 1734–1737 гг. для решения задач в рамках Оренбургской экспедиции. Им предстояло выполнение программы строительства морских судов и выхода в Аральское море для установления сухопутно-морских коммуникаций со странами Востока.

Адмирал князь В.А. Урусов успел организовать экспедицию по первому, наиболее квалифицированному описанию побережья Аральского моря и укрепить плацдарм для последующих действий, в том числе положил начало строительству транспортно-логистической инфраструктуры Оренбургского края. Стоял у истоков строительства Оренбургской укрепленной линии, которая наряду с Сибирской укрепленной линией (до второй половины XIX без изменений) являлась фактической юго-восточной границей государства. Более того, эта граница, претерпев незначительные современные корректуры после развала Советского Союза, действует 280 лет. В.А. Урусов положил начало включению края в общероссийское государственно-правовое пространство. Таким образом, был создан задел для дальнейшей имперской экспансии Российского государства.

Так получилось при деятельности первого «степного адмирала», что задач по строительству города-порта на Аральском море, и более того – организации флота на этом море, ему правительство Российского государства не ставило. Ему удалось продолжить преобразования, начатые предыдущим командиром Оренбургской комиссии В.Н. Татищевым по включению Средней Киргиз-Кайсакской орды (жуза) в государственно-правовое пространство Российской империи. Все то, что начал реализовывать В.А. Урусов, довел до соответствующего историческим обстоятельствам развития Российского государства, второй «степной адмирал» на посту командира Оренбургской комиссии И.И. Неплюев – основатель Оренбурга и устроитель Оренбургского края.

Созданный плацдарм для дальнейшего продвижения Российского государства к азиатским ханствам и далее к Афганистану (Балху, Бадахшану), Индии и Китаю представилось возможным использовать только в первой половине XIX века. Именно благодаря усилиям В.А. Обручева и П.С. Мертваго была создана первая береговая портовая инфраструктура. Морская составляющая для дальнейшего освоения Аральского моря также была подготовлена под непосредственным руководством и участием в этом сугубо сухопутного офицера, командира отдельного Оренбургского корпуса, генерала от инфантерии В.А. Обручева и поручика П.С. Мертваго. Заслуга В.А. Обручева заключается в том числе и в привлечении внешних инвестиций. Аральское море было готово для изучения, исследования, описания и использования в целях достижения и воплощения в жизнь устремления Российского государства на территорию Центральной (Средней) Азии и далее к Индии и Китаю.

Литература

- Берг, 1908* – *Берг Л.С.* Аральское море. Опыт физико-географической монографии. СПб., 1908. 580 с.: с ил.: 8 л.
- Большаков, 1993* – *Большаков Л.Н.* Быль о Тарасе. Книга вторая. На Арале. М.-Оренбург: Кора, 1993. 268 с.
- Бекмаханов, 1957* – *Бекмаханов Е.Б.* Присоединение Казахстана к России. Москва: Изд-во Акад. наук СССР, 1957. 342 с., 2 отд. л. карт.
- Буканова, 1997* – *Буканова Р.Г.* Города-крепости юго-востока России в XVIII веке. История становления городов на территории Башкирии. Уфа: «Китап». 1997. 256 с.: ил.
- Буканова, 1996* – *Буканова Р.Г.* Проект создания торгового флота на Аральском море в первой половине XVIII в. Воронеж: Фирма «Квадрат», 1996. 86 с.: ил.

- Буканова, Фешкин, 2007** – Буканова Р.Г., Фешкин В.Н. Башкиры в трудах русских ученых и исследователей. Уфа: Китап, 2007. 318 с.: ил.
- Бутаков, 1853** – Бутаков А.И. Сведения об экспедиции, снаряженной для описи Аральского моря в 1848 г. СПб., 1853, Ч. 7. Разд. 7. Кн. 1.
- Витевский, 1891** – Витевский В.Н. И.И. Неплюев, верный слуга своего Отечества, основатель Оренбурга и устроитель Оренбургского края. Казань: Тип. Императорского ун-та, 1891. 236 с.
- ГАОО** – Государственный архив Оренбургской области.
- Дмитриев, 1955** – Дмитриев В.И. А.И. Бутаков. М: Гос. Изд-во географической литературы, 1955. 53 с.
- Добросмыслов, 1900** – Добросмыслов А.И. Материалы по истории России. Сборник указов и других документов, касающихся управления и устройства Оренбургского края 1734 года. Оренбург: Оренбургской губ. стат. комитет, 1900. Т. 1. 303 с.
- Донелли, 1995** – Донелли Алтон Стюарт. Завоевание Башкирии Россией, 1552–1740: Страницы истории империализма // Пер. с англ. Л.Р. Бикбаевой. Уфа: Изд-во «Башкортостан». 1995. 285 с.: портр., карт.
- Каторин, 2018** – Каторин Ю.Ф. Андреевский флаг над барханами. Участие российских моряков в завоевании Средней Азии Российской империей. СПб.: Издательско-полиграфический центр «Гангут». 2018. 208 с., ил., вкл.
- Лымарев, 2006** – Лымарев В.И. Алексей Иванович Бутаков. 1816–1869. Москва: Наука, 2006, 180 с.: ил.
- Макшеев, 1896** – Макшеев А.И. Путешествие по Киргизским степям и Туркестанскому краю. СПб., 1896. 257 с.
- Материалы по истории Башкортостана** – Материалы по истории Башкортостана Т. VI. Уфа, 2002. 766 с.
- Мейер, 1865** – Мейер Л. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Киргизская степь Оренбургского ведомства. СПб., 1865. 414 с.
- Насыров, 2016** – Насыров К.З. Ссылный флотский офицер-дипломат. Будущий вице-адмирал князь М.А. Белосельский в Оренбургской экспедиции 1734–1739 гг. // *Морской сборник. Журнал Военно-морского флота*. 2016. № 12 (2037). С. 88–91.
- Общий морской список, 1898** – Общий морской список, 1898. Т. X. С. 680–682.
- РГАДА** – Российский государственный архив древних актов.
- РГАВМФ** – Российский государственный архив Военно-морского флота.
- Рычков, 1887** – Рычков П.И. Топография Оренбургской губернии. Оренбург, 1887. 312 с.
- Рычков, 1896** – Рычков П.И. История Оренбургская (1730–1750). Оренбург, 1896. 100 с.
- Семенов-Тянь-Шанский, 1863** – Семенов-Тянь-Шанский В.П., Географическо-статистический словарь Российской империи под редакцией Семенова Тянь-Шанского В.П. Т. 1. СПб., 1863. 743 с.
- Соймонов, 1765** – Соймонов Ф.И. О торгах за Каспийское море с древних, средних и новейших времен. М.: Печ. при Московских Правительствующего сената департаментах, 1765. 74 с.
- Сафонов** – Сафонов Д.А. Начало оренбургской истории (Создание Оренбургской губернии в середине XVIII века). Оренбург: ОГУ, 2003. 92 с.
- Ханыков, 1850** – Ханыков Я.В. Поездка из Орска в Хиву и обратно, совершенная в 1740–1741 годах Гладышевым и Муравиным. Издана с приобщением современной карты Миллера пути от Орска до Зюнгорских владений и обратно. СПб., 1850. 85 с.
- Ханыков, Ханыков, 1851** – Ханыков, Ханыков Я.В. Пояснительная записка к карте Аральского моря и Хивинского ханства // *Записки русского императорского географического общества*. Кн. V. СПб., 1851. 91 с.
- Шалекенов, 1966** – Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи. К истории взаимоотношений народов Каракалпакии в XVIII–XX вв. Ташкент: Фан, 1966. 336 с.
- Katorin, 2019** – Katorin Yu.F., Nyrkov A.P., Natolochnaya O.V. Part of the Fleet in the Capture of Kokand Fortress of Ak-Mechet // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 51. Is. 1: 149–157. DOI: 10.13187/bg.2019.1.149
- Kolarz, 1952** – Kolarz W. Russia and her Colonies. F. A. Prager. New York. 1952. P. 254.
- Pierce, 1960** – Pierce R.A.. Russian central Asia 1867–1917. Berkeley and Los Angeles. University of California press. 1960. P. 768.

References

- Bekmakhanov, 1957** – Bekmakhanov E.B. (1957). Prisoedinenie Kazakhstana k Rossii [Accession of Kazakhstan to Russia]. М.: Izd-vo Akad. nauk SSSR, 342 p., 2 otd. l. kart. [in Russian]
- Berg, 1908** – Berg L.S. (1908). Aral'skoe more. Opyt fiziko-geograficheskoi monografii [Aral Sea. The experience of a physical and geographical monograph]. SPb, 580 p.: s il: 8 l. [in Russian]
- Bolshakov, 1993** – Bolshakov L.N. (1993). Byl' o Tarase. Knigavtoraya. Na Arale [The story of Taras. The second book. On the Aral]. М.-Orenburg: Kora, 268 p. [in Russian]

- Bukanova, 1996** – *Bukanova R.G.* (1996). Proekt sozdaniya trgovogo flotana Aral's kom more v pervoi polovine XVIII v. [The project to create a merchant fleet in the Aral Sea in the first half of the XVIII century]. Voronezh: Firma "Kvadrat", 86 p.: il. [in Russian]
- Bukanova, 1997** – *Bukanova R.G.* (1997). Goroda-kreposti yugo-vostoka Rossii v XVIII veke. Istoriya stanovleniya gorodov na territorii Bashkirii [Cities-fortresses of the southeast of Russia in the 18th century. The history of the formation of cities in Bashkiria]. Ufa: «Kitap». 256 p.: ill. [in Russian]
- Bukanova, Feshkin, 2007** – *Bukanova R.G., Feshkin V.N.* (2007). Bashkiriy v trudakh russki khuchenykhi issledovatelei [Bashkir in the works of Russian scientists and researchers]. Ufa: Kitap. 318 p. ill. [in Russian]
- Butakov, 1853** – *Butakov A.I.* (1853). Svedeniya ob ekspeditsii, snaryazhennoi dly aopisi Aral's kogomorya v 1848 g. [Information about the expedition equipped for the inventory of the Aral Sea in 1848]. SPb. Ch. 7. razd. 7. Kn. 1. [in Russian]
- Dmitriev, 1955** – *Dmitriev V.I.* (1955). A.I. Butakov. [A.I. Butakov]. M: Izd-vo: Gosudarstvennoe izdatel'stvo geograficheskoi literatury, 53 p. [in Russian]
- Dobrosmyslov, 1900** – *Dobrosmyslov A.I.* (1900). Materialy po istorii Rossii. Sbornik ukazov i drugikh dokumentov, kasayushchikhsya upravleniya i ustroistva Orenburgskogo kraya 1734 goda [Materials on the history of Russia. A collection of decrees and other documents concerning the management and organization of the Orenburg Territory in 1734]. Orenburg: Orenburgskoigub.stat.komitet. T. 1. 303 p. [in Russian]
- Donelli, 1995** – *Donelli, Alton Styuart* (1995). Zavoevanie Bashkirii Rossiei, 1552–1740: Stranitsy istorii imperializma [The conquest of Bashkiria by Russia, 1552–1740: Pages of the history of imperialism]. [per. s angl. L.R. Bikbaevoi]. Izdatel'stvo «Bashkortostan». Ufa. 285 p.: portr, kart. [in Russian]
- GAOO** – Gosudarstvennyi arkhiv Orenburgskoi oblasti [State archive of the Orenburg region].
- Katorin, 2018** – *Katorin Yu.F.* (2018). Andreevskii flag nad barkhanami. Uchastie rossiiskikh moryakov v zavoevanii Srednei Azii Rossiiskoi imperiei. [St. Andrew's flag over the dunes. The participation of Russian sailors in the conquest of Central Asia by the Russian Empire]. SPb: Izdatel'sko-poligraficheskii tsentr «Gangut». 208 p., ill., vkl. [in Russian]
- Katorin, 2019** – *Katorin Yu.F., Nyrkov A.P., Natolochnaya O.V.* (2019). Part of the Fleet in the Capture of Kokand Fortress of Ak-Mechet. *Bylye Gody*. Vol. 51. Is. 1: 149-157. DOI: 10.13187/bg.2019.1.149
- Khanykov, 1850** – *Khanykov Ya.V.* (1850). Poezdka iz Orska v Khivu i obratno, sovershennaya v 1740–1741 godakh Gladyshevym i Muravinym [A trip from Orsk to Khiva and back, made in 1740 - 1741 by Gladyshev and Muravin. Published with the introduction of a modern map of the Millerov way from Orsk to the Zyungor possessions and vice versa] SPb, 1850, 85 p. [in Russian]
- Khanykov, 1851** – *Khanykov Ya.V.* (1851). Poyasnitel'naya zapiska k karte Aral'sko gomoryai Khivinskogokhanstva [Explanatory note to the map of the Aral Sea and the Khiva Khanate]. *Zapiski russkogo imperatorsko gogeograficheskogo obshchestva*. Kn.V. SPb, 91 p. [in Russian]
- Kolarz, 1952** – *Kolarz W.* (1952). Russia and her Colonies. F.A. Prager. New York. 254 p.
- Lymarev, 2006** – *Lymarev V.I.* (2006). Aleksei Ivanovich Butakov. 1816–1869. (2006). [Alexey Ivanovich Butakov. 1816–1869]. M.: Nauka, 180 p.: il. [in Russian]
- Maksheev, 1896** – *Maksheev A.I.* (1896). Puteshestvie po Kirgizskim stepyam i Turkestanskomu krayu. [Traveling along the Kyrgyz steppes and the Turkestan region]. SPb. 257 p. [in Russian]
- Materialy po istorii Bashkortostana, 2002** – Materialy po istorii Bashkortostana [Materials on the history of Bashkortostan]. T. VI. Ufa, 766 p. [in Russian]
- Meier, 1865** – *Meier L.* (1865). Materialy dlya geografii statistiki Rossii, sobrannye ofitserami general'nogo shtaba. Kirgizskaya step' Orenburgskogovedomstva [Materials for geography and statistics of Russia, collected by officers of the General Staff. Kyrgyz steppe of the Orenburg department] SPb, 414 p. [in Russian]
- Nasyrov, 2016** – *Nasyrov K.Z.* (2016). Ssyl'nyi flotskii ofitser-diplomat. Budushchii vitse-admiral knyaz' M.A. Belosel'skii v Orenburgskoi ekspeditsii 1734-1739 gg. [Exiled naval officer-diplomat. Future Vice Admiral Prince M.A. Beloselsky in the Orenburg expedition 1734-1739]. *Morskoi sbornik. Zhurnal Voennomorskogo Flota*. №12(2037). Pp. 88-91. [in Russian]
- Obshchii morskoi spisok, 1898** – Obshchii morskoi spisok [General maritime list] 1898: T. X.: Pp. 680-682. [in Russian]
- Pierce, 1960** – *Pierce R.A.* (1960). Russian central Asia 1867-1917. Berkeley and Los Angeles. University of California press. P. 768.
- RGADA** – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv drevnikh aktov [Russian state archive of ancient acts].
- RGAVMF** – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv Voennomorskogo flota [Russian state archive of the Navy].
- Rychkov, 1887** – *Rychkov P.I.* (1887). Topografiya Orenburgskoi gubernii [Topography of the Orenburg province]. Orenburg, 312 p. [in Russian]
- Rychkov, 1896** – *Rychkov P.I.* (1896). Istoriya Orenburgskaya (1730–1750) [History of the Orenburg (1730–1750)]. Orenburg, 100 p. [in Russian]

Safonov, 2003 – *Safonov D.A.* (2003). Nachalo orenburgskoi istorii (Sozdanie Orenburgskoi gubernii v seredine XVIII veka) [The beginning of Orenburg history (Creation of the Orenburg province in the middle of the XVIII century)]. Orenburg: OGU, 92 p. [in Russian]

Semenov-Tyan-Shanskii, 1863 – *Semenov-Tyan-Shanskii V.P.* (1863). Geograficheskoe-statisticheskii slovar' Rossiiskoi imperii pod redaktsiei Semenova Tyan-Shanskogo V.P. [Geographical and statistical dictionary of the Russian Empire, edited by Semenov Tyan-Shansky V.P.]. T.1. SPb, 1863. 743 p. [in Russian]

Shalekenov, 1966 – *Shalekenov U.Kh.* (1966). Kazakhiniov'ev Amu-Dar'i K istorii vzaimootnosheni inarodov Karakalpakii v XVIII–XX vv. [The Kazakhs of the lower reaches of the Amu-Darya On the history of relations between the peoples of Karakalpakstan in the XVIII–XX centuries]. Tashkent: Fan, 336 p. [in Russian]

Soimonov, 1765 – *Soimonov F.I.* (1765). O torgakh za Kaspiiskoe more s drevnikh, srednikh i noveishikh vremen [About bidding for the Caspian Sea from ancient, middle and modern times] M.: Pech. Pri Moskovskii kh Pravitel'st vuyushchego senata departamentakh, 74 p. [in Russian]

Vitevskii, 1891 – *Vitevskii V.N.* (1891). I.I. Neplyuev, vernyisluga svoego Otechestva, osnovatel' Orenburgaiustroitel' Orenburgskogokraya. [I.I. Neplyuev, a faithful servant of his Fatherland, founder of Orenburg and organizer of the Orenburg Territory]. Kazan': Tip. Imperatorskogoun-ta, 236 p. [in Russian]

Первые шаги по освоению Аральского моря

Юрий Федорович Каторин ^{a, *}, Роза Гафаровна Буканова ^b, Камиль Зиннатович Насыров ^c, Владимир Борисович Каратаев ^{d, e, f}

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

^b Уфимский юридический институт МВД РФ, Уфа, Российская Федерация

^c Башкирский государственный университет, Уфа, Российская Федерация

^d Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

^e Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^f Восточно-европейское историческое общество, Российская Федерация

Аннотация. В данной статье раскрываются некоторые аспекты истории овладения Российской империей Аральским морем и исследования прилегающих речных артерий Центральной (Средней) Азии в целях установления торгового пути с Индией и Китаем через вновь образованную степную юго-восточную границу империи. В начале 30-х гг. XVIII в. общеполитическая ситуация на юго-восточных рубежах России коренным образом изменилась. Это было обусловлено тем, что хан Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абулхаир, находившийся в состоянии войны с Джунгарией, в поисках союзника обратился к императрице Анне Иоанновне с просьбой о принятии Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) в российское подданство. Именно это обстоятельство послужило причиной того, что у И.К. Кирилова родилась идея о перенаправлении путей международной торговли через земли принятых в подданство каракалпаков и Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза), Аральское море и построенный купеческий город-пристань на этих землях. Именно по этому обоснованию, начиная с тридцатых годов XVIII века в судьбе Оренбуржья принимали участие морские офицеры императорского флота России, казалось бы, при всей нелогичности решения морских задач в Степном крае. Оренбургский край становится плацдармом, где готовилась и развертывалась внешнеполитическая операция по дальнейшему продвижению России на Восток.

Исходя из этого, в г. Оренбурге была заложена первая в крае «степная верфь» и построены первые морские корабли, положившие начало формированию Аральской флотилии. Судьбы славной плеяды российских адмиралов и офицеров императорского флота России были неразрывно связаны с историей г. Оренбурга. Создание флотилии на Аральском море явилось логическим завершением геополитических устремлений Российского государства по созданию сухопутно-торгового пути в Центральную Азию, а далее в Китай и Индию с использованием морских акваторий, а также водных артерий региона и, что немаловажно, мирным путем.

Ключевые слова: Оренбургская экспедиция, адмиралы и офицеры императорского флота России, Аральское море, Амударья, Сырдарья, Хива, Бухара, Аральская флотилия, судостроение, судоходство.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: katorin@gmail.ru (Ю.Ф. Каторин), brg777@mail.ru (Р.Г. Буканова), nkz08@mail.ru (К.З. Насыров)

Приложения



Рис. 1. Артемий Петрович Волынский



Рис. 2. Министр иностранных дел Российской империи К.В. Нессельроде



Рис. 3. А.И. Бутаков 2-й

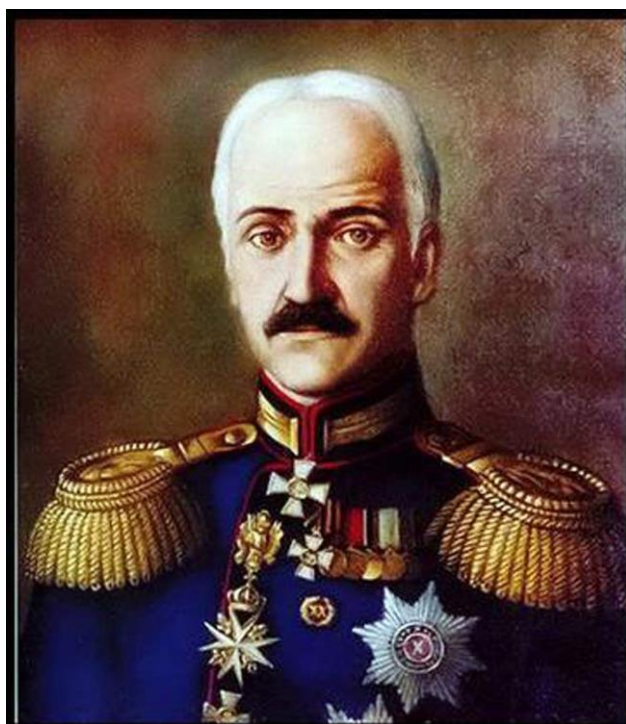


Рис. 4. Генерал от инфантерии В.А. Обручев



Рис. 5. Вице-адмирал князь М.А. Белосельский



Рис. 6. Тарас Григорьевич Шевченко на Аральском Море

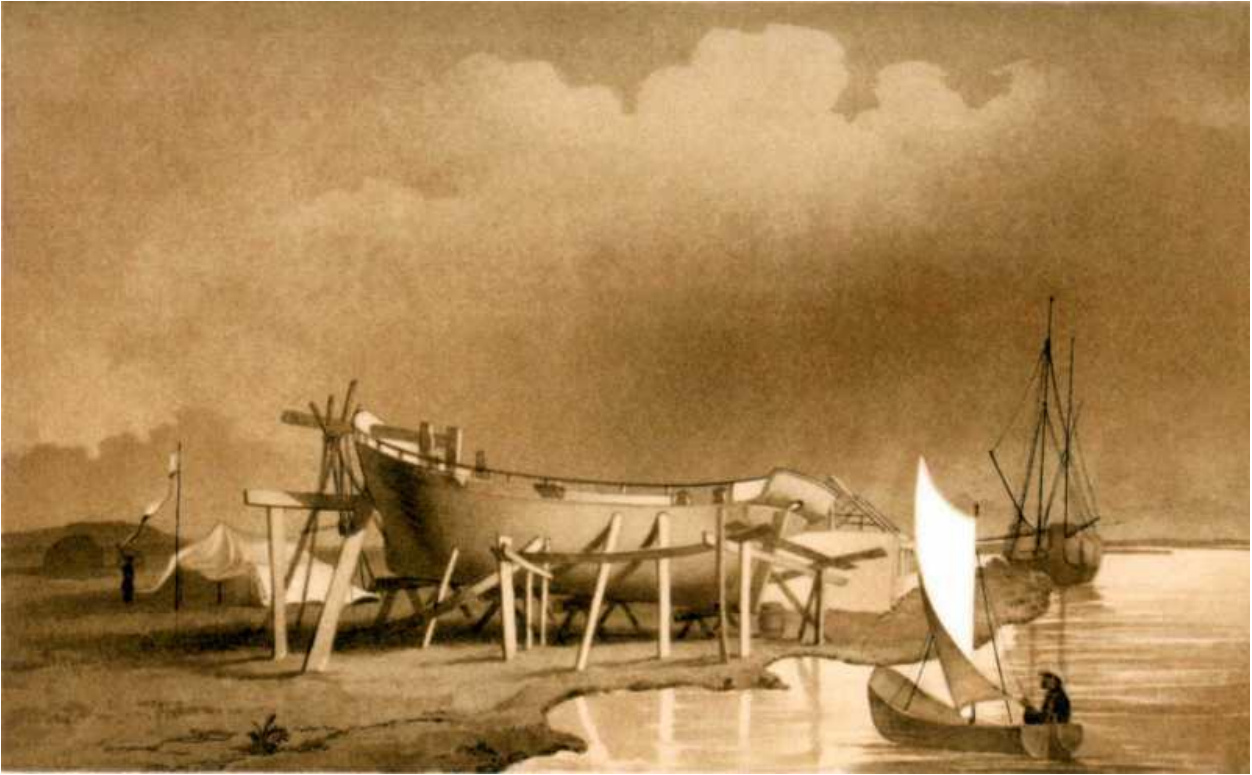


Рис. 7. Т.Г. Шевченко. Шхуны «Константин» и «Николай». Бумага, сепия, белила (16,8 × 26,7 см). [Раим]. [20–25.VII 1848 г.]. Государственный музей Т.Г. Шевченко. Украина. Киев



Рис. 8. Т.Г. Шевченко. Укрепление Раим. Вид с верфи на Сырдарье. Бумага, акварель (20,5 × 29,8 см). [Раим]. [19.VI – 25.VII] 1848. Государственный музей Т.Г. Шевченко. Украина. Киев