

А.Д. Васильев

АМУДАРЬИНСКАЯ ФЛОТИЛИЯ И ЕЁ РОЛЬ В ИСТОРИИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Вторая половина XIX – начало XX в.*

Одним из малоизученных эпизодов русского освоения Центральной Азии является создание и деятельность Амударьинской флотилии. Являясь неотъемлемой частью российских военно-морских сил в бассейне Аральского моря, флотилия в 1850-е – 1870-е гг. была одним из инструментов обеспечения российских интересов в крае и его всестороннего научного изучения. Хотя условия судоходства по Амударье, как отмечали российские исследователи ещё в XIX в., были крайне неблагоприятными для пароходов того времени, близость Афганистана и пограничный характер реки на некоторых её участках между Хивой, туркменскими племенами и Бухарским эмиратом определили геостратегическую важность этой реки¹.

Во время революции и гражданской войны в Туркестане одним из центров борьбы с белым движением стал Чарджуй, бывший важнейшим узлом сообщения. В нём находился железнодорожный мост через р. Аму, связывающий Закаспий с Туркестаном, и водный путь в Хиву. Там же располагалась основная стоянка и штаб Амударьинской флотилии, которую современники обвиняли в чрезмерных революционных настроениях. По мнению одного из непосредственных участников гражданской войны в Средней Азии Б.Н. Литвинова, Амударьинская речная военная флотилия, созданная из наиболее слабых частей русского военного флота, была всегда склонна к революции. Её личный состав едва сдерживался от революционных выступлений усилиями карательного отряда № 6, которым командовал сам Б.Н. Литвинов². Именно моряки на Аму-

дарьинских пароходах сыграли существенную роль в установлении советской власти в Чарджуе.

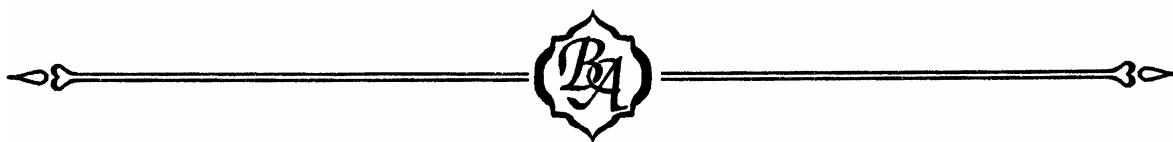
Причиной такой подверженности распространению и влиянию революционных идей в среде моряков на Амударье стало отсутствие чёткого ведомственного подчинения и руководства флотилии. В силу особенностей организации российской администрации в Центральной Азии до сего времени не имелось чёткого указания на ведомственную подчинённость флотилии. В то время, как Туркестанский край подчинялся Военному министерству³, флотилия должна была подчиняться Морскому министерству. Однако снабжение флотилии всем необходимым организовывало Военное министерство. Приводимый ниже документ демонстрирует перипетии правового статуса Амударьинской флотилии.

Справка по исторической части об Амударьинской флотилии

Когда передовые отряды русских войск заняли низовья реки Сырдарьи в 1852 г.⁴ и наши пределы пододвинулись вплотную к границам Хивы и Коканда, было решено для дальнейшего продвижения вперёд использовать Сырдарью как наиудобнейший путь для передвижения вглубь. С этой целью в 1853 г. военным ведомством была начата постройка пароходов, которые были в разобранном виде доставлены к берегам Сырдарьи и здесь собраны средствами временных мастерских⁵.

Портом был избран Казалинск⁶. В 60-х и 70-х гг. был построен ряд пароходов и грузоподъёмных барж для нужд военного ведомства для Аральского моря. До 1880 г. весь личный состав флотилии комплекто-

* Статья подготовлена при поддержке РГНФ, проект 15-31-12022.



вался из сухопутных частей и вольнонаёмных лиц, причём флотилия состояла в полном ведении военного ведомства.

В 1880 г. по просьбе военного ведомства в связи с увеличением штатов Аральской флотилии Морское министерство командировало нескольких офицеров флота и инженер-механиков для службы на судах флотилии.

Главной целью существования флотилии было военное обслуживание р. Амударьи для воспрепятствования переправы туркмен и других племён для набегов на подвластных России киргизов, а также снабжение военных постов необходимыми припасами и материалами, т.е. перевозка военных грузов⁷.

Трудность технического оборудования флотилии и ряд неудач с судами, мало приспособленными для плавания в мелководных реках, привели Военное министерство в 1880 г. к осознанию необходимости упразднения Аральской флотилии как предприятия слишком дорогостоящего и не оправдывающего возложенных надежд. Было решено самую флотилию упразднить, а средства её употребить на поддержку частных пароходных предприятий. В 1882 г. военное ведомство признало бесполезным дальнейшее существование флотилии и, по всеподданнейшему докладу, Государь Император 26-го января 1883 г. повелел Аральскую флотилию упразднить. За этот период, как указано выше, роль Морского министерства сводилась к оказанию военному ведомству помощи в назначении от себя на суда флотилии части личного состава, а также в содействии гидрографическим работам по изучению рек и Аральского моря.

В 1885 г. в связи с возникшими вопросами об упрочении нашего влияния в Средней Азии было решено начать постройку железной дороги, которая связывала реку Волгу, Каспийское море с Амударьёй⁸. Строивший эту дорогу генерал Анненков⁹ возбудил вопрос о необходимости заведения для р. Амударьи военной флотилии как для нужд военного оборонительного значения, так и для доставки необходимых грузов и материалов. В 1886 г. по заказу Военного

министерства были выстроены на заводе Бутц¹⁰ в Санкт-Петербурге два парохода и две баржи. Опыт Аральской флотилии заставил военное ведомство, во избежание прежних ошибок, озаботиться одновременно и обеспечением флотилии личным составом. В ноябре 1887 г. по докладу Военного Совета был высочайше утверждён штат Амударьинской флотилии, причём военный министр просил Управляющего Морским министерством о назначении согласно штату на должности командиров и офицеров судов – офицеров флота и штурманов, а также нижних чинов (унтер-офицеров, машинистов и рулевых).

Личный состав был дан, причём все расходы по отправлению, командировке и содержанию его были возложены на Военное министерство. Что же касается самой флотилии, её оборудования, содержания, ремонта и т.п., то все средства для этого давало военное ведомство.

Из переписки военного министра с Управляющим Морским министерством с 1887 по 1893 г. явствует, что всё это время Амударьинская флотилия считается «ручной» флотилией военного ведомства, и Морское министерство, откомандировав от себя офицеров флота на её суда, или должно было зачислять их по адмиралтейству, или переводить на службу военно-сухопутного ведомства. Последнее послужило причиной отказа многих офицеров флота от службы в Амударьинской флотилии, и которых пришлось замещать лицами по вольному найму из отставных моряков, штурманов и сухопутных офицеров, знакомых с речной службой.

Согласно временному положению об Амударьинской флотилии 1888 г., разработанному военным и морским ведомствами совместно, было принято считать суда этой флотилии военными (принадлежащими военному ведомству. – *А.В.*), причём суда плавали под командой флотских офицеров и носили военный флаг. В 1893 г. военное ведомство нашло, что при таком положении вещей создаётся некоторая двойственность подчинения флотилии. Личный состав считает себя принадлежащим к Морскому ми-



нистерству, а суда и материальная часть – к Военному. Поэтому военный министр в письме Управляющему Морским министерством в 1893 г. сообщил, что временное положение о флотилии подвергнуто пересмотру и изменено в том смысле, что суда флотилии, составляющие речную флотилию военного ведомства, должны находиться в исключительном распоряжении Военного министерства, от которого зависит определять на должности начальника флотилии, командиров судов и их помощников-офицеров, находящихся в запасе или отставке, и даже лиц не офицерского звания, как тех, так и других по вольному найму. Несколько спустя по той же причине окончательной передачи флотилии в распоряжение военного ведомства были установлены и специальные флаги для Туркестанского Генерал-губернатора на случай посещения судов флотилии, а также и флаг Военного министра.

Из дел Морского министерства за 1890–1896 гг. видно, что управление Туркестанского округа неоднократно обращалось в Морское министерство с просьбой оказать содействие по заготовлению различных материалов для флотилии, как то: тросов, блоков, манометров, парусины, якорей, фонарей и пр. Всё это изготовлялось Отделом заготовлений и отправлялось на Амударью, причём все расходы несло военное ведомство.

Что же касается вопросов постройки судов, их ремонта, эксплуатации, то этим ведало исключительно военное ведомство, приглашая иногда к разрешению очередных вопросов экспертов морского ведомства.

Новиков

«...» мая 1911 года¹¹

Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 418. Оп. 1. Д. 5752. Л. 24–27. Машинописная копия.

Примечания

¹ Губаревич-Радобыльский А. Экономический очерк Бухары и Туниса. Опыт сравнитель-

ного исследования двух систем протектората. СПб., 1905. С. 115–117.

² Об этом, в частности, упоминает командовавший Закаспийским фронтом белых Б.Н. Литвинов. Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р6557. Д. 17. Л. 1–3.

³ Более подробно о правовом статусе Туркестана см.: *Тухтаметов Ф.Т.* Правовое положение Туркестана в Российской империи. Уфа, 1999.

⁴ Туркестанский край. Сборник материалов для истории его завоевания, собрал полковник А.Г. Серебренников. Т. 8. Ташкент, 1915. С. 144.

⁵ Первыми были собраны пароход «Перовский» и паровой баркас «Обручев» // *Лыма-рев В.И.* Алексей Иванович Бутаков. М.: Наука, 2006. С. 113–114.

⁶ Первые корабли флотилии собирались в укреплении Раимское, и лишь впоследствии основной базой флотилии стал Казалинск, расположение которого было удобнее для выхода в Аральское море.

⁷ *Хевролина В.М.* Николай Павлович Игнатъев. М.: Квадрига, 2009. С. 44–63; *Бларамберг И.Ф.* Воспоминания. М.: Наука, 1978. С. 300–315.

⁸ Более подробно о строительстве железной дороги в Бухару см.: *Антипин В.Н.* Закаспийская железная дорога, 1880–1898. Исторический очерк // Путеводитель по Туркестану и Средне-Азиатской железной дороге. СПб.: Изд. Министерств военного и путей сообщения, 1903.

⁹ Здесь имеется в виду генерал М.Н. Анненков (1835–1899) – заведующий передвижением войск по всем водным и железнодорожным путям (1875), член комитета по передвижению войск (1877), представитель военного ведомства в Министерстве путей сообщения (1884). В 1887 г. заведовал постройкой самаркандского участка Закаспийской железной дороги, а в 1888 г. стал её первым управляющим. Был удостоен наград за успешную постройку Закаспийской железной дороги и моста через Амударью // *Басханов М.К.* Русские военные востоковеды до 1917 г. Биобиблиографический словарь. М., 2005. С. 17.

¹⁰ Также на заводе Добсен в Глазго. См.: *Губаревич-Радобыльский.* Указ. соч. С. 117.

¹¹ Личность автора документа и точная дата его составления не установлены.