

АКАДЕМИЯ НАУК РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
КАРАКАЛПАКСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ, АРХЕОЛОГИИ И ЭТНОГРАФИИ

На правах рукописи
УДК 37(575.172)

СУЛАЙМАНОВ САЛАМАТ АРЕПБАЕВИЧ
ИСТОРИЯ АРАЛЬСКОЙ И АМУДАРЬИНСКОЙ
ФЛОТИЛИЙ (1847–1920 гг.)

07.00.01. — История Узбекистана

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

НУКУС–2010

Работа выполнена на гуманитарном факультете Каракалпакского Государственного университета имени Бердаха.

Научный руководитель: доктор исторических наук
Кошанов Бахытбай Абдикеримович

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Махмудов Мадирим Махмудович

кандидат исторических наук
Бекимбетов Бахадыр Мырзабаевич

Ведущая организация: Нукусский Государственный
педагогический институт

Защита состоится «___» _____ 2010 г. в ___ часов на заседании Специализированного Совета К.015.30.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.01 – История Узбекистана при Институте истории, археологии и этнографии Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан (230100, г. Нукус, ул. Амира Тимура, 179 «А»). Тел.: (8-361) 224-05-98; факс: (8-361) 222-17-44, e-mail: istnuk@uzsci.net

С диссертацией можно ознакомиться в Фундаментальной библиотеке Каракалпакского отделения АН Республики Узбекистан (230100, г. Нукус, ул. Амира Тимура, 179 «А»). тел: (8-361)222-68-39).

Автореферат разослан «___» _____ 2010 г.

**Ученый секретарь
Специализированного Совета,
кандидат исторических наук**

С. У. Нуржанов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

Актуальность темы исследования. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан “О совершенствовании деятельности Института истории Академии наук Республики Узбекистан”, разработка и принятие концепции дальнейшего развития исторической науки, опубликование трехтомника “Ўзбекистоннинг янги тарихи”, однотомника “Қарақалпақстаннын жана тарийхи” и другие исследования стали первыми ответами на беспрецедентный взрыв интереса к истории, но и поставили множество проблем перед историками-профессионалами. Суть проблемы заключалась в том, что в изучении колониального прошлого сохранилось еще немало вопросов, оставшихся вне зоны современного исследования. В их числе актуальными является изучение истории формирования и развития Аральской и Амударьинской флотилий.

Как справедливо указывает Президент Республики Узбекистан И.А.Каримов Аральское море в древности и новое время «имело большое транспортное, рыбохозяйственное, климатическое значение. С 1983 года Арал перестал существовать как место добычи рыбы. “Далеко от современной береговой линии можно встретить ржавые остовы некогда мощной рыболовецкой флотилии, разоренные поселки рыбаков”¹.

Потребность в объективном взгляде на историю формирования Аральской и Амударьинской флотилии в связи с Аральской катастрофой ощущается все более настоятельно. Вокруг проблемы Аральской катастрофы происходит явная и скрытая борьба различных тенденций, что вызывает необходимость критического переосмысления прошлого. В такие годы история в наибольшей степени должна выполнять свою основную функцию — роль социальной памяти общества.

Научно-познавательная и практическая значимость исследуемой проблемы обуславливается рядом факторов:

Во-первых, чтобы в полной мере воплотить в жизнь намеченную программу национального возрождения необходимо глубоко уяснить истоки многолетних деформаций.

Во-вторых, “если нам сегодня удастся разъяснить людям нелепость, пагубность старого строя в политическом, экономическом и нравственном отношении, почему он абсолютно противоречил нашим национальным интересам, тогда люди найдут правильный путь”².

Исследование истории Аральской и Амударьинской флотилий имеет важное значение и для современности. Как известно, Узбекистан предпола-

¹ Каримов И.А. По пути безопасности и стабильного развития // Сочинение. – Т. 6. — Ташкент: Узбекистан, 1998. – С.108.

² Каримов И.А. Наша высшая цель — независимость и процветание Родины // Сочинение. – Т. 8. — Ташкент: Узбекистан, 2000. – С.454.

гает совместно со странами Центральной Азии создание транзитных транспортных коридоров, которые обеспечит им выход к морским портам.

Хронологические рамки исследования охватывают период со второй половины XIX века до конца 1920-х годов. Начальная грань исследования связана с началом военной экспансии царской России в Средней Азии и началом создания Аральской флотилии. Конечная грань — 1920-й год, когда были расформированы Аральская и Амударьинская флотилии.

Объект исследования — Аральская и Амударьинская флотилии.

Предмет исследования — военно-политическая и экономическая деятельность Аральской и Амударьинской флотилий на протяжении более 70 лет и ее практические результаты.

Степень изученности проблемы. Данная проблема фрагментарно изучена в обобщающих историографических трудах Средней Азии и Казахстана¹. Востоковедение также внес значительный вклад в изучение данной темы². Большой вклад в историографическом изучении данной проблемы внес Б.В.Лунин³. Данная проблема изучена и в историографических очерках, посвященных завоеванию царской России Средней Азии⁴.

Изучение историографических работ по изучаемой теме свидетельствует, что тщательного исследования историографического наследия по истории Аральской и Амударьинской флотилий мы не находим.

Связь диссертационной работы с тематическими планами НИР — данное исследование является частью научно-исследовательского проекта «История Каракалпакстана (с древнейших времен по сегодняшний день)», осуществляемой отделом истории Института истории, археологии и этнографии Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан.

Цель диссертации — осмыслить уникальный исторический опыт создания и функционирования Аральской и Амударьинской флотилий в

¹ Ахунова М.А., Лунин Б.В. История исторической науки в Узбекистане. Краткий очерк. — Ташкент: Фан, 1970; Камалов С.К. О развитии исторической науки в Советской Каракалпакии // *Общественные науки в Узбекистане* (ОНУз.), 1967, №11. — С.39-43; Утепов К.Т. Историография истории ККАССР. 1917-1977 гг. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 1983; Его же. Великий Октябрь, становление и развитие исторической науки в Каракалпакстане (1917-1987 гг.). — Нукус: Каракалпакстан, 1988; Алланиязов Т.К. Историография становления и развития каракалпакской национальной советской государственности // «Вестник» ККФ АНУз., 1986. — № 1. — С.51-56; Кошанов Б.А., Джумашев А.М. Зарубежная и отечественная историография истории Туркестана, Каракалпакстана и Хорезма в первой четверти XX века. — Нукус: Каракалпакстан, 1997.

² Из истории русского востоковедения и археологии в Туркестане. — Ташкент: Изд-во АНУз., 1958; *Средняя Азия в дореволюционном и советском востоковедении.* — Ташкент, 1965.

³ Лунин Б.В. Жизнь и деятельность академика В.В.Бартольда. — Ташкент: ФАН, 1981.

⁴ Наврузов С. Социально-экономическая и культурная жизнь Хивинского ханства в исторической, историко-географической литературе XIX–XX вв. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 1991; Ахмеджанов Г.А. Российская империя в Центральной Азии. История и историография колониальной политики царизма в Туркестане. — Ташкент: ФАН, 1995; Несипбаева К.Р. Современная англо-американская историография русской экспансии и колонизации Центральной Азии (XIX — начало XX вв.). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Алматы, 1999; Мамаджанов М. Материалы по истории Хивинского ханства. Дисс. ... канд. истор. наук. — Ташкент, 1999; Муниров К. Хоразмда тарихнавислик. — Тошкент: Фафур Фулом, 2002.

1847-1920-е годы. В исследовании проводится ретроспективный анализ и осмысление инструментария и механизма создания этих флотилий.

Конкретные задачи исследования заключаются в следующем:

— критически анализировать историографию истории создания и деятельность Аральской и Амударьинской флотилий в 1847-1920-е годы, показать достижения и пробелы в изучении их истории;

— на основе новых архивных материалов воссоздать достоверную картину создания Аральской флотилии;

— изучить деятельность контр-адмирала А.И.Бутакова по организации научной экспедиции на судах в Аральское море и устье реки Амударья, воздать ему должное в содействии войскам в экспедициях, торговым и воинским перевозкам, защиты прибрежных районов рек Сырдарьи и Амударьи.

— раскрыть роль Аральской флотилии во время боевых действий против Бухарского эмирата (1866–1868), в Хивинском походе (1873);

— показать народно-хозяйственное значение Аральской флотилии за период 1865-1883 гг.

— показать роль Аральской и Амударьинской флотилий для обеспечения российского влияния в колонизированных прибрежных районах Амударьи, строительства Закаспийской военной железной дороги, сообщений воинских гарнизонов на реке с железнодорожной линией, воинских и коммерческих перевозок;

— изучить политическое и военное влияние Амударьинской флотилии в 1918-1920 гг. во время военного противостояния большевиков и антисоветских сил;

— на основе фактического материала подготовить ряд практических рекомендаций исходя из исторического опыта создания и функционирования Аральской и Амударьинской флотилий.

Методологической и теоретической основой исследования служили принципы историзма, объективности, диалектики, идеологии национальной независимости, труды известных историков.

Ориентиром для определения основных проблем исторической науки, послужили для нас сочинения и выступления Президента Республики Узбекистан И.А.Каримова. Приоритетное значение представляют произведения главы нашего государства, где сформулированы основные принципы изучения колониального прошлого нашего народа, обозначены наиболее узловые проблемы нашей истории.

Важной методологической основой исследования являются постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан «О подготовке и издании Новой истории Республики Узбекистан» (1996) и «О деятельности Института истории Академии наук Республики Узбекистан» (1997).

Труды известных ученых Узбекистана и Каракалпакстана Б.В.Лунина, С.К.Камалова, Д.А.Алимовой, Г.А.Ахмеджанова, Н.А.Абдурахимовой, Х.Садыкова явились важной теоретической основой исследования.

Источниковая база. Для изучения истории создания и функционирования Аральской и Амударьинской флотилий диссертантом изучены архивные фонды в Москве, Ташкенте и Нукусе.

1. Центральный государственный военный архив Российской Федерации (Ф.1396. Архив Среднеазиатского пароходства) и Центральный архив Российской армии (фонд 125 – РВС Туркестанского фронта).

2. Центральный государственный архив Республики Узбекистан (Ф. И-1. Канцелярия туркестанского генерал-губернатора. 1867-1917; Ф. Р-17. ЦИК Туркестанской АССР. 1918-1924; Ф. Р-25. СНК Туркестанской АССР. 1917-1924; ф. 149. Туркрыба. 1918-1924, личный фонд академика М.Ю.Юлдашева (ф.715).

3. Центральный государственный архив Республики Каракалпакстан (военные учреждения: фонды № 87, 88, 92, 93, 96; учреждения транспорта и перевозок: фонды 18, 196, 333; ф.168).

Важным источником для исследования истории Аральской и Амударьинской флотилий служит периодическая печать 1847-1920-х гг.: журналы “Русский архив”, “Отечественные записки”, “Записки ИРГО по отделу этнографии”, “Вестник РГО”, “Русский Туркестан” (Санкт-Петербург), “Морской сборник”, “Советское востоковедение” (Москва), “Народное хозяйство”, “Хлопковое дело”, “Плановое хозяйство” (Ташкент) и газеты – “Туркестанские ведомости”, “Экономическая жизнь”, “Наша газета”, “Известия ТуркЦИКа” и “Правда Востока” (Ташкент).

Для восстановления реальной картины исторических событий несомненную важность представляют и опубликованные сборники документов “Хроника событий гражданской войны в Узбекистане” (Ташкент, 1975), “Они боролись за Советскую власть” (Нукус, 1977) и др.

Научная новизна исследования определяется тем, что впервые в отечественной историографии предпринята попытка в комплексе изучить историю создания и функционирования Аральской и Амударьинской флотилий в 1847-1920 гг. и охарактеризовать историю водного транспорта на территории Каракалпакстана.

В работе показана наиболее реальная картина существования во второй половине XIX — в первой четверти XX вв. водных путей сообщения в Аральском море и Амударье, определен вклад флотилий в политическом, военном, культурном, народнохозяйственном развитии края, осмыслена сущность военных экспедиций второй половины XIX в. В диссертации переосмысливаются многие ключевые вопросы восстановления водных путей сообщений Каракалпакстана, критически оценивается опыт создания флотилий, определяются недуги царской и большевистской стратегии, приведшей к

усыханию Аральского моря и потере Амударьи в своих низовьях функций перевозки.

В научный оборот введен огромный массив исторических фактов, новый комплекс архивных документов, дана оценка научным трудам, определен новый взгляд на историю водного транспорта Узбекистана и Каракалпакстана.

Основные положения и результаты исследования, выносимые на защиту:

— историографический анализ материалов и научной литературы по теме исследования показывает, что в историографии мало уделено было внимания на факт функционирования в 1847-1920-х гг. Аральской и Амударьинской флотилий, эта тема была разработана фрагментарно и в основном специалистами по истории рыбного хозяйства Каракалпакстана. В диссертации обосновывается целесообразность изучения истории Аральской и Амударьинской флотилий в контексте политических, военных, хозяйственных и культурных процессов в низовьях Амударьи;

— в создании и функционировании Аральской флотилии важную роль сыграло деятельство контр-адмирала А.И.Бутакова, который оставил огромное научное наследие по истории изучения водного транспорта низовьев Амударьи и Аральского моря;

— Аральская флотилия во время боевых действий против Бухарского эмирата (1866–1868) и в Хивинском походе (1873) сыграла огромное военное и народнохозяйственное значение;

— в составе формирования вооруженных сил России Амударьинская военная флотилия обеспечила российское влияние в колонизированных прибрежных районах Амударьи, строительстве Закаспийской военной железной дороги, сообщений воинских гарнизонов на реке с железнодорожной линией, воинских и коммерческих перевозок;

— изучение политического и военного влияния Амударьинской флотилии в 1918-1920 гг. во время военного противостояния большевиков и антисоветских сил, свидетельствует, что без этой военной поддержки не было бы поражений народно-освободительного движения в крае;

— на основе фактического материала подготовлен ряд практических рекомендаций исходя из исторического опыта создания и функционирования Аральской и Амударьинской флотилий.

Практическая значимость диссертации обуславливается тем, что она способствует углублению знаний по истории Аральской и Амударьинской флотилий, судоустройства, водных путей сообщений в XIX — первой четверти XX вв., новой истории Каракалпакстана, при чтении спецкурса в Ташкентской военно-морской школе.

Проведенный в диссертации сопоставительный анализ, теоретические обобщения окажут содействие в преодолении пробелов в отечественной историографии.

Результаты исследования и рекомендации, сформулированные автором, могут быть использованы в обеспечении задач экономического развития общества. Они могут найти применение при написании обобщающих трудов по новой истории Каракалпакстана, в подготовке монографических исследований, связанных с проблемами развития нашей республики.

Не менее важно и то, что основные моменты и выводы данной диссертации могут быть использованы в понимании современного состояния сферы народного хозяйства республики и в выработке практических мер структурного преобразования экономики и углубления реформ соответствующими министерствами и ведомствами, непосредственно занимающихся проблемами водного хозяйства и осуществляющих преобразования в данной отрасли, для деятельности речных портов и пограничных военных катеров.

Апробация исследования. Основные положения и результаты исследования были представлены диссертантом на республиканских научных конференциях профессорско-преподавательского состава Каракалпакского государственного университета (Нукус: 2005, 2007), Высшего педагогического института при Национальном университете Узбекистана (Ташкент, 2007), Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан (Нукус, 2009).

Диссертация была обсуждена на объединенном заседании кафедр “История Узбекистана” и “История и археология” КГУ, на заседании отдела истории ИИАЭ ККО АН РУз., на заседании научного семинара “История и история культуры народов Южного Приаралья” ИИАЭ ККО АН РУз., научного семинара Института истории АН РУз, на заседании Ученого Совета ИИАЭ ККО АН РУз и рекомендована к защите.

Опубликованность результатов. Основные положения и выводы диссертационной работы отражены в 10 научных статьях, опубликованных на страницах научных журналов республиканского масштаба.

Структура диссертации: состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и источников, приложений. Общий объем – 150 стр.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснована актуальность избранной темы, показаны цель и задачи, хронологические рамки, охарактеризованы теоретико-концептуальные основы, научная новизна и практическая значимость исследования.

В первой главе — “**Историография истории Аральской и Амударьинской флотилий**” отмечается, что сложилась более 150-летняя традиция в изучении и исследовании обозначенной проблемы. Историографию можно условно делить на три периода: исследования в 1848-1917 гг.; “советская историография”; труды, созданные в период независимости.

Украинский просветитель и художник Т.Г.Шевченко в 1848-1849 гг. впервые в истории запечатлел Арал, его острова и берега в обширной серии акварелей, карандашных рисунков и множестве эскизных набросков с натуры. Интересны, естественно, исследования самих участников Аральской флотилии. А.И.Бутаковым были опубликованы "Сведения об экспедиции, снаряженной для описи Аральского моря в 1848 году"¹. В других статьях А.И.Бутаков дал очень подробные и важные сведения о политических событиях в Хивинском ханстве и восстании в Кунграде в 1858-1859 гг.²

Роль Аральской флотилии при осуществлении посольства России в Хиву и Бухару в 1858 года освещен в трудах самих послов³. Ценными историографическими материалами являются труды А.В.Каульбарса, А.Л.Куна, Ризы Кули Мирзы, написанные непосредственно после завоевания Хивы в 1873 г.⁴

Очень интересна записка Н.А.Северцова, адресованная генерал-губернатору Туркестанского края К.П.Кауфману в 1875 году "Об устройстве дороги между Сырдарьей и Амударьей путем восстановления течения Джанадарьи"⁵. Огромное значение для исторического и этнографического изучения Приаралья имели труды Чокана Валиханова⁶. Свод исторических данных об Аральском море и низовьях Амударьи дал академик В.В.Бартольд⁷.

В советской историографии А.М.Комков анализировал картографические источники по истории Аральского моря и Амударьи, начиная с маршрутных съемок И.Муравина (XVIII в.) и А.И.Бутова (1849)

¹ Карта Аральского моря составленная с описей капитан-лейтенанта Бутова и корпуса флотских штурманов прапорщика Поспелова в 1848 и 1849 гг. — Санкт-Петербург: Гидрографический департамент Морского министерства. 1850; Бутов А.И. Сведения об экспедиции, снаряженной для описи Аральского моря в 1848 г. // "Вестник" РГО. — Санкт-Петербург, 1853. — Ч. 7. — Кн. I; Донесение капитана Бутова полковнику Игнатьеву // "Русский вестник". — Санкт-Петербург. 1871. — № 3.

² Бутов А.И. Дельта и устье реки Амударьи // Отечественные записки. — Санкт-Петербург (СПб.), 1866. январь. — С.128-138; Его же. Несколько страниц по истории Хивы // Туркестанские ведомости. 1871. № 98; Его же. Берега Аральского моря // Туркестанские ведомости, 1872. №48-50; Его же. Эпизод из современной истории Средней Азии // Отечественные записки. — СПб., 1875, ноябрь.

³ Залесов И. Посольство в Хиву и Бухару полковника Игнатьева. 1858. // "Русский вестник". 1871. февраль-март; Миссия в Хиву и Бухару в 1858 г. флигель-адъютанта полковника Игнатьева. — СПб., 1897; Нигматов Т.Н. Характеристика основных изданных источников по взаимоотношениям Хивинского ханства с Россией в 20–50-х годах XIX века. — Ташкент, 1955.

⁴ Каульбарс А.В. Низовья Амударьи, описанные по собственным исследованиям в 1873 г. // Записки РГО по отделу общей этнографии. — СПб., 1881. — Кн. XIX; Кун А.Л. Заметки о Хивинском ханстве // Туркестанские ведомости. 1873. № 46; Его же. Культурный оазис Хивинского ханства // Туркестанские ведомости. 1874. № 6 и № 9; Его же. Поездка по Хивинскому ханству в 1873 г. // Известия РГО. — СПб., 1874. — Т. X; Риза Кули Мирза. Краткий очерк Амударьинской области. — СПб., 1875.

⁵ Центральный Государственный архив Республики Узбекистан (ЦГА РУз.), ф. И-1, оп. 16, д. 636, лл. 11-15; д. 938, лл. 31-42. Автограф Н.А.Северцова.

⁶ См.: Момынова Ш. Вклад Ч.Ч.Валиханова в развитие русского востоковедения // "Отан тарихи". — Алматы. 2001. — № 2.

⁷ См.: Жалменова О.П. Аму-Дарьинская проблема в творчестве В.В. Бартольда. Рукоп. деп. в ИНИОН АН СССР 25.02.1991. № 44004. — 42 с.; Ее же. Академик В.В. Бартольд о каракалпаках и Каракалпакии // "Вестник" ККФ АНУз. — Нукус, 1990. — № 3. — С.72-77.

до 30-х годов XX в.¹ В 1935 г. были введены в научный оборот источники по истории завоевания Россией Хивинского ханства, ценные материалы по хозяйству народов низовьев Амударьи². Значительный интерес представляет освещение П.П.Иванова истории каракалпакско-казахско-хивинских отношений, истории Аральской и Амударьинской флотилий³.

В 1943 г. Е.К.Бетгер защитил кандидатскую диссертацию и опубликовал “Дневные записки” А.И.Бутакова, которые извлечены из двух его собственноручных дневников: 1848-1849 и 1849-1852 гг.⁴ Огромное значение имеют также обзоры русских путешествий и экспедиций, публикация источников⁵.

Этнограф Т.А.Жданко обратила внимание на традиции рыболовства и рыбной промысли каракалпакского народа⁶. В работах археолога Я.Г.Гулямова имеются весьма ценные материалы по истории рыболовства и рыбной промысли народов Хорезмского оазиса⁷. Академик С.К.Камалов ввел в научный оборот ценные документы по истории Кунградского восстания 1858-1859 годов⁸. По его данным, рыбаки-каракалпаки оказали помощь капитану Аральской флотилии Ситникову в ходе продвижения его из Арала по направлению к Кунграду.

История Аральской флотилии также была освещена в трудах Р.Косбергенова⁹ и У.Х.Шалекенова¹⁰. М.Ю.Юлдашев посвятил статью истории Аральской флотилии, в котором приводятся документы по рыболовству народов низовьев Амударьи и созданию пароходства в 30-годы

¹ Комков А.М. Картографическая изученность ККАССР // Каракалпакия. Труды первой конференции по изучению производительных сил Каракалпакской АССР. – Т. 2. — Л., 1934. — С.230-246.

² Материалы по истории каракалпаков // Труды ИВ АН, — М.-Л., 1935. — Т. 7.

³ Иванов П.П. Архив хивинских ханов XIX в. Исследование и описание документов с историческим введением. — Л., 1940; Его же. Очерки по истории Средней Азии (XVI — середина XIX в.). — М., 1958.

⁴ Бетгер Е.К. Дневник А.И.Бутакова, как материал для его биографии и для истории изучения Аральского бассейна. Дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 1942. — 186 с.; Его же. Дневные записки плавания А.И.Бутакова на шхуне “Константин” для исследования Аральского моря в 1848-1849 гг.— Ташкент, 1953. — 60 с.; Его же. Дневники А.И.Бутакова и их судьба // “Известия” АНУз. — Ташкент, 1953. — № 2. — С.88-91.

⁵ Обзор русских путешествий и экспедиций в Среднюю Азию. — Ташкент: Изд-во САГУ, 1955-1962. — Ч. 1-4; Лунин Б.В. История Узбекистана в источниках. Узбекистан в сообщениях путешественников и ученых (20-80-е годы XIX в.). — Ташкент: ФАН, 1990. — 196 с.

⁶ Жданко Т.А. Очерки исторической этнографии каракалпаков. — М.-Л., 1950; Ее же. Каракалпаки Хорезмского оазиса // Труды ХАЭЭ. — М., 1952. — Т. I. — С.461-566.

⁷ Гулямов Я.Г. История орошения Хорезма с древнейших времен до наших дней. — Ташкент, Изд-во АН Уз., 1957.

⁸ Камалов С.К. Завоевание каракалпаков хивинскими ханами в конце XVII — начале XIX вв. — Нукус: ККИЗ, 1958; Его же. Каракалпаки в ХУШ — 60-х годах XIX в. К истории взаимоотношений в России и среднеазиатскими ханствами. — Ташкент, 1968; Камалов С.К., Уббиниязов Ж., Кошанов А. Из истории взаимоотношений каракалпаков с другими народами Средней Азии и Казахстана в ХУП — начале XX вв. (Очерк политических, экономических и культурных связей). — Ташкент: ФАН, 1988. — 108 с.

⁹ Косбергенов Р. Каракалпакстаннын Россияга косьлыуы. Тарийхый-этнографиялык монография. — Нокис: Каракалпакстан. 1972. — 445 с.

¹⁰ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи. К истории взаимоотношений народов Каракалпакии в ХУШ-XX вв. — Ташкент: ФАН, 1966. — 335 с.

XX века¹. Аральская флотилия, проблемы рыболовства также были объектом статей историка А.С.Садыкова².

В работах К.Сарыбаева большое внимание уделено реке Амударья и каналам³. Рыболовство, как один из самостоятельных видов хозяйственной деятельности каракалпаков, стал объектом этнографического изучения А.Утемисова⁴.

В Москве и Ташкенте были опубликованы материалы архива хивинских ханов⁵. Т.Г.Тухтаматов отмечает, что накануне 1917 года в Амударьинском отделе часть рыбы употреблялись населением, а большая часть на пароходах отправлялась в Аральск, а оттуда в Россию⁶. Отдельные страницы истории рыболовства, Аральской и Амударьинской флотилий отражены в воспоминаниях⁷. История Аральской и Амударьинской флотилий в 1917-1920 годы нашли отражение в монографиях Я.М.Досумова⁸, в статье Ж.Уббиниязова⁹.

История Аральской и Амударьинской флотилий, Амударьинского пароходства также изучена в контексте военно-политической истории Хивинского ханства в хорезмской историографии¹⁰.

Историография периода независимости начала обратить внимание и на деятельность Аральской и Амударьинской флотилий¹¹. Изучение зарубежной

¹ Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // ОНУз. — Ташкент, 1961. — № 12. — С. 30-39.

² Садыков А.С. Заметки к истории рыболовства в Хивинском ханстве // Труды ТашГУ. Новая серия. — Вып. 150. — Ташкент, 1959. — С.37-43; Его же. Попытка организации товарищества хивинских каюшников «Дарга-Дарья» (1912-1914 гг.) // Труды ТашГУ. Новая серия. — Вып. 196. — Ташкент, 1962. — С.62-67.

³ Сарыбаев К. К истории орошения Каракалпакстана. — Нукус: Каракалпакстан 1971; Его же. Аграрный вопрос в Каракалпакии (конец XIX — начало XX вв.).— Нукус: Каракалпакстан. 1972.

⁴ Утемисов А. Быт и культура рыбаков побережья Южного Арала. Конец XIX — 60-е годы XX в. — Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 1971; Его же. Каракалпакстан балыкшылары. — Нукус: Каракалпакстан, 1977.

⁵ Документы архива Хивинских ханов по истории и этнографии каракалпаков. Подбор документов, введение, перевод, примечания и указатели Ю.Э.Брегеля. — М.: Наука, 1967. — 540 с.; Жалилов А. Хива давлат хужжатлари. — Тошкент: ФАН, 1966; Его же. XIX-XX аср бошларидаги каракалпоқлар тарихига оид муҳим хужжатлар. — Тошкент: ФАН, 1977. — 150 с.; Его же Из истории каракалпаков XIX — нач. XX вв. — Ташкент: ФАН, 1986.

⁶ Тухтаматов Т.Г. Амударьинский отдел. Социально-экономическое и политическое значение для Хорезмского оазиса. — Нукус: Каракалпакстан, 1977. — С.122.

⁷ Они боролись за Советскую власть. Воспоминания участников Октябрьской революции и гражданской войны в Каракалпакии. Нукус: Каракалпакстан. 1977. — 174 с.; Капустин Г.А. В низовьях Амударьи. — Нукус: Каракалпакия, 1967. — 161 с.

⁸ Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР (1917–1927 гг.). —Ташкент: Наука, 1960; Его же. Каракалпакия в годы гражданской войны 1918-1920 гг. —Нукус: Каракалпакстан, 1975.

⁹ Уббиниязов Ж. Амударьинская флотилия и ее значение в торговых отношениях Хорезмского оазиса // “Вестник” ККФ АН Уз. — Нукус, 1980. № 4. — С.62-64.

¹⁰ Хоразм тарихи. 1-2 жилд. — Урганч, 1996; Матниёзов М. Хоразм тарихи. — Урганч, 2005.

¹¹ Исаков Ф.Б. Национальная политика царизма в Туркестане (1867-1917 гг.). — Ташкент: Фан, 1997; Ўзбекистоннинг янги тарихи. 1-2 китоб. — Тошкент: Шарк, 2000; Мустабид тузумнинг Ўзбекистон миллий бойликларини талаш сиёсати: тарих шохидлиги ва сабоқлари (1865-1990 йй.). — Тошкент: Шарк, 2000; Туркестан в начале XX века: К истории национальной независимости. Рук. проекта: Д.А.Алимова. — Ташкент: Шарк, 2000; Исторический опыт защиты отечества. Военная история Казахстана. — Алматы, 1999; История Казахстана (с древнейших времен до наших дней). В 5-ти томах. — Т.3. — Алматы: Атамурта, 2000; Взаимодействие Казахстана с сопредельными странами в XVIII — начале XX вв.: современный взгляд на проблему. Межд. научн. конф. 10-11 декабря. 2004 г. — Астана, 2004; Мавлонов Ў. Марказий Осёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. — Т.: Akademiya. 2008. 432 б.

историографии Хивинского ханства в целом, историографии Аральской и Амударьинской флотилии, только начинается складываться¹.

Деятельность Аральской и Амударьинской флотилий нашла отражение в “Новой истории Каракалпакстана”². Работы С.К.Камалова³, К.С.Сарыбаева⁴, Б.Кошанова⁵, М.К.Сарыбаева⁶, М.К.Сейтимбетова⁷, С.С.Сайманова⁸, Б.М.Бекимбетова⁹ и др. ученых восполнили историю Аральской и Амударьинской флотилий.

Во второй главе — **“История создания и деятельности Аральской военной флотилии”** прослеживаются политические, экономические, научные, культурные и практические аспекты создания Аральской флотилии.

18 февраля 1848 г. генерал-губернатор Оренбургского края В.А.Обручев писал императору о том, что на это лето предназначено обозрение в подробности Аральского моря¹⁰. Капитан-лейтенант А.И.Бутаков был назначен начальником экспедиции для съемки и промера Аральского моря, который справедливо считал, что для того чтобы извлечь из Аральского моря какую-нибудь пользу, “необходимы пароходы, а с парусными судами не сделаешь много”.

27 января 1849 г. А.И.Бутаков пережил радость первого признания своего высокого научного подвига — с очередной почтой на остров Кос-Арал был доставлен диплом об избрании его в действительные члены Русского географического общества. Результатом двухлетних работ

¹ Ртвеладзе Э.В. К зарубежной историографии Хивы // ОНУз. — Ташкент, 1997. — № 7-8. — С.112-113; Масалиева О. XX аср инглиз-америка тарихшунослигида Бухоро, Хива ва Кўкон хонликлари тарихи. Тарих фан. ном. дисс... — Тошкент, 1999; Махмудов М., Шарипов У. Хивинское ханство в зарубежной историографии // “Вестник” ККО АН РУз., 2006. — №2. — С.39-42.

² Каракалпакстаннын жана тарийхи. Каракалпакстан XIX асирдин екинши ярымынан XXI асирге шекем. — Нукус: Каракалпакстан, 2003. — 556 с.

³ Камалов С.К. Вамбери каракалпаклар хаккында // “Вестник” ККО АН РУз. — Нукус, 1998; Его же. Каракалпаклардын халык болып калиплесиуи хам онын мамлекетлигинин тарийхынан. // “Вестник” ККО АН РУз., 2001; Его же. XIX асирде каракалпаклардын мамлекетшилигин тиклеген кахарман. — Нукус: Каракалпакстан, 2006.

⁴ Сарыбаев К.С. История орошения Каракалпакстана (с конца XIX века до наших дней).— Нукус: Каракалпакстан, 1995.

⁵ Кошанов Б. Право на вторжение... Неизвестные страницы истории Каракалпакии и Хорезма в 1919-1920 гг. — Нукус: Каракалпакстан, 1993; Кошанов Б., Сейтназаров М. Революция? Вторжение? События в Хивинском ханстве в 1919-1920 гг. — Нукус: Билим, 1997.

⁶ Сарыбаев М.К. Из истории хлопководства Каракалпакстана в конце XIX — начале XX века. — Ташкент, 2006; Его же. Политика хлопковой монокультуры Советской власти в Каракалпакстане и ее последствия (1917-1990 гг.). — Ташкент, 2008.

⁷ Сейтимбетов М. Дневник М.Н.Чернышевского “Через Усть-Урт в Среднюю Азию” и его значение // Каспий-Арал өниринин тарихи-мадени муралары атамасындагы халык-аралык конференция материаллары. Актау, 2007; Его же. Рус изертлеушилеринын мийнетлеринде Каракалпакстан тарийхи бойынша маглыуматлар (XIX асир акыры XX асир басы) // “Вестник” КГУ. — Нукус, 2008. — № 1.

⁸ Сайманов С.С. История города Кунграда (ХУШ — первая половина XIX вв.). — Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Нукус, 2001; Его же. Русские миссии и посольства в Хивинском ханстве (XVIII — первое половина XIX вв.) // “Восток Запад: аспекты взаимодействия”. — Ташкент, 2006. — С. 161-164.

⁹ Бекимбетов Б.М. История общественно-политического движения за спасение Аральского моря (1960-1990-е годы.). — Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Нукус, 2007. — 21 с.

¹⁰ ЦГА РУз., ф. И-715, оп. 1, д.9, л. 210-212.

экспедиции Бутакова явилась первая морская (меркаторская) карта Аральского моря, изданная в 1850 году Гидрографическим департаментом Морского министерства. К отчетным материалам экспедиции Бутакова был приложен альбом видов берегов Аральского моря, выполненных Тарасом Шевченко в течение компаний 1848 и 1849 годов.

В 1852 году А.И.Бутаков доставил в разобранном виде в Раим пароход “Перовский” и железный паровой баркас “Обручев”, которые положившие начало созданию Аральской флотилии. В 1853 году Бутаков, назначенный начальником флотилии, совершил первое в истории плавание по Сырдарье на пароходе “Перовский”. В 1858–1859 гг., осуществляя содействие русской учено-дипломатической миссии в Хиву, Бутаков произвел на пароходах первое в истории гидрографическое исследование Амударьи, поднявшись вверх по реке до Нукуса.

В 1858 г. А.И.Бутаков поступал в распоряжение руководителя миссии. полковника Игнатьева в Хиву и Бухару. Бутакову удалось достичь Кунграда. Архивные материалы и донесения Бутакова позволяют осветить хронику деятельности Аральской флотилии во время Кунградского восстания 1858-1859 гг.

В письме командующего войсками Оренбургского края генерала-адъютанта Крыжановского Военному министру от 20 апреля 1865 г. № 240 отмечается, что одно из главных условий успехов в Средней Азии и упрочения там владычества, а равно и торговых сношений, заключается в удовлетворительном состоянии Аральской флотилии¹.

В феврале 1873 г. царские войска в составе пяти отрядов (Красноводского, Мангышлакского, Оренбургского, Казалинского и Ташкентского — всего более около 13000 чел.) и Аральской флотилии под командованием А.П.Ситникова начали наступление на Хиву. В состав флотилии находились два парохода: “Самарканд” и “Перовский” с тремя баржами. Экипаж состоял из 8 офицеров, 1 врача, 259 нижних чинов, в том числе двух топографов².

1 августа 1873 г. полковник генерального штаба А.В.Каульбарс, исследуя низовья Амударьи, отыскал судоходный путь в Аральское море через многоводный проток Амударьи — Куванчжарму, Даукаринские озера т реку Яны-Суу. Этим путем пароходы Аральской флотилии стали регулярно совершать рейсы из Казалинска через Аральское море в Амударью. На берегах Амударьи был построен крепость Кабаклы.

Газета “Голос” в 1874 г. поместила сообщение своего корреспондента из Чимбая, который писал: “25 июля в 4 часа дня пароход “Перовский” пришел в Нукус, появившись неожиданно перед изумленными жителями города”³. Как подчеркивает французский географ Элизе Реклю “с этой поры

¹ ЦГА РУз., ф.-И-2740, оп. 2, д.50, л.16.

² Там же.

³ В Нукусе // Голос, 1874. – № 231.

судоходство по Нижнему Аму никогда не прерывалось, несмотря на препятствия, встречаемые при входе в реку и на быстрое течение, которое пароходы с трудом преодолевают”¹.

“Туркестанские ведомости” писала: “22 марта 1877 г. пароход “Самарканд” отправился в плавание из Петро-Александровска. До Учкудука шел благоплучно. 30 марта подошел к крепости Кабаклы, 3 апреля продолжал плавание, погрузив прибывшие на каюках дрова. 7 апреля подошел к Чарджоу. Обратное плавание совершил быстрее, прибыв в Петро-Александровск 18 апреля»².

В 1878 году производились срочные пароходные рейсы между Казалинском и Нукусом пароходом “Самарканд” с баржею № 9. Расписание рейсов было следующее: пароход уходил из Казалинска 15 мая, приходил в Нукус 29 мая, стоянка 5 сут., выходил 4 июня и т.д., т.е. совершал рейс туда в 15 суток. И обратно в 7-8 сут., а с остановкой в Нукусе всего пребывал в рейсе 28 суток³.

В 1878 г. состав Аральской флотилии входили следующие суда: “Самарканд”, “Арал”, “Ташкент”, “Сырдарья”, паровой баркас “Обручев”. Десять барж № 1 по 10 включительно, пять паромов, плонкаут из 2-х железных ящиков и десять баркасов⁴.

26 октября 1882 г. генерал-адъютантом М.Г.Черняевым была учреждена комиссия по упразднению Аральской флотилии и 7-апреля 1883-года пароходы решено было продать в лом. Главным доводом против флотилии было то, что казенное военное пароходство мешает развитию частного, стоит 200.000 руб. в год, а пользы приносит мало. 16 июня 1883 г. генерал Черняев телеграфировал из Петербурга требование о высылке в верховный штаб инвентаря всего имущества Аральской флотилии, которое должно быть передано в виде премии предпринимателям пароходства по Амударье, сверх чего последним было еще предложена субсидия в размере 150000 руб в год⁵. В то время в Аральской флотилии состояло налицо: паровой баркас “Обручев”, пароход “Ташкент”, “Перовский”, “Сырдарья”, и “Арал”⁶.

Новому генерал-губернатору Туркестана Н.О.Розенбаху в 1884 г. пришлось вновь восстанавливать упраздненную Аральскую флотилию, так как пароходы для Амударьинской флотилии еще не были заказаны. Осенью того же года был спущен на воду паровой баркас “Обручев”, который плавал между Казалинском и Перовском. Пароходы Аральской флотилии плавали до 1888 года.

Когда решено было провести Закаспийскую военную железную дорогу от Ашхабада до Амударьи и далее, то в виду затруднительности устройства

¹ Реклю Э. Земля и люди // Новая всемирная география. Б.м. – Т. 6. – 1898. – С. 357.

² В низовьях Амударьи // Туркестанские ведомости, 1877, № 38.

³ ЦГА РУз., ф.И-2740, оп. 2, д. 50, л.17

⁴ Там же. – л. 18.

⁵ Там же. – л. 19.

⁶ ЦГИА РФ, ф.1396, оп.1, д. 232, л.477.

постоянного моста, проектировано было учредить Амударьинскую флотилию, для которой на первое время признавалось достаточным построить два парохода с двумя баржами. Генерал Н.О.Розенбах даже думал отправить пароход “Ташкент” вверх по Амударье без груза для переправы войск, с целью занять только левый берег Афганистана.

В 1887 г. английской фирме “Буц и Помпей” в Петербурге были заказаны 2 парохода и 2 баржи. Пароходам дали название “Царь” и “Царица”, а баржам — “Петербург” и “Москва”. При осадке 75 см. эти пароходы имели корпуса длиной 45 м. В 1891 г. пароход “Царица” доставил имущества Аральской флотилии в Чарджуй, израсходовав на 7000 руб. нефти¹. Летом того же года пароходами из Казалинска в Чарджуй доставили четырехсильную паровую машину с проводами; два токарных станка и один винторез; три гидравлических прессы для резания металла продавливания дыр. Прочее имущество Аральской флотилии было продано за бесценок. Так закончилась вежа связанной с Аральской флотилией.

В третьей главе — “Создание и деятельность Амударьинской флотилии” подчеркивается, что для обеспечения российского влияния в колонизированной Средней Азии в 1880-1888 гг. была построена Закаспийская железная дорога (от Узун-Ата до Самарканда). Для строительства этой стратегической дороги, сообщений воинских гарнизонов на реке с железнодорожной линией, воинских и коммерческих перевозок, Россия приступила к строительству разветвленной сети коммуникаций. В 1886-1887 гг. была создана Амударьинская военная флотилия. Первоначальная цель ее существования определена в § 1 ее устава, который гласит: “Амударьинская флотилия имеет назначением:

1. Поддержание срочного буксирно-пассажирского сообщения, а равно перевозку грузов для казны и частных лиц по реке Амударья;
2. Содействовать войсками 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”².

Управление и порт Амударьинской флотилии находились в Чарджуе. В 1887 г. открылось пароходное движение по Амударье, сначала от Чарджуя до Керки, затем — и до Термеза. В 1888 г. буксирно-пассажирские пароходы “Царь”, “Царица”, баржи “Москва” и “Петербург” (грузоподъемностью 10 тыс. пудов) начали плавание на участке от Петро-Александровска до Керки.

Значение перевозок Амударьинской флотилией по Амударье в связи со строительством Среднеазиатской и Ташкентско-Оренбургской железных дорог еще более возросло: “по отношению Среднеазиатской железной

¹ ЦГА РУз., ф.И-2740, оп. 2, д. 50, л. 23.

² ЦГА РУз., ф.И-1089, оп.1, д. 54, л. 2.

дороги, Амударьинский водный путь, с одной стороны, является для нее естественным подъездным путем, собирающим к станции Чарджуй грузы сверенного Афганистана, юго-восточной и побережной Бухары, Хивы и Амударьинского отдела для дальнейшей отправки в европейскую России, с другой стороны — тот же водный путь служит для отправки из Чарджуя русских товаров в те же сопредельные нам страны, омываемые водами Амударьи”¹.

В 1895-1901 гг. флотилия пополнилась 4 пароходами, 2 паровыми катерами, паровым барказом, 13 баржами: в 1894 г. в Чарджоу построили пароход "Цесаревич", в 1898 г. спущены на воду пароходы "Великий князь", "Великая княжна Ольга", в 1901 г. — пароход "Император Николай II" и катер "Екатеринослав"². Суда поддерживали срочные почтово-пассажирские и грузовые рейсы на участках Чарджуй — Петро-Александровск и Чарджуй — Керки-Келиф — Термез, отдельные пароходы через Аральское море ходили на реку Сырдарью. Навигация продолжалась 8,5 — 10 месяцев в году. По состоянию на 1905-1908 гг. ежегодно совершалось в среднем 77 рейсов, перевозилось 17 тыс. пассажиров и 530 тыс. пудов грузов³.

Весь грузооборот Амударьи за 1907 г. составлял 3300 тыс. пудов, распределение их было следующим образом:

— на верхнем участке пути от Файзабад-калы до Патта-Гиссара (Термез) грузооборот составлял до 100 тыс. пудов;

— на среднем — от Патта-Гиссара до Чарджуя — 120 тыс. пудов;

— на нижнем участке — от Чарджуя в Амударьинский отдел и Хивинское ханство — до 2 млн. пудов⁴.

Судами Амударьинской флотилии за навигационный период 1907 года было перевезено 850 тыс. пудов, в том числе 250 тыс. пудов мазута, 138 тыс. пудов казенных и 462 тыс. пудов частных коммерческих грузов. Около 2,5 млн. пудов грузов было перевезено на местных баржах-каюках и верблюдах. Следовательно, частные коммерческие грузы, перевезенные судами Амударьинской флотилии составили 15 % от общего амударьинского грузооборота⁵.

В 1913 г. Амударьинская военная флотилия имела 6 пароходов и 13 металлических барж грузоподъемностью до 10 тыс. пудов. Владельцами судов на Амударье являлись частные лица и акционерное общество "Хива". Оживление торговли и проникновение российского капитала в глубь Средней Азии вызвало увеличение объема речных перевозок. На Амударье существовало судоходство на каюках — больших беспалубных лодках грузоподъемностью 5-50 т.

¹ ЦГВИА РФ. ф.1396, оп.1, д.230, л.74.

² ЦГВИА РФ. ф.148, оп.1, д.7, л.134. Архив Среднеазиатского пароходства, оп.8, д.143, л.103-104.

³ ЦГА РУз., ф.И-1089, оп.1, д. 54, л. 45

⁴ "Туркестанские ведомости" за 1908 год. — №№ 212, 213, 219, 220, 221.

⁵ Подсчитано нами на основе данных «Туркестанские ведомости» за 1908 год. №№ 212, 213, 219, 220

В 1913 г. их насчитывалось около 1,5 тыс. Против течения реки каюки плавали с помощью бечевы, которую тянули с берега. Этот вид транспорта, несмотря на примитивность, играл важную роль в перевозках грузов по Амударье, переправляя до 40-50 тыс. т грузов. Отправление грузов по реке в 1913 г. составляло 129 тыс. и прибытие — 74 тыс. т.¹

Из прибрежных районов суда Амударьинской флотилии перевозили в Россию продукцию сельского хозяйства, а обратно из России — промышленные товары. В навигационный период 1914 г. европейской России судами Амударьинской флотилии было перевезено 457 620 пудов грузов, в том числе хлопка-сырца — 21 937, кожи — 1 627, каракуля — 250, овчины — 1 679, семян льняных — 5 213, шерсти — 3 391, шелковичных коконов — 408 пудов. Из России в Бухару, Хиву и Амударьинский отдел в тот же период Амударьинская флотилия доставила следующие грузы (в пудах): земледельческих орудий — 252, керосина — 16 538, лесных материалов — 27 363, различной мануфактуры — 2 292, сахара — 15 387 и др.²

Наряду с военной флотилией, на Аральском море и Амударье перевозками грузов занимались также частные судовладельцы. Самым крупным было общество “Хива”, хозяевами которого являлись волжские купцы Сироткины и Лапшин. Общество “Хива” имело на Аральском море 5 самоходных судов, 5 парусников и 4 деревянные баржи. На Амударье его флот состоял из 3 пароходов, 1 самоходной и 4 несамоходных барж³.

Амударьинская военная флотилия за время первой мировой войны значительно пострадала. Большая часть флотилии требовала ремонта.

В июле 1918 г. Военно-политический штаб Закаспийского фронта взял свои руки непосредственное руководство военными действиями и в том числе за Амударьинской флотилией.

В конце октября 1918 г. команда парохода “Ташкент” получила приказ Военно-политического штаба Закаспийского фронта срочно следовать в Петро-Александровск буксиром с одной баржей, на которой разместились красногвардейский отряд под командованием Н.А.Шайдакова. Пароходом командовал капитан Панский, машинную команду возглавлял механик Митрофанов, в палубную команду входили Баромыкин, Тоуг, Федоренко, в машинную — Яковлев, Инкин, Гребнев, Митрошин⁴.

Баржу, по приказу командира отряда Кемпчинского пришвартовали доходя 12 км до Петро-Александровска. При подходе к пристани Петро-Александровска, извещая о своем прибытии, пароход дал продолжительные гудки и два артиллерийские выстрела, что подняло боевой дух осажденных и

¹ ЦГА РУз., ф.И-1369, оп.1, д.11, л.2.

² ЦГА РУз., ф.И-16, оп.1, д. 808, лл.10-14.

³ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы. Из истории Среднеазиатского пароходства. — Ашхабад: Ылым, 1983. — С.25.

⁴ Толстых Н.И. По Аму-Дарье война // Они боролись за советскую власть. Воспоминания участников Октябрьской революции и гражданской войны в Каракалпакии. — Нукус: Каракалпакстан, 1977. — С.62.

вызвало панику среди банд Джунаид-хана. Артиллерийским и ружейным огнем с парохода были закрыты путь отступления бандитам Джунаид-хана к переправе Уральский поселок.

Пароход “Ташкент” стоял, скованный льдом всю зиму 1918 г. Ранней весной 1919 г., когда тронулся лед, пароход снялся с прикола и последовал в Чарджуй.

Взамен, в марте 1919 г. сформированный отряд под командованием С.Наумова на двух баржах, буксируемых пароходом “Самарканд” в полной боевой готовности отбыл вниз по Амударье с назначением усилить гарнизон Петро-Александровска. Одновременно левым берегом Амударьи туда же направлялась кавалерия численностью до 120 сабель¹.

В мае 1919 г. на Закаспийском фронте наступил перелом. Команда парохода “Ташкент” получила боевой приказ — срочно доставить баржи “Киев” и “Двина” с боеприпасами из Термеза в Чарджоу. Немало было схваток на пути в Чарджоу, однако “Ташкент” был для врагов неприступной плавучей крепостью.

Дальнейшая деятельность Амударьинской военной флотилии тесно связана с доктриной ЦК РКП (б), Совнаркома РСФСР и полномочного представителя в Средней Азии Турккомиссии. Доминировала идея “Хива и Бухара — внутренний фронт”. В боевых действиях Красной Армии в Туркестане важную роль отводили Амударьинской военной флотилии.

17 августа в Петро-Александровск прибыл отряд под командованием Н.А.Шайдакова для подавления восстания, вспыхнувшего 14 августа 1919 г. К 10 ноября 1919 г. отряд насчитывал 700 человек, при 5 пушках, 4 бомбометах и 6 пулеметах. 11 ноября на буксирном пароходе “Хивинец”, теплоходе “Верный” и трех баржах отряд выступил из Петро-Александровска в направлении крепости Нукус. Конница в 150 сабель пошла по берегам, остальные — на пароходе, теплоходе и 3 баржах.

В ноябре 1919 г. началось вторжение войск Туркестанской республики на территорию Хивинского ханства. Пароход “Хивинец”, теплоход “Верный”, три баржи активно участвовали в этом походе. Отряд во главе с Н.А.Шайдаковым пошел боевым маршрутом — Куныя-Ургенч—Кипчак—Гурлен—Хиву. Третья рота под командованием Д.А.Костюкова осталась в Ходжейли².

“Военная флотилия старого времени, — отмечается в представлении командующего Закаспийским фронтом и военного комиссара г.Чарджоу в 1920 г. — с ее 30 судами, мастерскими, портами и всеми рабочими, с первого момента возникновения Закаспийского фронта, активно встала на защиту. В июле месяце 1918 г. из ее мастерских до 150 человек пошло в ряды Красной

¹ Баширов Х.А. Всесокрушающая лавина // Они боролись за советскую власть. Воспоминания участников Октябрьской революции и гражданской войны в Каракалпакии. — Нукус: Каракалпакстан, 1977. — С.78.

² Левин А.Т. Не померкнет слава тех дней // Там же. — С.115-116.

гвардии на Закаспийский фронт. Десятки судов действовали на фронтах против белого казачества. Другая часть судов была на верхнем плёсе — в Керки, Термезе и сражалась против банд, идущих с Закаспийского фронта, а также против эмирских войск. Умелым руководством командиров, лоцманов и решительными действиями судовых команд, беззаветным их мужеством и храбростью Амударьинская флотилия способствовала ликвидации фронта и полному разгрому противника как на отдельных участках (Хива, Керки, Термез), так и всего фронта в целом»¹.

Амударьинская военная флотилия была сформирована вновь в феврале 1920 г. под командованием Г.Г.Пинского, комиссара С.Крамм (февраль — апрель 1920) с подчинением Туркестанскому фронту. Главная база находилась в г.Чарджоу.

Приказом войскам фронта № 94 от 4 марта 1920 г. из ведения военного начальника дорог Туркестана изымалась Аральская военная флотилия с входившей в нее Амударьинской речной флотилией, для руководства которыми назначался начальник флотилии фронта. Приказом войскам 1 армии № 0120 от 8 января 1920 г. Амударьинская флотилия переходила в подчинение армии.

Амударьинская военная флотилия под командованием М.Н.Калинина (он же и комиссар) в апреле 1920 г. вошла в состав Аральской флотилии. В середине августа 1920 г., по приказу командующего Туркестанским фронтом М.В.Фрунзе, Амударьинская военная флотилия была включена в группировку войск для участия в боях с эмиратом.

Золотыми буквами в летопись Амударьинской военной флотилии вписаны имена И.И.Амелина, А.А.Абрамова, П.Н.Адволоткина, Н.Я.Арзамасцева, И.А.Барамыкина, Ф.С.Бединова, Б.Бетутова, М.Ф.Бородина, Н.В.Бушуева, Д.Д.Головяшкина, М.М.Гольцера, Н.В.Глухова, С.Э.Гребнева, Д.Д.Ефремова, Д.Н.Иванова, В.А.Коваша, М.Г.Краснихина, Э.К.Крумина, Ф.В.Курошина, А.Г.Левина, Н.В.Лейтгольда, М.Г.Морозова, М.Г.Михайлюкова, С.Е.Мангушева, И.Н.Митрофанова, Е.Е.Полузина, С.Я.Росалова, М.А.Пьянкова, И.В.Попова, В.А.Першина, А.Л.Тимошенко, Ф.П.Тишкова, Н.Тихонова, Н.И.Толстых, Н.С.Фролова, Ф.Ф.Хрони, Н.А.Шайдакова, Н.М.Юрочкина и др.

Приказом войскам фронта № 868 от 17 ноября 1920 г. Аральская флотилия передавалась Управлению государственными рыбными промыслами Туркестанской республики. Начались будничные дни флотилии, тесно связанные с перевозкой предметов народного хозяйства в годы восстановления, различных экспериментов типа «новой экономической политики», «индустриализации», «коллективизации сельского хозяйства».

¹ Центральный архив Российской армии. (ЦАРА).– Ф.110, оп. 1, д. 266, л. 4..

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Научная экспедиция А.И.Бутакова впервые в истории дала точную карту Аральского моря, открыла неизвестные острова, внесла большой вклад в географическую и историческую науку. Именно научная и военная деятельность контр-адмирала А.И.Бутакова заложила основы формирования Аральской флотилии.

Аральская флотилия активно участвовала в военно-политических событиях в бассейне Аральского моря, в частности в низовьях Амударьи, когда в 1858-1859 гг. в Кунграде вспыхнула восстание под предводительством Мухаммед Фена хана.

В дальнейшем Аральская флотилия расширилась, появились новые суда и баржи, строились форты и укрепления, тем самым создав плацдарм захвата Хивинского ханства.

Аральская флотилия активно участвовала в Хивинском походе русских войск, обеспечила пароходами успешное продвижение Оренбургского отряда.

В 1870-1883 гг. Аральская флотилия приобрела новые пароходы и баржи, расширились перевозки грузов.

Амударьинская флотилия активно участвовала в гражданской войне в Средней Азии, содействовала войскам Туркестанского фронта при разгроме антисоветских сил. Насчитывала 10 канонерских лодок, 2 катера и 19 вспомогательных судов.

Исследование исторического опыта деятельности Аральской и Амударьинской флотилий имеет важное значение и для современности. Ибо, Узбекистан предполагает совместно со странами Центральной Азии создание транзитных транспортных коридоров, которые обеспечит им выход к морским портам и будут способствовать возрождению древней магистрали Великого шелкового пути. С этой целью был заключен межправительственный договор стран Средней Азии, других стран Организации Экономического сотрудничества (ЭКО) и осуществляется строительство железнодорожной линии Теджен-Серахс-Мешхед, являющейся частью Трансазиатской магистрали, которая соединяет Пекин со Стамбулом. Открытие движения по этому транспортному коридору, выход в страны Азиатской части Тихого океана и на Запад — в Турции и дальше в Европу сократит перевоз более чем в два раза. Большое значение в коммуникационном и транспортном обеспечении Узбекистана имеет реализация проекта «Трасека» в рамках программы «ТАСИС», предусматривающего формирование транскавказской магистрали, проходящей через Средней Азию, Азербайджан, Грузию к портам Черного моря.

В укреплении независимости и дальнейшем развитии Республики Узбекистан большое место занимает водный транспорт. Речной флот в 1994

г. был преобразован в водный транспорт Узбекистана. На базе Узбекстанского подразделения Среднеазиатского пароходства были созданы производственные объединения: «Термезский речной порт», «Хорезмский речной флот», «Каракалпакский речной флот» при корпорации «Узавтотранс». Водный транспорт Узбекистана сейчас насчитывает около 150 теплоходов, баржи, землесосы, плавучие экскаваторы, портовые краны и другие технические средства. Общая протяженность водных путей Узбекистана насчитывает около 1000 км. Народнохозяйственные грузы в основном перевозятся через Термез-Хайратон, Шарлауук-Турткуль, Ходжейли-Турткуль, Ходжейли-Беруний, Каратау-Тахиаташ. Как видно, на территории Республики Каракалпакстан находятся важные порты. В 1998 г. речным флотом Узбекистана было перевезено более 1 млн. тонн груза.

Даны практические рекомендации:

- Назрела необходимость издания усилиями ученых Центральной Азии ряд монографий и брошюр по теме «История Аральского моря, судоходства по Амударье и Сырдарье с древнейших времен до наших дней», в которых должны найти отражение история создания и функционирования флотилий на Аральском море и реках Амударья и Сырдарья. Подобные исследования позволят проследить многовековую историю развития судоходства в низовьях Амударьи и Сырдарьи;
- В условиях современных реалий проблемы экологии приобретают приоритетное значение. В этой связи представляется весьма полезным использовать фотографии некогда мощной рыболовецкой флотилии при организации музеев экотуризма в Каракалпакстане, направленных на бережное использование природы;
- Большая работа проводится в рамках принятой Программы действий по охране окружающей среды Республики Узбекистан на период 2008-2012 годы. Важнейшая задача сегодня – сохранить природный биологический фонд Приаралья, сократить губительное воздействие Аральского кризиса на окружающую среду и, самое главное, на жизнедеятельность проживающих здесь сотен тысяч и миллионов людей. Это особо подчеркнул Президент Республики Узбекистан Ислам Каримов в своем выступлении 20 сентября 2010 г. на пленарном заседании саммита ООН, посвященном Целям развития тысячелетия. Нужно усилить агитационно-пропагандистскую работу в этом направлении.

Список опубликованных работ:

1. Сулайманов С.А. Изучение А.Бутаковым Аральского моря во второй половине XIX в. // “Вестник” ККО АНРУ., 2006. – № 2. – С. 53-56
2. Сулайманов С.А. История создания Аральской военной флотилии // Материалы международной научной конференции “Восток-Запад: аспекты взаимодействия”. — Ташкент, 2006. – С.169-172
3. Сулайманов С.А. Аральская флотилия и описание островов Аральского моря // “Вестник” ККО АНРУз., 2007. – № 2. – С. 68-70
4. Сайманов С.С., Сулайманов С.А. Пути сообщения Хивинского ханства // “Вестник” ККО АНРУз., 2007. – № 3.– С.64-65
5. Сулайманов С.А., Сапаров Н.Ж. О судоходстве по реке Амударья и его руслах // Материалы Международного симпозиума “Приаралья на перекрестке культур”, посвященного 100-летию со дня рождения С.П.Толстова. — Нукус, 2007. – С.81-82
6. Сайманов С.С., Сулайманов С.А. Рыболовство в низовьях Амударьи в XIX в. // “Вестник” ККО АНРУз., 2008. – № 4. – С. 48-50
7. Сулайманов С.А. Торгово-экономические пути связи Хивинского ханства с другими странами в XIX в. // Материалы IV международной научно-практической конференции “Егуновские чтения”. — Улан-Удэ, 2008. – С. 212-213
8. Сулайманов С.А., Сайманов С.С. Низовья Амударьи на рисунках XIX века // “Вестник” КГУ. — Нукус, 2009. – № 2. – С. 62-65
9. Сулайманов С.А. К изучению историографии истории Аральской и Амударьинской флотилии // Тезисы Республиканской научно-практической конференции “Наука Каракалпакстана: вчера, сегодня, завтра”, посвященной 50-летию Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан. — Нукус, 2009. – С.170-171
10. Сулайманов С.А. История создания и деятельности Аральской флотилии // Материалы II международной научно-практической конференции “Историко-культурное наследие Арало-Каспийского региона”. — Актау, 2010. – С. 87-90

**Тарих фанлари номзоди илмий даражасига талабгор Сулайманов
Саламат Арепбаевичнинг 07.00.01. — “Ўзбекистон тарихи”
ихтисослиги бўйича “Орол ва Амударё флотилияси тарихи (1847-
1920-йй)” мавзусидаги диссертациясининг**

РЕЗЮМЕСИ

Таянч сўзлар: Амударё, Сирдарё, Орол денгизи, флотилия, А.И.Бутаков, тажовуз, Хива юриши, балиқчилик, кемасозлик, биринчи жаҳон уруши, Хива хонлиги, Қорақалпоғистон.

Тадқиқот объекти: Орол ва Амударё флотилияси фаолияти.

Ишнинг мақсади: 1847-1920 йилларда Орол ва Амударё флотилиясининг яратилиши ва хизматининг ноёб тарихий тажрибасининг мағзини чақиш. Тадқиқотда мазкур флотилиянинг асбоб-ускуналар ва механизмлар билан таъминланиши, ретроспектив нуқтаи назаридан чуқур таҳлил қилинади.

Тадқиқот усули: муаммоли-хронологик, солиштирма-таҳлилий, тарихий-ретроспектив, ижтимоий-статистик.

Олинган натижалар ва уларнинг янгилиги: Ишда XIX асрнинг иккинчи ярми — XX асрнинг биринчи чорагида Орол денгизи ва Амударёдаги сув йўллари алоқасининг реал манзараси акс эттирилган, ўлканинг сиёсий, ҳарбий, маданий тараққиётида, халқ хўжалигининг ривожланишида флотилиянинг қўшган ҳиссаси ажратиб кўрсатилган, XIX асрнинг иккинчи ярмидаги ҳарбий экспедицияларнинг моҳияти атрофлича тушунтирилган. Диссертацияда Қорақалпоғистоннинг сув йўллари алоқасини тиклашдаги муҳим масалалар қайта аниқланган, флотилияни ташкил қилиш тажрибаси танқидий баҳоланган, Орол денгизининг қуришига ва Амударёнинг қўйи томонида юк ташиш хизматининг йуқолишига сабаб бўлган подшо ва большевиклар стратегиясининг камчиликларига таъриф берилади.

Ишнинг амалий аҳамияти: Муаллиф томонидан ифодаланган тадқиқот ишларининг ва тавсияларининг натижалари жамятнинг иқтисодий ривожланишида муҳим масалаларни таъминлашда фойдаланилиши мумкин. Улар Қорақалпоғистоннинг янги тарихи бўйича умумлаштирилган асарлар ёзиш, монографик тадқиқотларни таёрлашда татбиқ этилиши мумкин.

Тадбиқ қилиш даражаси ва самарадорлиги: тадқиқот натижалари диссертантнинг илмий анжуманлардаги чиқишларида, шунингдек, илмий мақолаларида ва тезисларида ўз аксини топган.

Қўлланиш соҳаси: “Ўзбекистон тарихи”, “Қорақалпоғистон тарихи”, “Хоразм тарихи” бўйича ўқув қўлланмалари, туризм соҳасида давлат муассасалари амалиёти, ҳарбий ва фуқаролик кемасозлиги.

РЕЗЮМЕ

диссертации Сулайманова Саламат Арепбаевича на тему: “История Аральской и Амударьинской флотилий (1847-1920 гг.)”, на соискание учёной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.01. — История Узбекистана

Ключевые слова: Амударья, Сырдарья, Аральское море, флотилия, А.И.Бутаков, экспансия, Хивинский поход, рыболовство, судоходство, первая мировая война, Хивинское ханство, Каракалпакстан.

Объект исследования: деятельность Аральской и Амударьинской флотилий.

Цель работы: осмыслить уникальный исторический опыт создания и функционирования Аральской и Амударьинской флотилий в 1847-1920-е годы. В исследовании проводится ретроспективный анализ и осмысление инструментария и механизма создания этих флотилий.

Методы исследования: проблемно-хронологический, сравнительно-аналитический, историко-ретроспективный, социально-статистический.

Полученные результаты и их новизна: В работе показана наиболее реальная картина существования во второй половине XIX — в первой четверти XX вв. водных путей сообщения в Аральском море и Амударье, определен вклад флотилий в политическом, военном, культурном, народнохозяйственном развитии края, осмыслена сущность военных экспедиций второй половины XIX в. В диссертации переосмысливаются многие ключевые вопросы восстановления водных путей сообщений Каракалпакстана, критически оценивается опыт создания флотилий, определяются недуги царской и большевистской стратегии, приведшей к усыханию Аральского моря и потере Амударьи в своих низовьях функций перевозки.

Практическое значение работы: Результаты исследования и рекомендации, сформулированные автором, могут быть использованы в обеспечении задач экономического развития общества. Они могут найти применение при написании обобщающих трудов по новой истории Каракалпакстана, в подготовке монографических исследований, связанных с проблемами развития нашей республики.

Степень внедрения и эффективность: результаты исследования нашли свое отражение в выступлениях диссертанта на научных конференциях, а также в научных статьях и тезисах.

Область применения: учебные пособия по предметам “История Узбекистана”, “История Каракалпакстана”, “История Хорезма”, Практика государственных учреждений в области туризма, военное и гражданское судоходство.

RESUME

Thesis of Sulaymanov Salamat Arepbaevich on the scientific degree competition of the history science, speciality 07.00.01. — History of Uzbekistan subjects: "History of Aral and Amudary's fleet (1847-1920)"

Key words: The Amudary, the Syrdary, the Aral Sea, the fleet, A.I. Butakov, expansion, march of Hiva, fishing, navigation, the first world war, of monarchy Hiva, Karakalpakstan.

Subjects of the inquiry: activity of Aral and Amudary fleet.

Aim of the inquiry: comprehend the unique history experience of the creation and operation of Aral and Amudary's fleet in 1847-1920-e years. In the study retrospective analysis and comprehension toolbox and mechanism of the creation is conducted fleet.

Methods of inquiry: problem-chronological, relatively-analytical, historian-retrospective, social-statistical.

The results achieved and their novelty: In this work the most real picture of existence in the second half XIX — in the first fourth XX centuries waterways of the message in Aral sea and Amudary, is shown contribution fleet in political, military, cultural, it is given birth-economic development of the edge, intelligent essence military expedition second half XIX century. Is determined thesis re-comprehension many key questions of the recovering the waterways of the messages of Karakalpakstan, is critically valued experience of the creation fleet, are defined ills tsarist and bolshevik strategy, led to the volumn of water aral sea has dropped and loss Amudary in their own lower reached function transportation.

Practical value: Results of the study and recommendations, worded by author can be used in ensuring the problems of the economic development society. They can find using when writing generalising works on new history of Karakalpakstan, in preparing the monographic studies, in accordance with the problem of the development of our republic.

Degree of embed and effectivity: results of the study have found its reflection in scientific conferences, as well as in scientific article and thesis.

Sphere of usage: scholastic allowances on subject "History of Uzbekistan", "History of Karakalpakstan", "History of Horezm", Practice of the state institutions in the field of tourism, war and citizen navigation.