

ЎЗБЕКИСТОН ССР ФАНЛАР АКАДЕМИЯСИ
АКАДЕМИЯ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР

ЎЗБЕКИСТОНДА
ИЖТИМОЙ
ФАНЛАР

ОБЩЕСТВЕННЫЕ
НАУКИ
В УЗБЕКИСТАНЕ

12

1961



ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК УЗБЕКСКОЙ ССР

ТОШКЕНТ

ТАШКЕНТ

М. Ю. ЮЛДАШЕВ

К ИСТОРИИ АРАЛЬСКОЙ ФЛОТИЛИИ

Как известно, одним из прогрессивных последствий присоединения Средней Азии к России явилось вовлечение среднеазиатского рынка в орбиту мирового хозяйства через экономические связи с Россией. Развитию этих связей во многом способствовали железные дороги. Однако товары перевозились не только по железной дороге, но и на пароходах через Аральское море и по Аму-Дарье. Таким образом, в развитии экономических связей между Средней Азией и Россией немалую роль сыграли Аральская и Амударьинская флотилии.

Надо сказать, что история этих флотилий до сих пор еще не исследована, и в литературе освещаются лишь отдельные моменты, касающиеся только военных действий Аральской флотилии в Хивинской кампании 1873 г. В этой связи нам хотелось вкратце осветить здесь историю возникновения Аральской и Амударьинской флотилий на основе выявленных нами новых архивных материалов.

* * *

Со времени появления русской власти на Каспийском море — со второй половины XVI в. — у русского правительства неоднократно возникала мысль об открытии водного торгового пути в Индию. Особенно большое внимание уделял этому вопросу Петр Первый.

В указе Петра I капитану от гвардии князю Бековичу-Черкасскому от 14 февраля 1716 г. говорится: «Просить у хана хивинского судов и на них отпустить купчину по Аму-Дарье в Индию, наказав, чтобы изъехал ее, пока суда могут итти, и отоль выехал в Индию, примечая реки и озера и описывая водяной и сухой путь, а особливо водяной к Индии того или другого реками...»¹.

В инструкции Петра I Бековичу-Черкасскому, данной 14 февраля 1716 г., ставилась задача: «У прежнего устья р. Аму, в Каспийском море построить крепость на тысячу человек и затем отправиться послом к хивинскому хану, следуя вдоль течения реки, чтобы осмотреть имеющиеся на ней плотины, и если окажется возможным, обратить «оную воду паки в старый ток», заперев устья в Аральское море, то стараться выбрать удобное место на настоящей Аму-Дарье, где-либо близ плотины, и заложить там другую крепость. Хана хивинского, пытаться склонить к верности и подданству, обещая ему наследственность во владении ханством, для чего предложить ему гвардию из

¹ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 1272, л. 470.

русских, с тем, чтобы он за то действовал в пользу наших интересов. В случае согласия хана на эти предложения, просить его послать своих людей, с двумя русскими, вверх по Сыр-Дарье, до Иркети, «для осмотра золота»². В бытность в Хиве осведомиться, нельзя ли и бухарского хана привлечь в подданство, или, по крайней мере, склонить к дружеским отношениям «таким же маниром» (т. е. предложить ему русский охранительный отряд), ибо и там также ханы бедствуют от подданных»³.

С экспедицией кн. Черкасского в Хиву должны были отправиться морские офицеры, из которых поручику Кожину поручалось ехать, под видом купца, с грамотой к Великому Моголу, следуя, насколько возможно, вверх по Аму-Дарье и нанося свой путь на карту; остальные предназначались для посылки к Иркети и к бухарскому хану.

Попытки русского правительства найти водный путь в Индию повторялись и в последующие годы. В Среднюю Азию были направлены караваны посольств, в задачи которых входило, в частности, изыскание водного пути в Индию. Так, в последние годы царствования императрицы Екатерины II в Хиву был отправлен доктор Бланкеннагель. Вернувшись оттуда в 1797 г., он представил записку о развитии торговли с Средней Азией и Индией⁴.

Наступательное движение России в сторону Средней Азии приблизило ее к середине XIX в. непосредственно к границам среднеазиатских ханств, а также к Аральскому морю и Аму-Дарье. По мере постепенного завоевания Туркестанского края возникла необходимость создания здесь ряда фортов и образования Аральской флотилии.

Первое означение с Аму-Дарьей, как и плавание по ней русских судов, совершается на судах именно Аральской флотилии, причем они стали постепенно проникать все выше по реке.

Первым военным судном в Аральском бассейне была шхуна «Николай», построенная в 1847 г. в г. Оренбурге и доставленная в разобранном виде на подводах на берег Сыр-Дарьи, в Раимское укрепление⁵, где она была собрана в том же году.

Через месяц после основания Раима, 20 августа 1847 г. шхуна «Николай», вооруженная двумя орудиями, под командой поручика Мертвого приняла участие вместе с войсками Раимского укрепления в походе небольшой хивинской крепости Джан-кала, находившейся в 70 верстах выше Раима⁶.

В том же году шхуна «Николай» выходила в Аральское море для описания его, но эта экспедиция дала незначительные результаты. Поэтому в 1848 г. описание Аральского моря было поручено лейтенан-

² Петру I могло быть уже известно в то время о препятствиях, встреченных экспедицией Бухгольца в движении на юг через владения джунгарского контайши, а потому он вторично поручает Черкасскому собрать сведения об иркетском золоте со стороны Сыр-Дарьи. Мысль Петра I об отыскании золота в Малой Бухарии или где-либо далее на востоке могла также получить подкрепление в сведениях, доставленных тобольским дворянином Трушниковым, которого сибирский губернатор кн. Гагарин отправил в 1713 г. в Восточный Туркестан для разведки о песочном золоте. Трушников вернулся из своего странствия в 1715 г., и из его донесения видно, между прочим, что он пробрался даже до Куку-нора, где сам видел, как промывали золото. (См. дополнения Григорьева к «Восточному Туркестану» Риттера, СПб., 1873, стр. 372 и 373).

³ Поступательное движение в Среднюю Азию в торговом и дипломатическо-военном отношениях, СПб., 1900, стр. 25.

⁴ Бланкеннагель, Путевые заметки майора Бланкеннагеля о Хиве в 1793—94 гг., с примечаниями В. В. Григорьева, «Вестник РГО», т. XXII, 1858.

⁵ Раимское укрепление находилось в устье Сыр-Дарьи, в 60 верстах от моря.

⁶ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 471.

ту Алексею Бутакову и прапорщику корпуса флотских штурманов Пospelову, отправленным на шхунах «Николай» и «Константин» (построенных в Оренбурге в 1848 г. и доставленных на подводах в разобранном виде к берегам Аральского моря). В течение 1848 и 1849 гг. они блестяще выполнили эту задачу, описав также принадлежащий Хиве южный берег Арала и устья Аму-Дарьи.

В 1850 г. в Швейцарии (на Матальском заводе) были заказаны пароход «Перовский» и паровой баркас «Обручев» с выдвигаемыми килями, чтобы можно было плавать как по морю, так и по рекам. Эти суда с перевозкой в разобранном виде обошлись в 49 347 руб.

Пароход «Перовский» имел 93,3 индикаторской силы, 107 футов длины, 21 фут ширины (с обшивкой), при осадке во время плавания речного: ахтерштевня — 3 фута 6 дюймов, форштевня — 3 фута, а во время плавания морского — соответственно 3 фута и 2 фута 9 дюймов. Паровой баркас «Обручев» имел 18,4 индикаторской силы, 70 футов длины, 9 футов 2 дюйма ширины, при осадке ахтерштевня 2 фута 3 дюйма и форштевня 2 фута⁷.

В 1852 г. они были доставлены на берег Сыр-Дарьи, а в феврале 1853 г. спущены на воду. Оба судна находились под командой лейтенанта Эрдели.

В 1853 г. пароход «Перовский» участвовал во взятии Ак-Мечети, куда он прибыл 5 июня 1853 г. На пароходе «Перовский» с баржами лейтенант Бутаков проник в 1856 г. в устье Аму-Дарьи — в Улькун-Дарью (западный рукав, впадающий в залив Талдык) и дошел до Кунграда.

В 1858 г. от Черникова залива на западном берегу Арала пароходы Аральской флотилии под начальством капитана 1-го ранга Бутакова сопровождали миссию Игнатьева в Хиву и Бухару. Миссия должна была произвести рекогносцировку Аму-Дарьи и занять г. Кунград. Рекогносцировка нижнего течения Аму-Дарьи прошла удачно, но занять Кунград путем переговоров не удалось.

В работе А. Р. Мухамеджанова и Т. Нигматова⁸ дано описание поездки миссии Игнатьева в Хиву и приводятся сообщения хивинского историка Баяни об этом событии.

Баяни пишет, что когда на Аму-Дарье появились русские корабли, хан послал гонца, чтобы выяснить, с какой целью они прибыли. Русские ответили, что их «послал русский царь в качестве послов к хивинскому хану с дружественной целью, ввиду этого мы думали, что две стороны дружественны, и совершили прогулку до этой стороны, и мы ни в чьи дела не вмешиваемся»⁹.

Далее Баяни пишет, что «корабли, прибыв к крепости Кунград, бросили якоря и потребовали пропустить в крепость и курсировали перед ней несколько дней... Жители крепости не разрешили им войти в нее, однако они поджидали русских и хотели ограбить их. Вскоре русские, проявив предусмотрительность, вернулись на корабли и убрались»¹⁰.

В другом источнике имеется следующее описание поездки миссии Игнатьева в Хиву.

⁷ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 471.

⁸ А. Р. Мухамеджанов, Т. Нигматов, Некоторые источники к истории взаимоотношений Бухары и Хивы с Россией, Ташкент, Изд-во АН УзССР, 1957, стр. 196—207.

⁹ Баяни, Родословие хорезмшахов, ркп. ИВ АН УзССР, № 9596, л. 418.

¹⁰ Там же, стр. 411.

Подходя к устью Аму-Дарьи, полковник Игнатьев узнал, что хивинцы, уведомленные о намерениях флотилии войти в Аму-Дарью, не соглашаются пропустить ее, и что вскоре ожидается спад речных вод. Поэтому Игнатьев отказался от первоначальной мысли следовать до Хивы на пароходе, опасаясь, что противодействие хивинцев, а также мелководье Аму-Дарьи помешают посольству добраться до столицы ханства; вместе с тем он решил пополнить сведения о дельте Аму-Дарьи. С этой целью Игнатьев отправил часть подарков и тяжести на судах флотилии к Кунграду, а сам с членами посольства продолжал движение туда же по западному берегу Аральского моря, через Айбугирский залив.

Миссия была принята в Кунграде внешне радушно и с почетом; но тут уже обнаружилось недоверие, с которым хивинцы относились к ожидаемому прибытию судов.

Из Кунграда посольство выехало, не дождавшись прихода флотилии, и следовало далее по реке на хивинских лодках до окрестностей самой Хивы, куда прибыло 18 июля.

Скоре в Кунград прибыл пароход «Перовский» и две баржи под командой начальника Аральской флотилии капитана 1-го ранга Бутакова. Они пробрались через главное устье Аму-Дарьи — Улькун-Дарью — и протоком Кульден вошли в западное устье Талдыка, на котором лежит Кунград. Правитель города и местные жители, сильно встревоженные появлением судов, особенно невиданного до тех пор парохода, объявили Бутакову, что хан не соглашается пропустить суда вверх по реке.

Начальник флотилии и сам сознавал, что движение парохода, как предполагалось, до Чарджуя и выше, было делом весьма рискованным, ибо, не зная фарватера реки, можно было где-нибудь посадить пароход на мель; к тому же он не мог взять с собой достаточного количества топлива. Хотя последнее обстоятельство устранилось с прибытием третьей баржи к Кунграду, тем не менее, опасаясь маловодья в конце августа и трудностей осеннего плавания по Аралу, капитан Бутаков решил спуститься с судами к устью Улькун-Дарьи и ожидать там результатов переговоров в Хиве. Поэтому флотилия оставила Кунград и в конце июля перешла к устью Улькун-Дарьи¹¹.

В 1867 г. штабс-ротмистр Терентьев, командированный генерал-адъютантом фон Кауфманом в Орск, увидел за городом разобранный пароход, заказанный в Швейцарии и сваленный здесь за неимением средств для дальнейшей доставки его в Казалинск. Терентьев распорядился нанять подводы и верблюдов и доставить пароход в Казалинск.

Когда составлялись планы Хивинского похода, решено было для содействия экспедиционным войскам трех округов (Оренбургского, Туркестанского и Кавказского) сформировать эскадру из судов Аральской флотилии и направить ее из Сыр-Дарьи через Аральское море к устью Аму-Дарьи. Командующий войсками Туркестанского военного округа фон Кауфман, будучи еще в Петербурге, предписал начальнику Аральской флотилии приготовить к выходу в море по первому его требованию пароход «Перовский (единственный пароход Аральской флотилии, приспособленный тогда к морскому плаванию) и две морские баржи.

¹¹ Поступательное движение в Среднюю Азию в торговом и дипломатическом военном отношениях, стр. 131—132.

Возвращаясь из Петербурга, генерал-адъютант фон Кауфман расспросил в Казалинске начальника Аральской флотилии капитана 2-го ранга Ситникова о качествах его судов. Оказалось, что экспедиционную эскадру можно усилить еще одной баржей и речным пароходом «Самарканд»¹², имевшим 213 индикаторных сил, 150 футов длины, 22 фута ширины (с обшивкой), с осадкой ахтерштевня 2¼ фута и форштевня 2 фута.

Ситников доложил, что при известной осторожности пароход «Самарканд» может выйти в море и совершить переход от устья Сыр-Дарьи к устью Аму-Дарьи, хотя он не имеет никаких приспособлений для плавания в море. Кауфман согласился с этими доводами и решил включить пароход «Самарканд» в состав экспедиционной эскадры¹³.

Таким образом, в Хивинском походе 1873 г. приняли участие два парохода — «Самарканд» и «Перовский» с тремя барками. Экипаж их состоял из 8 офицеров, 1 врача, 259 нижних чинов, в том числе двух топографов. На «Самарканде» было два нарезных орудия и два единорога, на «Перовском» — два карточных орудия и один единорог. На двух барках было по два нарезных орудия, а на третьей — один единорог. Боевых зарядов было взято по 175 на каждое орудие¹⁴.

Начальнику Аральской флотилии было предложено по вскрытии Сыр-Дарьи спустить пароходы «Перовский» и «Самарканд» от г. Перовска в форт № 1 и, снарядив их там для морской кампании, отправиться в Аральское море вместе с двумя баржами. По выходе в море пароходам следовало держать курс к юго-западному берегу, по которому должен был двигаться оренбургский экспедиционный отряд генерал-лейтенанта Веревкина, и установить связь с этим отрядом. Получив какие-либо сообщения от Веревкина для Кауфмана, их следовало передать на Кос-Арале паровому баркасу «Обручев» для пересылки через Казалинск в главный действующий отряд.

Установив связь между Оренбургским и Туркестанским отрядами, пароходы флотилии должны были приступить к исследованию устьев Аму-Дарьи: открыть входы в рукава дельты, измерить фарватер, определить скорость течения и, местами, профиль реки. Затем флотилия должна была по возможности продолжать дальнейшее движение вверх по Аму-Дарье, к Кунграду.

Действия эскадры под Кунградом, впредь до нового распоряжения, должны были ограничиться подходом к нему (оставаясь вне выстрелов из крепости) и продолжением исследования реки¹⁵.

Зима застала пароходы в Перовске. 14 марта 1873 г. Сыр-Дарья вскрылась, и пароходы ушли в Казалинск. Ночью ветер погнал лед, и реке обмелела до того, что пароходы очутились на мели. С большим трудом, с помощью присланных из Перовска 100 казаков и 400 киргизов пароходы удалось снять с мели, и лишь 6 апреля «Самарканд» прибыл в Казалинск¹⁶. К вечеру 17 апреля «Самарканд» достиг о-ва Кос-Арал на Аральском море, а 18 апреля все суда вышли в открытое море, ведя на буксире три барки.

¹² Надо полагать, что именно этот пароход нашел штабс-ротмистр Терентьев в г. Орске (в разобранном виде).

¹³ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 472.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Описание Хивинского похода 1837 года, По материалам особой комиссии, учрежденной тотчас после похода, под председательством бывшего Начальника полевого Штаба, Составлено полковником Ф. И. Лобысевичем, СПб., 1898, стр. 88—89.

¹⁶ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 472.

26 апреля флотилия двинулась к заливу искать бар речки Кечкине-Дарья, который с 1859 г., со времени рекогносцировки Бутакова, считался удобным для входа в Аму-Дарью. Тем временем был захвачен в плен один хивинец, который показал, что на Улькун-Дарье, в 14 верстах от устья, выстроена крепость Ак-Кала с гарнизоном в 1000 человек и 5 пушками. Найдя бар, флотилия вошла в реку, провела ночь у развалин форта Хиот, а 28 апреля экспедиция вышла из Кечкине-Дарьи за Улькун-Дарью и увидела форт Ак-Кала.

«Самарканд» с двумя баржами шел впереди, «Перовский» с одной баржей — за ним. Как только суда подошли на пушечный выстрел, форт открыл огонь. Флотилия ответила. Вскоре хивинские пушки были подбиты. Во время перестрелки на «Самарканде» был пробит левый борт, разбита подушка орудия, отбита лапа якоря и ранены 7 нижних чинов и начальник флотилии капитан 1-го ранга Ситников.

Выйти в Улькун-Дарью флотилия не могла из-за хивинских плотин на реке. Узнав, что флотилия остановилась в устье Талдыка, генерал Веревкин пригласил Ситникова прибыть к нему для обсуждения дальнейших действий. Однако в связи с ранением Ситникова не мог прибыть к Веревкину и послал туда 7 мая 9 матросов, топографа и унтер-офицера под начальством прапорщика штурманов Шебашева 2-го. Но в 10 верстах от Кунграда их сонными зарезали проводники-киргизы¹⁷.

Ситников хотел разрушить хивинские плотины, мешавшие флотилии двигаться вперед, а Веревкин настаивал на поисках прохода по разливам правого берега, но флотилия не решилась делать этого без проводников. Дальнейшее участие флотилии в кампании выразилось в перевозке в Казалинск больных и раненых участников похода, артиллерийских орудий и т. п. (конец июня — конец августа 1873 г.).

В 1874 г. капитан-лейтенант Брюхов на пароходе «Перовский» прошел с моря в Аму-Дарью и через каменные пороги — в Яим-Су и достиг Петро-Александровска.

В 1875 г. фон Левенгаген на пароходе «Самарканд» сделал неудачную попытку подняться выше Дуль-Дуль-Атлагана.

В 1876 г. капитан 2-го ранга Брюхов на пароходе «Перовский» прошел Дуль-Дуль-Атлаган и выше его, а в 1878 г. он достиг на том же пароходе Ходжа-Салара, конечного пункта границы с Афганистаном.

Когда в 1878 г. отправлялось русское посольство в Афганистан, амударьинскому отряду было предписано идти по правому берегу реки из Петро-Александровска, а тяжести везти на пароходах «Самарканд» и «Перовский» с баржами. Для переправы у Келифа пароходы должны были взять на буксир «кауфманки» (понтон) и каюки. Но эта задача для них оказалась непосильной¹⁸.

Поскольку на пароходе подняться выше Ходжа-Салара было невозможно, лейтенант Зубов решил в 1879 г. обследовать Аму-Дарью до начала ее судоходности на шлюпках и хивинском каюке. Выйдя из Петро-Александровска 10 июня 1879 г. (с началом прибыли воды), Зубов дошел на каюке до Файзабад-кале лишь во второй половине августа. Он признал течение Пянджа далее не судоходным, поскольку выше река делится на целую сеть мелких протоков, носящих характер мелководных горных речек с резким колебанием скоростей течения. Последняя переправа на каюках находилась у Сарая, а выше след-

¹⁷ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 473.

¹⁸ Там же, л. 474.

ствие быстроты течения и мелководья переправлялись уже на гупсах (шкуры быков и баранов, надутые воздухом)¹⁹.

Обследование Пянджа и Аму-Дарьи было произведено Зубовым в конце августа и сентябре, т. е. при сравнительно высоком еще уровне, а потому он подробно не осмотрел каменные преграды, препятствовавшие плаванию на этом участке. Кроме того, у Зубова не было никаких данных для определения годового колебания уровня воды в верховьях.

На основании своих наблюдений Зубов пришел к следующим выводам:

- 1) сильное течение Пянджа не препятствует плаванию, ибо можно не идти по главной струе;
- 2) узкие места проходимы; в случае надобности их можно сделать проходимыми с помощью взрывов;
- 3) каменистый грунт найден только на большой глубине;
- 4) наименьшая глубина в нижнем течении составляет 1 м;
- 5) приглубые берега удобны для приставания.

Поэтому Зубов признал возможной навигацию, начиная с мая по октябрь, а может, и по ноябрь, для пароходов с осадкой $2\frac{3}{4}$ фута — ниже Петро-Александровска, а выше — с осадкой $3\frac{1}{2}$ фута для судов размерами вроде парохода «Самарканд», но с сильной машиной²⁰.

Помимо упомянутых выше экспедиций, суда Аральской флотилии по мере увеличения плавучих сил постепенно расширяли район плавания, совершая рейсы вначале по Сыр-Дарье и Аральскому морю, а затем — по Аму-Дарье.

К сожалению, среди немногих дел, уцелевших после пожара в архиве Туркестанского военного округа, сохранилось довольно мало материалов о деятельности судов бывшей Аральской флотилии, но даже из собранных данных видно, что малосильные пароходы успешно плавали на большие расстояния, буксируя по две баржи грузоподъемностью от 2 до 7 тыс. пудов. Так, в 1877 г. пароход «Перовский» с баржей № 8 (7000 пудов груза) отправился из Казалинска 1 апреля к Кос-Аралу, а оттуда к о-ву Николая, затратив на это плавание неделю и останавливаясь в южной бухте острова. Пароход «Ташкент» мог пройти с баржей № 7 (7000 пудов груза) от Перовска к Чинару за 3 недели, а обратно с той же баржей — за 2 недели.

Остальные суда Аральской флотилии начали навигацию в 1877 г. у г. Казалинска в конце марта. Пароход «Сыр-Дарья» мог буксировать сразу две баржи (№ 1 и 2), поднимавших вместе 6000 пудов, и совершал рейс от Казалинска до Перовска за 15 суток, а обратно — за 11—12 суток.

В 1877—1878 гг. и позже пароходы плавали на четырех участках со следующей скоростью:

- 1) Казалинск — Перовск — 2 недели, обратно 7—8 дней;
- 2) Перовск — Чинар — 3 недели, обратно — 12 дней;
- 3) Казалинск — Кос-Арал — 1 сутки, обратно 4 суток;
- 4) Кос-Арал — о-в Николая — 2 суток, обратно — 2 суток.

В состав Аральской флотилии входили: пароходы «Самарканд», «Арал», «Ташкент», «Сыр-Дарья», паровой баркас «Обручев», десять барж, пять паромов, плашкоут из двух железных ящиков и десять баркасов²¹.

¹⁹ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 474.

²⁰ Там же.

²¹ Там же, л. 476.

В 1881 г. пароход «Самарканд» затонул у г. Перовска. Это был лучший пароход флотилии. Остальные суда были довольно старыми и слабыми и не годились для плавания по Аму-Дарье.

26 октября 1882 г. генерал-адъютант Черняев учредил комиссию для решения вопроса об упразднении Аральской флотилии. В конце 1882 г., проезжая через Казалинск, он приказал флотилии больше не плавать. Распоряжение это было, видимо, отдано вследствие того, что во флотилии имелись какие-то непорядки. 7 апреля 1883 г. учрежденная Черняевым комиссия решила упразднить флотилию, а пароходы продать на слом.

Главным доводом против флотилии было то, что казенное военное пароходство мешает развитию частного, стоит 200 тыс. руб. в год, а пользы приносит мало. Но при этом упускали из виду, что и Аму-Дарья и Сыр-Дарья часто меняют свои фарватеры, периодически мелеют и тогда даже мелкосидящие суда проходили по ним с большим трудом; их пассажиры беспрестанно высаживались на берег и тащили пароходы бичевой. Поэтому срочное пароходство здесь было невысказано. В этих условиях частные кампании требовали больших субсидий, сверх платы за перевозку казенных грузов, и, таким образом, упразднение флотилии обошлось бы казне гораздо дороже, чем ее содержание.

16 июня 1883 г. генерал Черняев телеграфировал из Петербурга требование о высылке в Верховный штаб инвентарной описи всего имущества Аральской флотилии, которое должно было быть передано в виде премии предпринимателям пароходства по Аму-Дарье. Сверх этого им была предложена субсидия в размере 150 тыс. руб. в год.

Конкурентами явились Синельников, Подольский и Российское общество транспортирования кладей. Все они требовали от казны субсидию в 300 тыс. руб. Тогда было решено сдать суда в аренду частным лицам на 24 года, а запасы Казалинского порта уступить по заготовительным ценам.

В случае гибели судов было предложено взыскать за баржу 500 руб., а за пароход — 3000 руб. Охотников на такие условия не нашлось, и портовое имущество (брезенты, канаты, цепи, якоря и т. п.) было передано частью в интендантство, частью в артиллерийский арсенал и инженерное ведомство. Мебель с пароходов была передана на квартиру коменданта и в офицерское собрание г. Казалинска. Хранитель портового имущества подпоручик Румс раздавал всем знакомым посуду, столовое белье и проч. Машины были разобраны, а суда вытащены на берег, где они ржавели и гнили.

Пароход «Самарканд» лежал на дне реки у Перовска. В 1887 г. его пробовали разобрать, истратили 640 руб. на инструменты и рабочих, а вынутые части продали с аукциона за 6 руб. 33 коп. В 1889 г. на аукционах в Казалинске, Перовске и Ташкенте за пароход предлагали 250 руб. Но даже на сделанное в местных газетах (по приказанию командующего войсками генерала Гродекова) предложение — поднять пароход с тем, чтобы вознаграждением за работу служил весь добытый материал, — никто не откликнулся²².

Вместо упраздненной генералом Черняевым Аральской флотилии предлагалось создать Амударьинскую флотилию. Но поскольку пароходы для нее еще не были заказаны, генерал-адъютанту Розенбаху пришлось в 1884 г. восстановить Аральскую флотилию.

²² ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 477.

Осенью 1884 г. был спущен на воду паровой баркас «Обручев», который плавал между Казалинском и Перовском. Но Сыр-Дарья значительно обмелела, так как масса воды прорвалась в Яны-Дарью, а потому в 1884 г. «Обручев» сделал только один рейс в Перовск и обратно. Пароходы Аральской флотилии плавали до 1888 г., пока не появилась новая, Амударьинская флотилия.

Суда и другое имущество восстановленной Аральской флотилии находились в очень плохом состоянии. Вот что доносил, например, в рапорте от 20 ноября 1885 г. капитан 2-го ранга Брюхов, на которого было возложено заведывание судами флотилии:

«В настоящее время в упраздненной Аральской флотилии ни одно судно не может быть снабжено теми вещами, которые действительно принадлежали ему, ибо все находится в полном разорении и многого нет. Куда все это девалось и когда могло прийти в такое расстройство? Мне помнится, что все на судах было в полной исправности и налицо. В настоящем состоянии наличные суда флотилии плавать не могут, ибо требуют больших ремонтов и за малым исключением — пополнения всего недостающего инвентаря...»²³.

На этом история Аральской флотилии, собственно говоря, закончилась. Летом 1891 г. пароход Амударьинской флотилии доставил в Чарджуй из Казалинска (из мастерских бывшей Аральской флотилии): четырехсилную паровую машину с проводами; два сверлильных, один строгальный, два токарных станка и один винторез; три гидравлических пресса для резания металла и продавливания дыр. Прочее имущество Аральской флотилии было продано за бесценок.

Что же касается непосредственно возникновения Амударьинской флотилии, то вкратце ее история такова: флотилия была основана 13 ноября 1887 г. Первоначальная цель ее создания определялась в § 1 ее устава следующим образом: «Аму-Дарьинская флотилия имеет назначением: 1) Поддержание срочного буксирно-пассажирского сообщения, а равно перевозку грузов для казны и частных лиц по реке Аму-Дарье. 2) Содействовать войскам Туркестанского военного округа в подвозе боевых, продовольственных и других припасов в мирное время, а также в случае открытия военных действий. 3) Содействовать надобностям Закаспийской военной железной дороги. 4) Производить гидрографические работы»²⁴.

Но фактические функции флотилии оказались гораздо уже, ибо с первого же года дело было поставлено очень слабо и плохо организовано. Например, полученные ею первоначально два парохода — «Царь» и «Царица» — не могли обеспечить даже срочное буксирно-пассажирское сообщение между Петро-Александровском и Чарджуем (более 400 верст) и между Чарджуем и Керками (более 200 верст). Если пароходы отправлялись для производства гидрографических работ, то прекращалось пассажирское движение, да и вообще пароходы ходили плохо и нерегулярно, вызывая большое недовольство публики. Но все это мало беспокоило высшее начальство и служащих флотилии.

В 1895 г. флотилия пополнилась еще одним пароходом — «Цесаревич». Это было судно особого типа. Первые пароходы — «Царь» и «Царица» — были почти полукилевыми узкими (23 фута) с высокими бортами; каюты у них помещались над палубой; пароходы были

²³ ЦГИАЛ, ф. 1396, оп. 1, д. 232, л. 477.

²⁴ Аму-Дарья и ее флотилия, Составил полковник В. Г. Третеский, Чарджуй, 1906, стр. 5.

громоздкими и сидели глубже 3 футов. «Цесаревич» же построили низкобортным; он напоминал хивинский каюк, на палубе которого громоздились сплошные рубки. Такая конструкция оказалась очень неудачной: пароход получил большой провес посередине, под машиной, и плоское дно его приобрело яйцевидную форму. В 1902 г. «Цесаревич» был капитально перестроен, причем корпус его был сделан почти заново²⁵.

Тем временем, в связи со строительством Термеза, потребовавшим подвоза большого количества различных грузов, флотилия была пополнена еще двумя пароходами: «Великая княжна Ольга» (1899) и «Император Николай II» (1901).

С этого периода и начинаются практически регулярные рейсы пароходов по Аму-Дарье. Постепенно происходит рост пассажирских перевозок и грузооборота флотилии, а в то же время, благодаря ее практической деятельности, расширяется круг научных сведений о характере и особенностях Амударьинского бассейна.

М. И. Йўлдошев

ОРОЛ ФЛОТИЛИЯСИ ТАРИХИГА ДОИР

Мақолада автор янги топган архив ҳужжатларига асосланган ҳолда Орол флотилияси тарихининг қисқача баёини беради. Бунда автор Орол флотилияси, ундан кейинроқ эса Амударё флотилияси Ўрта Осиё билан Россия ўртасидаги иқтисодий алоқаларни ривожлантиришга ҳамда Амударё ҳавзаси характери ва хусусиятини ўрганишга ўз хиссасини қўшганлигини таъкидлаб ўтади.

²⁵ Аму-Дарья и ее флотилия, стр. 7.