

АКАДЕМИЯ НАУК РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
Каракалпакское отделение
Институт истории, археологии и этнографии

На правах рукописи
УДК 37 (575.172) (09)

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 кафедре истории Узбекистана и Каракалпакстана Каракалпакского государственного университета имени Бердаха.

- Научный руководитель:** доктор исторических наук
Кощанов Бахытбай Абдикеримович
- Официальные оппоненты:** доктор исторических наук, профессор
Махмудов Мадрим Махмудович
кандидат исторических наук
Бекимбетов Бахадыр Мырзабаевич
- Ведущая организация:** Нукусский государственный педагогический институт

Защита состоится «___» _____ 2010 г. в ___ часов на заседании Объединенного Специализированного Совета К.015.30.01 при Институте истории, археологии и этнографии Каракалпакского отделения Академии наук Республики Узбекистан по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.01 – История Узбекистана. Адрес: 230100, г. Нукус, ул. Амира Темура, 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 Темура, 179 «А»).

Автореферат разослан «___» _____ 2010 г.

**Ученый секретарь Объединенного
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 «Узбекистоннинг янги тарихи», одготомника «Каракалпакстаннын жана тарийхы» 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 «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 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.

Хронологические рамки исследования охватывают период со второй половины XIX века до конца 1920-х годов.

¹ Каримов И.А. По пути безопасности и стабильного развития. Ташкент, 1998. — Т.6. — С.108.

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

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 Казахстана³. Востоковедение также внес значительный вклад в изучение данной темы⁴. Большой вклад в историографическом изучении данной проблемы внес Б.В.Лунин⁵. Данная проблема изучена и в историографических очерках, посвященных завоеванию царской России Средней Азии⁶.

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

Конкретные задачи исследования заключаются в следующем:

³ 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, 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 Каракалпакского филиала АН УзССР, 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.

⁴ Из истории русского востоковедения и археологии в Туркестане. — Ташкент: Изд-во АН УзССР, 1958; Средняя Азия в дореволюционном и советском востоковедении. — Ташкент, 1965.

⁵ Лунин Б.В. Жизнь и деятельность академика В.В.Бартольда. Средняя Азия в отечественном востоковедении.- Ташкент: ФАН, 1981.

⁶ 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; Мамажонов М. Материалы по истории Хивинского ханства. Дисс. канд. истор. наук. — Ташкент, 1999; Муниров Қ Хоразмда тарихнавислик. — Ташкент: Ғафур Ғулом, 2002.

- критически анализировать историографию истории создания и функционирования Аральской и Амударьинской флотилий в 1847-1920-е годы, показать достижения и пробелы в изучении истории этих флотилий, обозначить основные архивные фонды;
- воссоздать достоверную картину создания Аральской флотилии, воздать должное деятельности контр-адмирала А.И.Бутакова для содействия войскам в экспедициях, торговых и воинских перевозок, защиты прибрежных районов рек Сырдарьи и Амударьи. Изучить деятельность контр-адмирала А.И.Бутакова по организации научной экспедиции на судах в Аральское море и устье реки Амударья. Раскрыть роль Аральской флотилии во время боевых действий против Бухарского эмирата (1866), в Хивинском походе (1873). Показать народно-хозяйственное значение Аральской флотилии за период 1865-1883 гг.
- исследовать историю создания и функционирования Амударьинской флотилии – формирования вооруженных сил России. Осветить роль этой флотилии 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 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).

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, Ф.715 – личный фонд академика М. Ю.Юлдашева).

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 – «Экономическая жизнь», «Наша газета», «Известия Турк ЦИКа» 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 деятельность 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) 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.

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.

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 8 научных статьях, опубликованных на страницах научных журналов республиканского масштаба.

Структура диссертации: состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и источников, приложений.

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.

Интересны, естественно, исследования самих участников Аральской флотилии. А.И.Бутаковым были опубликованы "Сведения об экспедиции, снаряженной для описи Аральского моря в 1848 году"⁷. В других статьях

⁷ Бутаков А.И., Поспелов. Карта Аральского моря составленная с описей капитан-лейтенанта Бутакова и корпуса флотских штурманов прапорщика Поспелова в 1848 и 1849 гг. Санкт-Петербург:

А.И.Бутаков дал очень подробные и важные сведения о политических событиях в Хивинском ханстве и восстании в Кунграде в 1858-1859 гг.⁸

Роль Аральской флотилии при осуществлении посольства России в Хиву и Бухару в 1858 года освещен в трудах самих послов⁹.

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.

Ценными историографическими материалами являются труды А.В.Каульбарса, А.Л.Куна, Ризы Кули Мирзы, написанные непосредственно после завоевания Хивы в 1873 г.¹⁰

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"¹¹. В ней он излагает основные возможности обводнения безводных пространств, расположенных между этими реками. Также представляют интерес его другие записки к К.Кауфману - об организации частного пароходства на Сырдарье, об устройстве парового безрельсового сообщения между Оренбургом и Казалинском и др.

Огромное значение для исторического и этнографического изучения Приаралья имели труды Чокана Валиханова¹².

Свод исторических данных об Аральском море и низовьях Амударьи дал академик В.В.Бартольд¹³.

В советской историографии А.М.Комков анализировал картографические источники по истории Аральского моря и Амударьи,

Гидрографический департамент Морского министерства. 1850; Бутаков А.И. Сведения об экспедиции, снаряженной для описи Аральского моря в 1848 г. // Вестник РГО, 1853, ч. 7. кн. I.; Донесение капитана Бутакова полковнику Игнатьеву // Русский вестник. Санкт Петербург. 1871. №3.

⁸ Бутаков А.И. Дельта и устье реки Амударьи // Отечественные записки. 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, 1875, ноябрь.

⁹ Залесов И. Посольство в Хиву и Бухару полковника Игнатьева. 1858. // Русский вестник. 1871. февраль-март; Игнатьев Н., Миссия в Хиву и Бухару в 1858 г. флигель-адъютанта полковника Н. Игнатьева, СПб.: Б.м.и., 1897. Подробный историографический и археографический анализ см.: Нигматов Т.Н. Характеристика основных изданных источников по взаимоотношениям Хивинского ханства с Россией в 20–50-х годах XIX века. Ташкент, 1955.

¹⁰ Каульбарс А.В. Низовья Амударьи, описанные по собственным исследованиям в 1873 г. // Записки РГО по отделу общей этнографии. 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. 1874. т. X; Риза Кули Мирза. Краткий очерк Амударьинской области. СПб.: Б.м.и., 1875.

¹¹ ЦГА РУз. ф. И-1, оп. 16, д. 636, лл. 11-15; д. 938, лл. 31-42. Автограф Н.А.Северцева.

¹² См.: Момынова Ш. Вклад Ч.Ч. Валиханова в развитие русского востоковедения// Отан тарихи. Алматы. 2001.№2.

¹³ 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 КК ФАН Узб. ССР. 1990, № 3. - С.72-77.

начиная с маршрутных съемок И.Муравина (XVIII в.) и А.И.Бутакова (1849) до 30-х годов XX в.¹⁴

В 1935 г. были введены в научный оборот источники по истории завоевания Россией Хивинского ханства, ценные материалы по хозяйству народов низовьев Амударьи¹⁵.

Значительный интерес представляет освещение П.П.Иванова истории каракалпакско-казахско-хивинских отношений, истории Аральской и Амударьинской флотилий¹⁶.

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.¹⁷ Он отмечает, что «компилятивная работа А.Макшеева, основанная почти целиком на результатах экспедиции Бутакова и содержащая ряд почти буквальных заимствований из черновой записей мореплавателя, стала общепризнанным в науке первым трудом по описанию тогда еще совершенно неисследованного водоема». Наука была явно введена в заблуждение действиями А.Макшеева, который воспользовавшись тем, что Бутаков попал в опалу императору, не мог опубликовать свои дневники и наблюдения, украл его записи и издал своим именем. Археографическая работа Е.К.Бетгера имеет огромное значение по восстановлению реальной истории Аральской флотилии, однако это является лишь эпизодами цельной истории Аральской и Амударьинской флотилий.

Также огромное значение имеют обзоры русских путешествий и экспедиций, публикация источников¹⁸.

Т.А.Жданко обратила внимание на традиции рыболовства и рыбной промысли каракалпакского народа¹⁹.

В работах Я.Г.Гулямова имеются весьма ценные материалы по истории рыболовства и рыбной промысли народов Хорезмского оазиса²⁰.

¹⁴ Комков А.М. Картографическая изученность ККАССР // Каракалпакия. Труды первой конференции по изучению производительных сил Каракалпакской АССР. Т.2. Ленинград: Изд-во АН СССР, 1934. —С.230-246.

¹⁵ Материалы по истории каракалпаков//Труды Института востоковедения АН СССР.- М.-Л.,1935. Т.7.

¹⁶ Иванов П.П. Архив хивинских ханов XIX в. Исследование и описание документов с историческим введением.— Л.:Изд-во АН СССР, 1940; Его же. Очерки по истории Средней Азии (XVI - середина XIX в.). — М., 1958.

¹⁷ 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: Изд-во АН УзССР. 1953. 60 с.; Его же. Дневники А.И.Бутакова и их судьба // Известия АН УзССР. 1953. №2.- С.88-91.

¹⁸ 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.

¹⁹ Жданко Т.А. Очерки исторической этнографии каракалпаков.- М.-Л.: АН СССР, 1950; Ее же. Каракалпаки Хорезмского оазиса//Труды ХАЭЭ. - М., 1952, т. I.-С.461-566.

²⁰ Гулямов Я.Г. История орошения Хорезма с древнейших времен до наших дней. —Ташкент: Изд-во АН УзССР, 1957.

Б.В.Андрианов отмечает, что идея принесения Арала в жертву развитию орошения и росту сельскохозяйственного производства принадлежит еще ученым царской России, которые подчеркивали, что существование Аральского моря при рациональном ведении хозяйства абсолютно неоправданно, поскольку экономический эффект от него (рыбоводство, морской транспорт) намного меньше, чем эффект от развития экономики и особенно орошаемого земледелия²¹.

С.К.Камалов ввел в научный оборот ценные документы по истории Кунградского восстания 1858-1859 годов, ход событий которого наблюдал А.И.Бутаков²². 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.Косбергенова²³ и У.Х.Шалекенова²⁴.

М.Ю.Юлдашев посвятил одну статью истории Аральской флотилии²⁵. В статье кроме описания деятельности Аральской флотилии, автор вводит некоторых документов по рыболовству народов низовьев Амударьи и созданию пароходства в 30-годы XX века.

Аральская флотилия, проблемы рыболовства также были объектом статей А.С.Садыкова²⁶.

В работах К.Сарыбаева большое внимание уделено реке Амударья и каналам²⁷.

Рыболовство, как один из самостоятельных видов хозяйственной деятельности каракалпаков, стал объектом этнографического изучения А.Утемисова²⁸.

В Москве и Ташкенте были опубликованы материалы архива хивинских ханов²⁹.

²¹ Андрианов Б.В. Древние оросительные системы Приаралья (в связи с историей возникновения и развития орошаемого земледелия). — Москва, 1969.

²² Камалов С.К. Завоевание каракалпаков хивинскими ханами в конце XVII—начале XIX вв. -Нукус: ККГИЗ, 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.

²³ Косбергенов Р. Каракалпаки в России. Тарихий-этнографиялык монография. - Нукус: Каракалпакистан. 1972. 445 с.

²⁴ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Амударьи. К истории взаимоотношений народов Каракалпакии в ХУШ-XX вв. - Ташкент: ФАН, 1966. 335 с.

²⁵ Юлдашев М.Ю. К истории Аральской флотилии // Общественные науки в Узбекистане, Ташкент, 1961. №12. - С. 30-39.

²⁶ 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) // Труды ТашГУ. Новая серия. Вып. 196. — Ташкент, 1962. — С.62-67.

²⁷ Сарыбаев К. К истории орошения Каракалпастана.— Нукус: Каракалпакистан 1971; Его же. Аграрный вопрос в Каракалпакии (конец XIX— начало XX вв.).— Нукус: Каракалпакистан. 1972.

²⁸ 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. Каракалпакистан балыкшылары. - Нукус: Каракалпакистан, 1977.

Т.Г.Тухтаметов отмечает, что накануне 1917 года в Амударьинском отделе часть рыбы употреблялись населением, а большая часть на пароходах отправлялась в Аральск, а оттуда в Россию³⁰.

Отдельные страницы истории рыболовства, Аральской и Амударьинской флотилий отражены в воспоминаниях³¹.

История Аральской и Амударьинской флотилий в 1917-1920 годы нашли отражение в монографиях Я.М.Досумова³².

Амударьинское казенное пароходство, — отмечает Ж.Уббиниязов, — вместе со Среднеазиатской и Ташкентско-Оренбургской железными дорогами способствовали усилению торгово-экономических взаимоотношений побережной культурной полосы Бухарского, Хивинского ханств и Амударьинского отдела с Россией³³.

Были освещены традиционные формы материальной культуры каракалпаков, в том числе рыбная пища, верования и обряды, связанные с рыболовством³⁴.

Историография периода независимости начала обратить внимание и на деятельность Аральской и Амударьинской флотилий³⁵.

История Аральской и Амударьинской флотилий, Амударьинского пароходства также изучена в контексте военно-политической истории Хивинского ханства в хорезмской историографии³⁶.

Изучение зарубежной историографии Хивинского ханства в целом, историографии Аральской и Амударьинской флотилии, только начинается складываться³⁷.

²⁹ 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.- Ташкент: 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.

³⁰ Тухтаметов Т.Г. Амударьинский отдел. Социально-экономическое и политическое значение для Хорезмского оазиса. - Нукус: Каракалпакстан, 1977. - С.122.

³¹ 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.

³² Досумов Я.М. Очерки истории Каракалпакской АССР (1917—1927).-Ташкент:Наука, 1960; Его же. Каракалпакия в годы гражданской войны 1918-1920 гг.-Нукус:Каракалпакстан, 1975.

³³ Уббиниязов Ж. Амударьинская флотилия и ее значение в торговых отношениях Хорезмского оазиса//Вестник ККФАН УзССР. 1980. №4.- С.62-64.

³⁴ Этнография каракалпаков. XIX-начало XX века. Материалы и исследования. Отв. ред.: Т.А.Жданко и С.К.Камалов.- Ташкент: ФАН, 1980. 206 с.

³⁵ Исхаков Ф. Национальная политика царизма в Туркестане (1867-1917 гг.). - Ташкент: Фан, 1997; Узбекистоннинг янги тарихи. 1-2 китоб.- Тошкент: Шарк, 2000; Мустабид тузумнинг Ўзбекистон миллий бойликларини талаш сийсати: тарих шохидлиги ва сабоқлари (1865-1990 йиллар). - Ташкент: 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: Атамур, 2000; Взаимодействие Казахстана с сопредельными странами в XVIII-начале XX вв.: современный взгляд на проблему. Межд. научн. конф. 10-11 декабря. 2004 г. г.Астана.

³⁶ Хоразм тарихи. 1-2 жилд. — Урганч, 1996; Матниёзов М. Хоразм тарихи. — Урганч, 2005.

³⁷ Ртвеладзе Э.В. К зарубежной историографии Хивы//ОНУ.-Ташкент,1997.-№ 7-8.-С.112-113; Масалиева О. XX аср инглиз-америка тарихшунослигида Бухоро, Хива ва Қўқон хонликлари тарихи. Тарих фан. ном.

Данная тема нашла отражение в «Новой истории Каракалпакстана»³⁸. Работы С.К.Камалова заполнили лакуны в историографии истории Аральской и Амударьинской флотилий³⁹. К.С.Сарыбаев констатирует, что от славных флотилий осталось кладбище кораблей⁴⁰. Б.Кошанов всесторонне осветил военные походы В.Коноплева, Н.Шайдакова, Г.Скалова, которые совершались на пароходах Амударьинской военной флотилии⁴¹. В контексте хлопковой политики царизма и большевизма М.К.Сарыбаев показал роль и место Аральской и Амударьинской флотилий, дал сведения о перевозках при помощи пароходов хлопка и других ценных сырьевых продуктов в Россию⁴². М.К.Сейтимбетов в контексте изучения видов транспорта Каракалпакстана также уделял большое внимание деятельности флотилий⁴³. В работах С.С.Сайманова также нашло освещение изучаемая нами проблема, однако, через призму роли и места города Кунграда в этих военно-политических и торгово-культурных событиях⁴⁴. Близко к нашей теме относится диссертационная работа Б.М.Бекимбетова⁴⁵, хронологические рамки которой охватывает 60-70-е годы XX века, тогда от следов Аральской и Амударьинской флотилий остались лишь воспоминания.

Как справедливо замечает Д.А.Алимова отход как от империицентричного (чем страдала советская историография), а также националистического (чем страдают некоторые современные издания) подходов в освещении этого периода поможет нам создать наиболее объективные исследования⁴⁶.

дисс.... - Ташкент, 1999; Махмудов М., Шарипов У. Хивинское ханство в зарубежной историографии // Вестник ККО АН РУз., 2006.- №2.-С.39-42.

³⁸ Каракалпакстаннын жана тарихы. Каракалпакстан XIX асирдин екинчи ярмынан XXI асирге шекем.. - Нукус: Каракалпакстан, 2003. - 556 с.

³⁹ Камалов С.К. Вамбери каракалпаклар хаккында.-Нукус:Вестник ККО АН РУ, 1998; Его же. Каракалпаклардын халык болып келипесиуи хам онын мамлекетлигинин тарихынан.-Нукус:Вестник ККО АН РУз. 2001; Его же. XIX асирде каракалпаклардын мамлекетшилигин тиклеген кахарман.- Нукус: Каракалпакстан, 2006.

⁴⁰ Сарыбаев К.С. История орошения Каракалпакстана (с конца XIX века до наших дней).— Нукус: Каракалпакстан, 1995.

⁴¹ 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.

⁴² Сарыбаев М.К.. Из истории хлопководства Каракалпакстана в конце XIX — начале XX века. — Ташкент: Изд-во Национальной биб.-ки Узбекистана им. Навои, 2006; Его же. Политика хлопковой монокультуры Советской власти в Каракалпакстане и ее последствия (1917-1990 гг.). — Ташкент: Изд-во Национальной биб.-ки Узбекистана им. Навои, 2008.

⁴³ Сейтимбетов М. Дневник М.Н.Чернышевского «Через Усть-Урт в Среднюю Азию» и его значение// Каспий-Арал өңиринин тарихи-мәдени муралары атамасындагы халық-аралық конференция материаллары. Актау, 2007; Его же. Рус изертлеушилериң мийнетлеринде Қарақалпакстан тарихы бойынша мағлыұматлар (XIX әсир акыры XX әсир басы)// Вестник КГУ. 2008. №1.

⁴⁴ Сайманов С.С. История города Кунграда (XVIII - 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.

⁴⁵ Бекимбетов Б.М. История общественно-политического движения за спасение Аральского моря (1960-1990-е годы). -Автореф. дисс. ... канд. ист. наук.-Нукус, 2007. 21 с.

⁴⁶ Алимова Д.А. История как история, история как наука. Т.1. История и историческое сознание. — Ташкент: Узбекистан, 2008. — С.179.

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 лето 1848 г. предназначено обозрение в подробности Аральского моря⁴⁷. Лейтенант А.И.Бутаков был назначен начальником экспедиции для съемки и промера Аральского моря. Комплексное научное исследование и освоение Аральского моря началось.

Бутаков справедливо считал, что для того чтобы извлечь из Аральского моря какую-нибудь пользу, «необходимы пароходы, а с парусными судами не сделаешь много». Особенно необходимы были пароходы для изучения и освоения быстрых рек Амударьи и Сырдарьи.

В результате 56-дневного плавания, кроме рекогносцировки всего моря, находки каменноугольного месторождения, открытия и съемки нескольких островов ранее не известных даже местным жителям, Бутаковым были произведены значительные по площади промеры, причем была найдена 68-метровая глубина, изучены геологические особенности берегов Арала.

27 января 1849 года 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.

Бутаков во втором плавании собрал новые материалы по общественно-политическому устройству, экономической жизни и быту населения берега Арала.

Результатом двухлетних работ 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.

Бутакову принадлежит приоритет в основании пароходства на Аральском море. В своих рапортах на имя генерала Обручева он неоднократно подчеркивал, что плавание по Аральскому морю с севера на юг «всегда легко и может совершиться споро на парусных судах, но зато путь от юга к северу при господствующим северных ветрах весьма труден, и особенности на судах плоскодонных... Для успешного плавания по Аральскому морю необходимы пароходы»⁴⁸.

В 1852 году Бутаков доставил в разобранном виде в Раим пароход «Перовский» и железный паровой баркас «Обручев». Весной 1853 г. «Перовский» и «Обручев», положившие начало созданию Аральской флотилии, были спущены на воду. В том же 1853 году Бутаков, назначенный

⁴⁷ ЦГА РУз. ф. И-715, оп. 1, д.9, л. 210-212.

⁴⁸ ЦГА РУз., ф. И- 715, оп. 1, д. 9, лл.134-135.

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.

Лондонское географическое общество присудило золотую медаль за то, что Бутаков первый спустил корабли и учредил плавание на Аральском море, а также за успешно произведенное им впоследствии исследование главных устьев Оксуса в Хивинском ханстве. Доказав, что по Сыр-Дарье, впадающей в северный угол Аральского моря, пароходы могут подниматься на 500 миль вверх по течению, Россия впервые открыла Европе безопасную линию сообщения с Китаем через западный Туркестан.

Крупную роль в деятельности посольства Игнатьева в Хиву и Бухару (1858) сыграла Аральская флотилия; ее командир А.И.Бутаков поступал в распоряжение руководителя миссии. Бутакову удалось достичь Кунграда и отогнать осаждавшие город хивинские войска, но плыть дальше, «в Бухарию», он не смог из-за резкого обмеления дельты. Мухаммед Фена хан, захватив власть в Кунграде городе, стремился использовать русский экспедиционный отряд для утверждения собственного господства в низовьях Амударьи.

Бутакову поручалось, не ограничиваясь изучением Кунграда, как станции и укрепления, обратить на него внимание как на факторию, где, под защитой гарнизона, может быть со временем склад товаров и топлива для парашодов. Центральное положение этого города относительно дельты р. Амударьи и удобства его водяных сообщений с Сырдарьинской линии и с отдаленными частями Средней Азии — суть географические условия, обращающие на него особенное внимание.

Архивные материалы и донесения Бутакова позволяют осветить хронику деятельности Аральской флотилии во время восстания 1858-1859 годов.

Хан Сеид-Мухаммед, узнав о движении Аральской флотилии, приостановил предполагаемую осаду Кунграда. Не понимая цели выступления Аральской флотилии, хивинский хан, не знал на что решиться; на военном совете некоторые предлагали хану согласиться и оставить в покое Мухаммед-Фена с правом хакима, чем тот остался бы доволен и утвердить Атамурата ханом всех туркмен, чего тот давно добивался и потом соединенными силами напасть на русских. Другие советовали войти в сношения с русскими и с помощью их овладеть Кунградом, но хан решил занять выжидательное положение и спросить совета у Бухарского эмира как действовать против русских, в следствие чего и отступил к Хиве в ожидании разъяснения действий Аральской флотилии.

Акты насилия и притеснения туркмен, которым Мухамед Фена не смел препятствовать ни в чем, вывели кунградцев из последнего терпения: узбекский старшина Кулман-бий, бывший главным соучастником Мухамеда Фены в убийстве его предшественника Кутлымурада, возмутил народ. 1-го августа вооруженная толпа ворвалась в дворец, и умертвила Мухамед Фену, двух его ближайших родственников, двух слуг и казахского бия, недавно выдававшего за него свою дочь.

Хивинский хан страшно разгневался за то, что флотилия свободно прошла взад и вперед мимо Нукуса; рыбаков, привозивших саксаул, он велел жестоко наказать, вследствие чего они были разграблены и многим отрезали носы и уши; он назначил по 100 тилля (хивинских червонцев) награды за каждую русскую голову, в городе Ходжейли и крепости Курганче, были предупреждены о том чтоб не пропускать флотилию.

Большое значение имела научная работа миссии. Были детально исследованы низовья Амударьи, различные рукава дельты и большой отрезок реки от Аральского моря до Хивы и от Хивы еще на 600 верст вверх по течению Амударьи. Была доказана возможность проезда в Хивинское ханство летом по тому же маршруту, по которому за 20 лет до того, зимой 1839 г., потерпел неудачу военный поход В. А. Перовского.

Таким образом, военно-политические факторы сыграли главную роль в создании Аральской военной флотилии в 1852-1853 гг.

В феврале 1873 г. российские войска в составе четырёх отрядов (Красноводского, Мангышлакского, Оренбургского и Туркестанского — всего более 12 000 чел.) и Аральской флотилии под руководством А.П.Ситникова начали наступление на Хиву. В состав Аральской флотилии, принимавшей участие 27 апреля в Хивинском походе 1873 г, находились два парохода: «Самарканд» и «Перовский» с тремя баржами. Экипаж состоял из 8 офицеров, 1 врача, 259 нижних чинов, в том числе двух топографов⁴⁹.

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 флотилии. Она обязана: 1) как военная сила, способствовать военным операциям; 2) представлять верное транспортное средство для передвижения войск, артиллерии, также для снабжения войск и всей передовой линии необходимыми комиссариатскими и артиллерийскими припасами и для доставки предметов, нужных для инженерных сообщений от форта № 1 вверх по реке, на расстоянии более 1000 верст, до реки Арысь; 3) вверх по реке флотилия должна верно и безостановочно перевозить по всей линии предметы провиантского довольствия из плодородной части Туркестанской области до форта № 1; 4)

⁴⁹ ЦГА РУз., ф.И-2740, оп. 2, д.50, л.16.

она должна развозить по многим пунктам топливо для собственных движений и для существования флотилии; 5) флотилия должна служить самым легким средством торгового передвижения и постоянно быть готовою торговле туземцев, тем самым заманить их к употреблению сырдарьинских пароходов предпочтительнее перед караванными путями; 6) флотилия должна содержать постоянное и верное почтовое сообщение между всеми местами линии⁵⁰.

Материальные средства флотилии состояли из 4-х пароходов: «Перовский» и «Арал» 40 сил каждый; «Сыр-Дарья», 20 сил, и паровой баркас «Обручев» - 12 сил. Два из них имели машины высокого давления, другие два низкого давления. Сверх того, имелись 4 баржи, из коих три, при осадке 3 фута 6 дюймов, подымали грузу каждая 3 1/2 тысячи пудов, и четвертая подымала грузу всего 2000 пуд.; и, наконец, необходимое число баркасов и шлюпок.

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 и 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»⁵¹. Как подчеркивает французский географ Элизе Реклю «с этой поры судоходство по Нижнему Аму никогда не прерывалось, несмотря на препятствия, встречаемые при входе в реку и на быстрое течение, которое пароходы с трудом преодолевают»⁵².

Пароходы успешно совершали рейс на большие расстояния, буксируя по две небольшие баржи грузоподъемностью от 2-х до 7-ми тысяч пудов, например в 1877г. пароход «Перовский» с буксиром баржи №8, в 7000 пуд. Отправлялся из Казалинска 1-апреля к Кос-Аралу, а оттуда к острову «Николай», употребляя на это плавание неделю и останавливаясь в южной бухте острова. Пароход «Ташкент» мог пройти с баржею №7 с грузом в 7000 пуд., от Перовска к Чинару в 3 недели, а обратно с тою же баржею - в 2 недели.

Остальные суда Аральской флотилии в 1877 году начали кампанию у г.Казалинска. В конце марта пароход «Сырдарья» мог буксировать сразу две баржи №1 и 2, поднимающих вместе 6000 пуд., совершая рейс от Казалинска до Перовска в 15 суток, а обратно - в 11-12 суток. Баржи №3 и №4 поднимали

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

⁵¹ Голос, 1874, №231.

⁵² Реклю Э. Земля и люди // Новая всемирная география. Б.м. Т.6. 1898. — С.357.

до 4000 пуд. И буксировались парохомом «Сырдарья». Баржа №6 поднимала до 2000 пуд груза.

В 1877 г. был совершен пробный рейс от Петро-Александровска до Чарджоу. Газета «Туркестанские ведомости» писала: «22 марта 1877 г. парохом «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»⁵³.

В 1878 году производились срочные пароходные рейсы между Казалинском и Нукусом парохомом «Самарканд» с баржею №9. Расписание рейсов было следующее: парохом 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 сут. И обратно в 7-8 сут., а с остановкой в Нукусе всего пребывал в рейсе 28 суток⁵⁴.

По Сырдарье могли плавать суда более глубокой навигации, чем по Амударье, причем и баржи по Сырдарье легче буксировались, чем по Амударье. Парохомы плавали по Сырдарье с буксиром и по течению, а также баржи ходили и наплывом.

В 1878 г. состав Аральской флотилии был следующий: 6 буксирных парохомов, 9 металлических барж, 10 баркасов, 16 других гребных судов, 8 металлических паромов и 1 плавучий док. Парохомы и баржи продолжали нести артиллерийское вооружение. В 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 баркасов⁵⁵.

26 октября 1882 г. генерал-адъютантом Черняевым была учреждена комиссия по упразднению Аральской флотилии и 7-апреля 1883-года парохомы 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. При этом было забыто то важное обстоятельство, что обе главные реки края часто меняют свои фарватеры, периодически мелеют в зависимости от таяния снегов в горах, в виду чего даже мелкосидящие суда должны были ходить ощупью и только днем: пассажиры беспрестанно высаживались на берег и тащили парохомы бичевой. При таких условиях срочное пароходство было немыслимо.

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

⁵³ Туркестанские ведомости, 1877, №38.

⁵⁴ ЦГА РУз., ф.И-2740, оп. 2, д.50, л.17

⁵⁵ ЦГА РУз., ф.И-2740, оп. 2, д.50, л. 18.

предпринимателям пароходства по Амударье, сверх чего последним было еще предложена субсидия в размере 150000 руб в год⁵⁶.

Конкурентами явились Синельников, Подольский и Российское общество транспортирования кладей. Все они требовали от казны субсидию в 300000 руб., тогда решено было сдать все суда в аренду частным лицам на 24 года, запасы Казалинского порта уступить по заготовительным ценам.

Упраздненную генералом Черняевым Аральскую флотилию в 1884г. пришлось генерал-адъютанту Розенбаху вновь восстанавливать, так как пароходы для Амударьинской флотилии еще не были заказаны.

Осенью 1884 г. был спущен на воду паровой баркас «Обручев» который плавал между Казалинском и Перовском. Но Сырдарья значительно обмелела, так как масса воды прорвалась в Яныдарью, а потому в 1884 году «Обручев» сделал только один рейс в Перовск и обратно. В следующие годы пароходы Аральской флотилии плавали ежегодно до 1888 года, пока не появилась новая Аму-Дарьинская флотилия.

Когда решено было провести Закаспийскую военную железную дорогу от Ашхабада до Амударьи и далее, то в виду затруднительности устройства постоянного моста, проектировано было учредить Амударьинскую флотилию, для которой на первое время признавалось достаточным построить два парохода с двумя баржами.

В то время в Аральской флотилии состояло налицо: паровой баркас «Обручев», пароход «Ташкент», «Перовский», «Сыр-Дарья», и «Арал». Стабильность этих судов обуславливалась затруднительностью перевозки их в разобранном виде из Петербурга через всю Россию, а главное через зыбучие пески Кара-Кумов. Из наличных судов наиболее годным оказался пароход «Ташкент». Его и было решено оставить при Амударьинской флотилии⁵⁷.

Генерал Розенбах даже думал отправить пароход «Ташкент» вверх по Амударье без груза для переправы войск, с целью занять только левый берег Афганистана, но к зиме опасность столкновения с Афганистаном миновала и пароход не отправили.

Осенью 1885 г. генерал Гродеков послал в Петербург свое предложение о покупке двух баркасов, вместе с тем распорядился, чтобы пароход «Ташкент» довел баржу № 7 только до Кос-Арала и возвратился в Казалинск, а баржа под парусами пересекла бы море, вошла бы в Амударью и доставили бы грузы в Петро-Александровск бичевою по вскрытии реки.

Пароход «Ташкент» был готов к 10 июня. 26 октября он тронулся с места. Ветер и морозы, а затем открывшаяся течь задержали пароход и только 6 ноября баржа выступила в море. Но и 11 ноября пароход вынужден был возвратиться в устье Сырдарьи и зимовать у Кос-Арала.

⁵⁶ ЦГА РУз., ф.И-2740, оп.2, д.50, л.19.

⁵⁷ ЦГИА, ф.1396, оп.1, д.232, л.477.

Треть экипажа (21 человек) остались на барже, а остальные 42 человека, 22 понтона и 5 артиллеристов были отправлены в Казалинск⁵⁸.

В сентябре 1887 г. на Амударье состоялся спуск на воду первого на этой реке парохода «Царь», а несколько позднее была закончена постройка парохода «Царица». При осадке 75 см эти пароходы имели корпуса длиной 45 м.

Капитан 2 ранга Брюхов, на которого и было возложено заведывание судами флотилии и снаряжением их случае надобности, в рапорте своем от 20 ноября 1885 г. писал: «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 – пополнение всего недостающего инвентаря»⁵⁹.

Таким образом, в 1861-1883 гг. в составе Аральской флотилии были:

1. Пароход «Арал». Зачислен в списки 21 января 1861 г. Спущен в 1862 г.. В строй вошел в 1862 г. Был построен в Англии. Водоизмещенность 194 тонн. Длина — 33,6 м, ширина — 4,9 м. Углубление — 0,6/0,9 м. Котел — 1. Мощность машины 92,5 НР, 1 труба, колесница. В команде 1 офицер, 40 нижних чинов, 2 орудия. Исключен из состава Аральской флотилии в 1883 г.
2. Пароход «Сыр-Дарья». Зачислен в списки 21 января 1861 г. Спущен в 1862 г. В строй вошел в 1862 г. Был построен в Англии. Водоизмещенность 70 тонн. Длина — 27,0 м, ширина — 5,6 м. Углубление — 0,6/0,8 м. Котел 1. Мощность машины — 41,4 НР. 1 труба, колесница. В команде 1 офицер, 20 нижних чинов, 1 орудие. Исключен из состава Аральской флотилии в 1883 г.
3. Пароход «Самарканд». Зачислен в списки 22 июня 1868 г. Спущен в 1866 г. Вошел в строй в 1866 г. Был построен в Бельгии. Водоизмещенность 154 тонн. Длина — 45,7 м, ширина — 6,7 м. Углубление — 0,6/0,6 м. Котел 1. Мощность машины — 213,5 НР. 1 труба, колесница. В команде 2 офицера, 50 нижних чинов, 6 орудий. В 1881 затонул у форта Перовский. Исключен в 1883 г.
4. Пароход «Ташкент». Зачислен в списки 8 января 1872 г. Спущен в 1870 г. Вошел в строй в 1870 г. Был построен в Воткинском заводе (Санкт-Петербург). Водоизмещенность 49,5 тонн. Длина — 31,9 м, ширина — 4,9 м. Углубление — 0,5 м. Котел 1. Мощность машины — 71,3 НР. 1 труба, колесница, 1 орудие. Исключен в 1883 г.

На этом история Аральской флотилии закончилась. Летом 1891 г. пароход Амударьинской флотилии доставил в Чарджуй из Казалинска

⁵⁸ ЦГИА, ф.1396, оп.1, д.232, л.477.

⁵⁹ ЦГИА, ф.1396, оп.1, д.232, л.477.

остатки из мастерских бывшей Аральской флотилии четырехсильную паровую машину с проводами; два сверлильных, один строгальный, два токарных станка, и один винторез; три гидравлических прессы для резания металла продавливания дыр. Прочее имущество Аральской флотилии было продано за бесценок. Так, например: был продан в Казалинскую местную команду водоопреснитель за 10 руб., якорь в 15 пуд, 10 саж, цепи и 200 саж. Каната – проданы арендатору переправы за 427 руб. и т.д.

На доставку сухим путем оставшегося от Аральской флотилии имущества к Амударье было ассигновано 21000 руб., а пароход «Царица» в 1891 г. оставил этот груз в Чарджуй, израсходовав на 7000 руб. нефти⁶⁰.

В третьей главе **«Создание и деятельность Амударьинской флотилии»** подчеркивается, что для обеспечения российского влияния в колонизированных прибрежных районах Амударьи в 1880-1888 гг. была построена Закаспийская железная дорога (от восточного побережья Каспийского моря до Самарканда). Для строительства этой военной железной 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, в 1887 г. открылось пароводное движение по Аму-Дарье, сначала от Чарджуя до Керки, затем – и до Термеза.

Одновременно в 1887 г. английской фирме «Буц и Помпей» в Петербурге были заказаны 2 парохода и 2 баржи. Их доставили в Чарджуу в разобранном виде и собрали в 1888 г. в железнодорожных мастерских. Пароходам дали название «Царь» и «Царица», а баржам — «Петербург» и «Москва».

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»⁶¹.

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

⁶⁰ ЦГА РУз. ф.И-2740, оп. 2, д.50, л.23.

⁶¹ ЦГА РУз., ф.И-1089, оп.1, д.54, л.2.

дорог еще более возросло: «по отношению Среднеазиатской железной 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»⁶².

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»⁶³. 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 грузов. Управление и порт флотилии находились в Чарджуе.

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 пудов⁶⁴.

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 грузооборота⁶⁵.

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

⁶² Центральный государственный военный архив Российской Федерации, ф.1396, оп.1, д.230, л.74.

⁶³ Центральный государственный военный архив Российской Федерации, ф.148, оп.1, д.7, л.134. Архив Среднеазиатского пароходства, оп.8, д.143, л.103-104.

⁶⁴ «Туркестанские ведомости» за 1908 год. №№ 212,213,219,220,221.

⁶⁵ Подсчитано нами на основе данных «Туркестанские ведомости» за 1908 год. №№ 212,213,219,220,221.

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.⁶⁶

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.

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.⁶⁷

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 барж⁶⁸.

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 в 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 разместился 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, Митрошин⁶⁹.

Баржу, по приказу командира отряда Кемпчинского пришвартовали доходя 12 км до Петро-Александровска. При подходе к пристани Петро-

⁶⁶ ЦГА Республики Узбекистан, ф.И-16, оп.1, д.808, лл.10-14.

⁶⁷ ЦГА РУз., ф.И-1369, оп.1, д.11, л.2.

⁶⁸ Абрамцев А.Т., Грачев А.А., Морозов Н.Г., Суворов Б.П. Магистраль дружбы. Из истории Среднеазиатского пароходства. Ашхабад: Ылым, 1983. — С.25.

⁶⁹ 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.

Александровска, извещая о своем прибытии, пароход дал продолжительные гудки и два артиллерийские выстрела, что подняло боевой дух осажденных и 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 сабель⁷⁰.

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 с басмачами. 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 Н.А.Шайдакова 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 на Куня-Ургенч—Кипчак—Гурлен—Хиву. Третья рота под командованием Д.А.Костюкова осталась в Ходжейли⁷¹.

«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

⁷⁰ Баширов Х.А. Всесокрушающая лавина // Они боролись за советскую власть. Воспоминания участников Октябрьской революции и гражданской войны в Каракалпакии. Нукус: Каракалпакстан, 1977. — С.78.

⁷¹ Левин А.Т. Не померкнет слава тех дней // Они боролись за советскую власть. Воспоминания участников Октябрьской революции и гражданской войны в Каракалпакии. Нукус: Каракалпакстан, 1977. — С.115-116.

момента возникновения Закаспийского фронта, активно встала на защиту. В июле месяце 1918 г. из ее мастерских до 150 человек пошло в ряды Красной 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»⁷².

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».

⁷² Центральный архив Российской армии. 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 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. 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.

Исследование истории флотилий на Аральском море и Амударье как пограничной зоны позволяет выяснить первопричину многих исторических событий и локальных конфликтов, изменявших территорию и границы расселения народов, а также изучить вопросы влияния государственных лидеров на решение вопросов водопользования. В итоге можно сделать вывод, что не усилия отдельных личностей-ханов могут повлиять на формирование конкретных образов границ в Средней Азии, а давние традиции и изменения природно-географической и климатической среды, приводившие к преобладанию процессов адаптации и выживания над процессами борьбы и сопротивления природе. Хорезмийцы, независимо от этнической и национальной принадлежности, выработали даже специфические формулы благопожеланий: "да будет река многоводной, да течет она в собственном русле". Амударья оказалась неким объединяющим фактором. Взаимное длительное проживание представителей различных этнонациональных групп в долине реки Амударья формировало общие для всех способы хозяйственной деятельности, методы проведения оросительных работ. Объективно также происходило взаимопроникновение элементов их общественного сознания, устройства семейной жизни. В результате совместного проживания на общей территории, в общей социально-экономической и духовной среде, и активного торгового, культурного взаимодействия с народами Востока и Запада жители Хорезма выработали много общих, свойственных исключительно им черт, собственную речную "культуру многообразия".

Диссертант отмечает, что исследование истории Аральской и Амударьинской флотилий имеет важное значение и для современности. Как известно, 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.

Список опубликованных работ:

1. Сулайманов С.А. Изучение А.Бутаковым Аральского моря во второй половине XIX в.//Вестник ККО АН РУ. 2006. №2.
2. Сулайманов С.А. История создания Аральской военной флотилии// Материалы международной научной конференции «Восток- Запад: аспекты взаимодействия». Ташкент, 2006.
3. Сулайманов С.А. Аральская флотилия и описание островов Аральского моря// Вестник ККАОНРУз. 2007. № 2
4. Сайманов С.С., Сулайманов С.А. Пути сообщения Хивинского ханства//Вестник ККАОНРУз. 2007. № 3
5. Сулайманов С.А., Сапаров Н. О судоходстве по реке Амударья и его руслах// Материалы Международного симпозиума «Приаралья на перекрестке культур» посвященного 100 летия со дня рождения С.П.Толстова. Нукус, 2007.
6. Сайманов С.С., Сулайманов С.А. О рыболовстве в Амударье и Аральском море//Вестник ККАОНРУз. 2008. № 4
7. Сулайманов С.А. Торгово-экономические пути связи Хивинского ханства с другими странами в XIXв. Материалы IV международной научно-практической конференции «Егуновские чтения». Улан-Удэ,2008
8. Сулайманов С.А., Сайманов С.С. Низовья Амударьи на рисунках XIX века//Вестник КГУ. Нукус, 2009. №2.
9. Сулайманов С.А. Торговые отношения города Ташкента с Россией// Материалы республиканской научно-теоретической конференции, посвященной 2200 – летию города Ташкента.Нукус,2009
10. Сулайманов С.А. Актуальные проблемы 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
11. Сулайманов С.А. История создания и деятельности аральской флотилии// Материалы II международной научно-практической конференции «Историко-культурное наследие Арало-Каспийского региона».Актау,2010

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, экспанция, 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.

**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, экспанция, Хива юриши, балиқчилик, кемасозлик, биринчи жаҳон уруши, Хива хонлиги, Қорақалпоғистон.

Тадқиқот объектлари: Орол ва Амударё флотилияси фаолияти.

Ишнинг мақсади: Орол ва Амударё флотилияларининг 1847-1920-йиллардаги ташкил қилиниши ва фаолиятини функционирования Аральской и Амударьинской флотилий в 1847-1920-е годы. В исследовании проводится ретроспективный анализ и осмысление инструментария и механизма создания этих флотилий.

Тадқиқот усули: проблемно-хронологический, сравнительно-аналитический, историко-ретроспективный, социально-статистический.

Олинган натижалар ва уларнинг янгилиги: 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.

Ишнинг амалий аҳамияти: 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.

Тадбиқ қилиш даражаси ва самарадорлиги: результаты исследования нашли свое отражение в выступлениях диссертанта на научных конференциях, а также в научных статьях и тезисах.

Қўлланиш соҳаси: учебные пособия по предметам «История Узбекистана», «История Каракалпакстана», «История Хорезма», Практика государственных учреждений в области туризма.

RESUME

the theses Sulaymanova Salamat Arepbaevicha to subjects: "History Aral and Amudariinskoy fleet (1847-1920 gg.) " on competition degree candidate of the history sciences on professions 07.00.01. - a History Uzbekistan.

The Keywords: Amudariya, Syrdariya, Aral sea, the fleet, A.I.BUTAKOV, экспанция, Hivinskiy march, fishing, navigation, the first amicable agreement war, Hivinskoe khanate, Karakalpakstan.

The Object of the study: activity Aral and Amudariinskoy fleet.

The Purpose of the work: comprehend the unique history experience of the creation and operation Aral and Amudariinskoy fleet in 1847-1920-e years. In study is conducted retrospective analysis and comprehension toolbox and mechanism of the creation these fleet.

The Methods of the study: problem-хронологический, relatively-analytical, historian-retrospective, social-statistical.

The Got results and their novelty: In work is shown the most real picture of existence in the second half XIX - in the first fourth XX vv. waterways of the message in Aral sea and Amudarie, is determined contribution fleet in political, military, cultural, народнохозяйственном development of the edge, intelligent essence military expedition second half XIX v. In theses переосмысливаются many key questions of the recovering the waterways of the messages Karakalpakstana, is critically valued experience of the creation fleet, are defined ills tsarist and bolshevik strategy, led to усыханию Aral epidemic deaths and loss Amudarii in their own lower reached function transportation.

Practical importance of the work: 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 Karakalpakstana, in preparing the monographic studies, in accordance with problem of the development of our republic.

The Degree of the introduction and efficiency: results of the study have found its reflection in appearances диссертанта on scientific conference, as well as in scientific article and thesis.

The Application: scholastic allowances on subject "History Uzbekistan", "History Karakalpakstana", "History Horezma", Practice of the state institutions in the field of tourism.