



УДК 94(47).081:629.12

КОРАБЕЛЬНЫЙ СОСТАВ АРАЛЬСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ

Р.В. ЛАПШИН¹⁾
Н.В. МИТЮКОВ²⁾
Л.П. ПОРЦЕВА³⁾

*¹⁾ ЗАО «Запорожский
автомобилестроительный завод»
e-mail: ramzes_35@mail.ru*

*²⁾ Ижевский государственный
технический университет
e-mail: nico02@mail.ru*

*³⁾ Чайковский филиал Пермского
национального исследовательского
политехнического университета*

В работе делается попытка восстановить списочный состав и технические характеристики плавучих единиц входивших в списочный состав Аральской военной флотилии с кратким описанием каждого. В результате выявлено, что в ней числились 6 пароходов, плавучий док, 10 самоходных барж и 50 прочих плавсредств. При этом на Воткинском заводе был построен пароход, шесть самоходных барж и 34 плавсредства, или почти две трети от общего числа, что свидетельствует о значительном вкладе завода в создание Аральской флотилии.

Ключевые слова: Аральская военная флотилия, корабельный состав, история, судостроение.

Введение

Аральское море в последнее время привлекает внимание многих специалистов. С одной стороны, Аральская экологическая катастрофа стала, вероятно, наиболее масштабным техногенным бедствием современности, а с другой, предстоящее строительство трансасиатского транспортного коридора, по-видимому, еще более усугубит проблемы региона. В связи с этим, огромное значение приобретает критическое переосмысления всего исторического опыта хозяйственной деятельности в бассейнах рек Сырдарья, Амударья и Аральского моря.

И, вероятно, история Аральской военной флотилии остается одним из наименее изученных эпизодов, хотя, справедливости ради следует отметить, что она рассматривается в трудах целого ряда специалистов. В первую очередь, о ней неизбежно упоминают историки, занимающиеся проблематикой Средней Азии, в частности Казахстана и Узбекистана, из которых, вероятно, наиболее значимые являются работы Б.В. Лунина¹. В-вторых, Аральскую флотилию неизбежно упоминают историки, занимающиеся российской колонизацией Средней Азии, поскольку именно для этих целей флотилия и создавалась². Но следует отметить, что все они упоминают об Аральской флотилии, как правило, фрагментарно, поскольку собственно флотилия, не являлась объектом их исследований и служила лишь фоном для описания соответствующих исторических процессов.

Серьезные подвижки в создании подробного и системного описания истории и боевой работы флотилии дают работы современного узбекского историка С.А. Сулайманова³, но, к сожалению, из-за малой известности его трудов за пределами Узбекистана, с ними практически незнакома русскоязычная научная общественность. Много внимания теме в ряде своих работ уделил петербургский автор И.И. Черников⁴, но его интересовали лишь определенные частные вопросы военно-технического

¹ Лунин Б.В. Средняя Азия в дореволюционном и советском востоковедении. Ташкент, 1965.

² Ахмеджанов Г.А. Российская империя в Центральной Азии. История и историография колониальной политики царизма в Туркестане. Ташкент, 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.

³ Сулайманов С.А. История Аральской и Амударьинской флотилий (1847–1920 гг.). Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Нукус, 2010.

⁴ Черников. И.И. «Самарканд» // Речной транспорт. 1988. № 6.; Черников. И.И. Русские речные флотилии за 1000 лет. СПб., 1999; Черников И.И. Энциклопедия речного флота. СПб., 2003.



аспекта, например, характеристики и судьба отдельных боевых единиц, и как следствие, его работы не создают целостного восприятия проблемы. А именно военно-технический аспект может представлять наибольший интерес, ведь для строительства судов флотилии активно привлекались мощности Воткинского завода. Последний факт особенно интересен в свете выявления истинного вклада Воткинского завода на военное и гражданское судостроение в дореволюционной России.

Чтобы не загружать дальнейшее повествование справочно-библиографическим аппаратом, вкратце перечислим его. При работе над данной статьей были использованы «Памятные книжки Морского министерства»⁵ и официальные списки или регистры речных судов России и СССР⁶, поскольку справочники по корабельному составу рассматривают Аральскую флотилию лишь эпизодично. Например, в известной работе Моисеева имеются данные лишь о четырех пароходах: «Арал», «Сыр-Дарья», «Самарканд» и «Ташкент»⁷. В случае противоречия источников, мы использовали сведения, которые на наш взгляд являлись наиболее вероятными.

Краткая история флотилии

Весной 1847 г. в Оренбург прибыл лейтенант военно-морского флота А. Мертваго, под руководством которого началась постройка двух шхун «Николай» и «Михаил». Первая создавалась для военных целей и имела вооружение из двух орудий, а вторая – для рыбной ловли и принадлежала тут же созданной на паях промысловой кампании. Обе шхуны в разобранном виде отправили в Раим – укрепление в низовьях Сырдарьи.

5 марта 1848 г., в Оренбург прибыл лейтенант флота А.И. Бутаков, которому Военное министерство поручило возглавить экспедицию по исследованию Аральского моря. С командой из 18 моряков он приступил к постройке третьего корабля для Арала. В конце апреля судно, имевшее осадку без груза 1,2 м и длину 14 м, было готово. Шхуну назвали «Константин» и она также несла две пушки. Вскоре ее доставили в Раим и окончательно ввели в строй. В 1849 г. к решаемым по приказам военного министерства задачам кроме «Константина» добавился уже упомянутый «Николай», хоть и построенный ранее, но до того использовавшийся лишь для грузовых перевозок.

Первыми паровыми судами флотилии стали пароход «Перовский» и железный паровой баркас «Обручев» (командиры капитан-лейтенант А.И. Бутаков и лейтенант Х.П. Эрдели). Оба судна заказали в Швеции в 1850 г. В 1851 г. они прибыли в Петербург, и к 1852 г. в разобранном виде перевезены гужевым транспортом в Раимское укрепление. Весной 1853 г. их собрали и спустили на воду. Интересно отметить, что они имели специальные выдвижные кили, чтобы совместить плавание по морю и рекам, а также то, что в качестве основного топлива на них предусматривался саксаул.

В 1853 г. состоялось первое плавание «Перовского» для поддержки войск при взятии крепости Ак-Мечеть. А командир «Обручева» Эрдели при штурме Ак-Мечети даже командовал флотским десантом. В 1855 г. на море привезены семь железных гребных судов, а в Раиме к этому времени для нужд флотилии оборудовали порт с мастерскими и эллингом для ремонта плавсредств (который позже перенесли в Казалинск).

⁵ Памятная книжка Морского министерства. СПб., 1875.

⁶ Регистр Союза СССР. Список речных судов. Бассейны рек Днепра и Буга, Дона и Кубани, Сибирских и среднеазиатских рек на 1 марта 1927 г. Рыбинск, 1927.

Речной флот (паровой и непаровой) Азиатской России. Отдел статистики и картографии МПС. СПб., 1902.

Список судов рабочего ядра речного флота СССР. Часть 2. М., 1923.

⁷ Моисеев С.П. Список кораблей и судов Русского парового и броненосного флота, 1861-1917 гг. М., 1948.



Мастерские Аральской флотилии в Казалинске

В 1857 г. контр-адмирал А.И. Бутаков организовал экспедицию на судах в Аральское море и устье реки Амударья для гидрографических исследований. В 1859 г. Бутаков с десантом в 140 человек ведет военные действия у Кунграда; затем, доставив десант в Казалинск, на баркасе «Обручев» ушел в дельту Амударьи и провел опись реки до Нукуса.

В 1861 г. флотилия пополнилась пароходами «Арал» и «Сырдарья», заказанные в Англии и доставленные в Казалинск. В последовавших боях с Кокандским и Бухарским ханствами (1864–68 гг.) «Перовский» и «Обручев» в основном осуществляли лишь военные перевозки, а в 1873 г. оба приняли участие в Хивинском походе.

В период с 1862 по 1872 гг. флотилию пополнили еще четырьмя пароходами иностранной постройки, плавучим доком и девятью баржами общей грузоподъемностью 55,800 пудов и вооружением в 22 орудия. 18.6.1866 г. утвержден штат – 13 офицеров и чиновников, 344 нижних чина (с января 1880 г. 24 офицера и чиновника, 548 матросов).

В 1878 г. в составе флотилии числились 6 паровых судов (5 пароходов и 1 барказ), 9 железных барж, 10 баркасов, 16 гребных судов, 8 железных паромов и 1 плавучий док. При этом пароходы и баржи имели артиллерийское вооружение.

26.10.1883 г. была создана комиссия по упразднению флотилии и 7.4.1883 г. приняли решение пароходы сдать на слом из-за больших расходов и малой пользы при перевозках. Позднее решили их передать в частные руки, которые к моменту упразднения флотилии не имели в регионе не одного парового судна. 16.06.1883 г. из столицы подтвердили решение об упразднении, но местный генерал-губернатор смог затянуть процесс до 1888 г. из-за затягивания вопроса с созданием Амударьинской флотилии. Весной 1891 г. оставшееся имущество перевез из Казалинска в Чарджуй пароход этой новой флотилии «Царица», а летом туда же доставили оборудование, оставшееся от мастерской. Остальное имущество к тому времени продали на месте за бесценок.

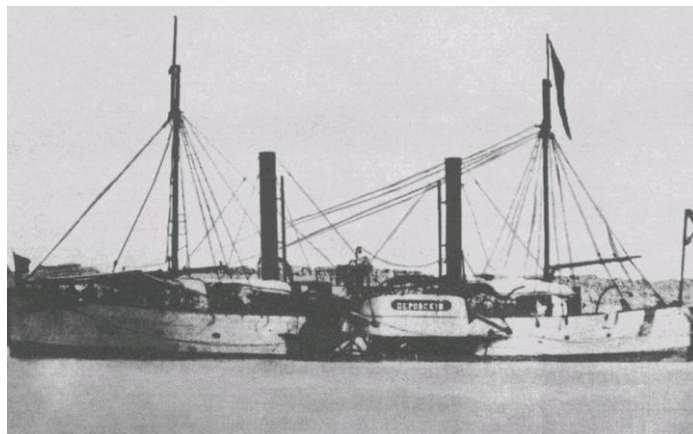
Хотя в последующем возникали идеи восстановления Аральской флотилии, в царской России они не принесли желаемого результата.

Пароходный состав

Железный колесный вооруженный пароход «Перовский». 140 / 231 т. 32,68 – 6,44 – 1,03 / 1,08 м. 40 н.л.с. / 160 л.с. 1–4 фунт., 2–0,25 пуд. пушки⁸. Заказан заводу «Motala Verkstad», Motala (Швеция) в начале 1851 г. (совместно с барказом «Обручев»). Стапельный номер № 85, стоимость 55451 руб. Весной 1852 г. разобранным привезен в С-Петербург и по водным путям – в Самару (прибыл в июле 1852 г.), откуда гужевым транспортом доставлен в Раймское укрепление. Прибыл на место в ноябре 1852 г. В конце февраля 1853 г. собран и спущен на воду. В мае 1853 г. вошел в строй. 5.7.1854 по Сырдарье подошел для поддержки русских войск бравших крепость Ак-Мечеть. В 1857 г. участвовал в экспедиции контр-адмирала А.И. Бутакова в Аральское море и

⁸ Первая группа цифр – водоизмещение, т (стандартное / полное), вторая – размерения, м (длина – ширина – осадка, стандартная / полная), третья – мощность машин, четвертая – вооружение.

устье Амударьи для гидрографических исследований. В начале 1858 г. стоял в ремонте в доке в форте № 19. В июне 1858 г. привез в Кунград русское посольство для переговоров с хивинцами. В 1859 г. участвовал в этом районе в стычках с хивинцами. В 1863 г. получил новые котлы. Во время боев с войсками Кокандского и Бухарского ханств (1864–68 гг.) привлекался к воинским перевозкам. С февраля 1873 г. участвовал в Хивинском походе. В 16.00 25.07.1874 г. прибыл в Нукус начав регулярные пароходные рейсы на Нижней Амударье. 16.7.1878 г. привел баржу № 1 в Нукус, для обеспечения планировавшегося Индийского похода, но из-за сильного течения идти далее не мог. На 1884 г. находился в строю. К 1888 г. на месте продан на слом.



Пароход «Петровский»

Железный заднеколесный вооруженный пароход «Сыр-Дарья». 70 / 137 т. 26,9 – 5,56 – 0,61 / 0,88 м. 20 н.л.с. / 80 л.с. 1–0,25 пуд.¹⁰ пушка. Экипаж 20 чел., 1 офицер. Заказан в 1860 г. заводу «Windsor Works», Liverpoul (Великобритания) для Морского ведомства за 16000 руб. Зачислен в списки 21.01.1861. Летом 1861 г. разобранным привезен в С-Петербург и водными путями доставлен в Самару, откуда гужевым транспортом увезен в форт № 1, куда прибыл в конце осени 1861 г. В январе 1862 г. начата работа по сборке. 29.7.1862 спущен на воду и вошел в состав Аральской флотилии. В боях с войсками Кокандского и Бухарского ханств (1864–68 гг.) привлекался к воинским перевозкам. В 1882 г. планировался к участию в несостоявшемся подъеме затонувшего парохода «Самарканд». На 1884 г. находился в строю. К 1888 г. на месте продан на слом.

Железный колесный вооруженный пароход «Арал». 149 / 290 т. 31,9 / 35,66 – 7,36 – 0,58 / 0,91 м. 40 н.л.с. / 160 л.с. 2–0,25 пуд. пушки. Экипаж 40 чел., 1 офицер. Заказан в 1860 г. заводу «Windsor Works», Liverpoul (Великобритания) для Морского Ведомства за 30080 руб. Зачислен в списки 21.01.1861. Летом 1861 г. разобранным привезен в С-Петербург, после чего по водным путям доставлен в Самару, и далее гужевым транспортом увезен в форт № 1, куда прибыл в конце осени 1861 г. В январе 1862 г. начата работа по сборке. 29.10.1862 спущен и вошел в Аральскую флотилию. В боях с войсками Кокандского и Бухарского ханств (1864–68 гг.) привлекался к воинским перевозкам. В 1870 г. участвовал в подъеме затонувшего на Сырдарье парохода «Самарканд», при этом простыл и умер капитан «Арала» П.П. Крузенштерн. На 1884 г. находился в строю. К 1888 г. на месте продан на слом.

Железный колесный вооруженный пароход «Самарканд». 154 / 352 т. 45,6 – 6,7 – 0,61 / 0,9 м. 70 н.л.с. / 280 л.с. 2–6 фунт.¹¹, 1–4 фунт., 2–0,25 пуд. пушки. Экипаж 50 чел, 2 офицера. Заказан в конце 1861 г. заводу «Soc. Anon. J. Cockerill», Hoboken (Бельгия) для Морского ведомства за 78700 руб. Стапельный номер № 103. В 1862 г. спущен на воду и

⁹ с 1867 г. – Казалинск.

¹⁰ 122-мм.

¹¹ 76-мм.

привезен в разобранном виде в С-Петербург, откуда по железной дороге доставлен в Самару. В конце 1863 г. прибыл в форт № 1. Сборка затянулась и лишь в 1866 г. вошел в Аральскую флотилию, в списки флота и вовсе был включен приказом по Морскому ведомству от 22.6.1868 г. В боях с войсками Кокандского и Бухарского ханств (1864–68 гг.) привлекался к воинским перевозкам. В 1869 г. совершил первый рейс по Сырдарье. В 1870 г. затонул при аварии, сев на камни на Сырдарье, но вскоре был поднят и после ремонта вошел в строй. С февраля 1873 г. участвовал в Хивинском походе, и в том же году оказался на мели. Снят с нее благодаря помощи казахов ближайших аулов. 22.03.1877 г. стал первым пароходом, совершившим рейс вверх по Амударье из Петро-Александровска до Чарджоу (прибыл туда 7.4.1877 г. и 18.4.1877 г. вернулся назад). 15.5.1878 г. с баржей № 9 на буксире вышел из Казалинска и 29.5.1878 г. пришел в Нукус. После пятисуточной стоянки ушел назад. В Казалинск вернулся 12.6.1878 г. 5.7.1878 г. вошел в озеро Клы. Командир доносил 21.7.1878 г. из Петро-Александровска, что с баржей № 9 на буксире не мог идти вверх по Амударье, так как препятствовало течение. Полковник Гротенгельм приказал вернуться в Нукус, взять баржу № 1, и привести в Петро-Александровск, там разгрузить, и с ней идти на соединение с его отрядом. 1879 г. в верховьях Сырдарьи дошел до Ходжа-Соляра. Ночью 15–16.1.1881 г. у форта Перовск сев на камни получил пробоину и полузатонул. Сразу пароход снять не удалось, и работы затянулись до глубокой осени, окончившись безрезультатно. В планах было продолжить подъем в 1882 г., но он не удался, и в результате пароход бросили на месте.

Железный колесный вооруженный пароход «Ташкент». 95 / 140 т. 31,93 – 4,87 – 0,48 м. 35 н.л.с. / 140 л.с. 1–0,25 пуд. пушка. В 1870 г. построен Воткинским заводом по заказу Морского ведомства за 35000 руб. В разобранном виде перевезен гужевым транспортом в Казалинск и тут собран для Аральской флотилии. Зачислен в списки 8.01.1872. На 1884 г. находился в строю и планировался к рейсу в верховья Амударьи для десанта на афганский берег, который в итоге не состоялся. В 1888 г. на месте продан на слом.

Железный колесный паровой барказ «Обручев». 16 / 28 т. 21,28 – 2,79 – 0,61 / 0,69 м. 12 н.л.с. / 48 л.с. Первоначально – 2 горных единорога, потом 2–6 фунт. пушки. Заказан заводу «Motala Verkstad», Motala (Швеция) в начале 1851 г. Стапельный номер № 86. Весной 1852 г. разобраным привезен в С-Петербург и по водным путям доставлен в Самару, куда прибыл в июле 1852 г. Оттуда гужевым транспортом перевезен в Раимское укрепление, тут в конце осени 1852 г. В начале апреля 1853 г. собран и спущен на воду. В мае 1853 г. вошел в строй. В 1857 г. участвовал в гидрографической экспедиции контр-адмирала А.И. Бутакова в Аральское море и устье реки Амударьи. В 1859 г. Бутаков на нем провел опись Амударьи до Нукуса. В 1863 г. получил новый котел. В боях с Кокандским и Бухарским ханствами (1864–68 гг.) привлекался к военным перевозкам. На 1883 г. находился в строю. Осенью 1884 г., после ремонта ходил между Петровском и Казалинском. К 1888 г. на месте продан на слом.



Пароход «Обручев», на заднем плане идет достройка «Петровского»

Док и несамоходные баржи

Железный четырехпontonный плавучий док. 172 т. 39,21 – 9,14 – 0,91 м. 4 н.л.с. / 20 л.с. Заказан в 1860 г. заводу «Windsor Works», Liverpool (Великобритания) для Морского ведомства за 34300 руб. Летом 1861 г. разобранным привезен в С-Петербург и доставлен по водным путям в Самару, откуда гужевым транспортом увезен в форт № 1, куда прибыл в ноябре 1861 г. В 1862 г. начаты работы по сборке, в 1863 г. вошел в строй Аральской флотилии. Понтоны дока в 1872 и 1875 гг. переделаны в два больших (35 т. 35,18 – 6,1 – 0,61 м.) и в 1873 и 1877 гг. в два малых паромы для флотилии (25 т. 11,58 – 5,18 – 0,61 м.). Около 1884 г. все они проданы на слом.



Баржи в Казалинске

Несамостоятельные баржи № 1 и 2. 95,8 т. 27,36 – 5,47 – 0,91 / 1 м. Построены в 1855 г. на Воткинском заводе для Морского ведомства по 8214 руб. за штуку. Перевезены в разобранным виде в форт № 1 и после сборки в 1857 г. вошли в Аральскую флотилию. На 1878 г. числились в строю. Около 1884 г. проданы на слом.

Несамостоятельная баржа № 3. 102 т. 28,76 – 5,47 – 0,91 / 1 м. Построена в 1859 г. Воткинским заводом для Морского ведомства за 8000 руб. Перевезена в разобранным виде в форт № 1 и после сборки в 1860 г. вошла в Аральскую флотилию. На 1878 г. в строю. Около 1884 г. продана на слом.

Железная несамоходная баржа № 4. 38,2 т. 19,46 – 5,17 – 0,48 / 0,58 м. Заказана в 1860 г. заводу «Windsor Works», Liverpool (Великобритания) для Морского ведомства. Летом 1861 г. разобранный привезена в С-Петербург и доставлена по водным путям в Самару, откуда гужевым транспортом увезена в форт № 1, куда прибыла в конце осени 1861 г. В январе 1862 г. начата работа по сборке и вскоре вошла в Аральскую флотилию. На 1878 г. в строю. Около 1884 г. продана на слом.

Железные несамоходные баржи № 5, 6, 7. 165 т. 36,48 – 6,1 – 0,91 / 1 м. Построены в 1865 г. заводом «Soc. Anon .J. Cockerill», Hoboken (Бельгия) для Морского ведомства по 14652 руб. за штуку. В том же году перевезены в разобранным виде гужевым транспортом в форт № 1 и после сборки вошли в Аральскую флотилию. К 1875 г. № 5 в строю нет (возможно, была в ремонте, ибо упоминается в 1878 г.). Остальные находились в списках в 1883 г. Около 1884 г. проданы на слом.

Железные несамоходные баржи № 8 и 9. 226 т. 37,95 – 7,91 – 0,91 / 1 м. Построены в 1871 г. Воткинским заводом для Морского ведомства по 20700 руб. за штуку. В том году перевезены в разобранным виде в Казалинск и после сборки вошли в Аральскую флотилию. После ее расформирования, в 1888 г. сданы в Амударьинскую военную флотилию 23.4.1894 г. исключены из списков Морского ведомства и переданы в Амударьинскую военную флотилию Военного ведомства. С конца января 1918 г. под контролем красных. С 4.6.1918 г. в составе 22-го района. 16.2.1920 22-й район стал Амударьинской флотилией. 4.3. 1920 г. сданы в Военные флотилии Туркестанского

фронта. С 20.4.1920 в Аральской военной флотилии. С 2.6.1920 в Амударьинском отряде этой флотилии. С 18.1.1921 в Амударьинской флотилии, обеспечивали действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 исключены из списков РККФ и сданы Главному Народному комиссариату путей сообщения (НКПС). На 1923 г. находились в составе Среднеазиатского пароходства, дальнейшая судьба неизвестна.

Железная несамоходная баржа № 10. 305 т. 42,56 – 8,81 – 0,91 / 1 м. На 1915 г.: 195 брт., 115 нрт. 47,5 / 48,76 – 7,01 – 0,69 м. 50 н.л.с. / 225 л.с., 8 узлов. Экипаж 23 чел. Построена в 1871 г. Воткинским заводом для Морского ведомства за 23500 руб. В том году перевезена в разобранном виде в Казалинск и после сборки вошла в Аральскую флотилию. После ее расформирования в 1888 г. сдана Амударьинской военной флотилии. 23.4.1894 исключена из списков Морского ведомства и передана в Амударьинскую военную флотилию Военного ведомства. В 1915 г. в мастерских в Чарджуе переделана с удлинением корпуса в самоходную баржу «Теплоход» с нефтяным мотором. К осени 1917 г. называлась «Верный». С конца января 1918 г. находилась под контролем красных. С 4.6.1918 г. в подчинении 22-го водного района. 30.7.1918 г. правительство Туркестанской республики отправило на ней в Петро-Александровск из Чарджуя отряд красноармейцев из 100 человек с 2 пулеметами и 2 орудиями (командир – военный комиссар Чарджуя Н.А. Шейдаков). Отряд благополучно прибыл в Петро-Александровск 20.9.1918 г., и баржа ушла назад. 11.11.1919 г. тот отряд, имевший уже 550 человек, на «Верном» и буксирном пароходе «Хивинец» с тремя баржами отплыл к Нукусу и затем двинулся для взятия Хивы. Конница отряда (еще 150 сабель) шла отдельно по берегу. 16.2.1920 г. 22-й район был преобразован в Амударьинскую флотилию. 4.3.1920 г. самоходная баржа передана в качестве транспорта Военной флотилии Туркестанского фронта. С 20.4.1920 в Аральской военной флотилии. С 2.6.1920 в Амударьинском отряде этой флотилии. 18.1.1921 г. в составе Амударьинской флотилии обеспечивала действия частей РККА в боях с басмачами на Амударье. 6.11.1921 исключен из списков РККФ и сдан Главному НКПС как грузовой теплоход. На 1923 г. в списках уже нет и вероятно был сдан на слом.

Прочие плавсредства

Паромы №1 и №2. 34 т. 21,28 – 6,08 – 0,61 м. Построены в 1859 г. Воткинским заводом для Морского ведомства. Привезены в разобранном виде гужевым транспортом в форт № 1, и после сборки вошли в Аральскую флотилию. На 1878 г. находились в строю. Около 1884 г. проданы на слом.

Железный (из 2 частей) паром № 3. 5,49 – 2,44 – 0,31 м. Построен в 1862 г. в мастерских Аральской флотилии в форте № 1 и в том же году вошел в ее состав. На 1875 г. в списках не значится (возможно, был в ремонте, ибо упоминается в 1878 г.). К 1888 г. продан на слом.

Железные паромы-флашкоуты (2 шт.). 1,05 т. 5,53 – 1,25 – 0,15 м. Построены в 1859 г. Воткинским заводом для Морского ведомства. Привезены гужевым транспортом в форт № 1 и вошли в Аральскую флотилию. На 1878 г. находились в строю. Около 1884 г. проданы на слом.

Железные гребные баркасы № 1 и №2. 11,28 – 3,1 – 0,78 / 0,84 м. Построены в 1854 г. Воткинским заводом для Морского ведомства. В том же году привезены гужевым транспортом разобранными через Самару и Оренбург в Раимское укрепление и после сборки вошли в Аральскую флотилию. На 1875 г. в списках не значатся.

Железные гребные баркасы №№ 3–12. 8,23 – 2,26 – 0,51 / 0,56 м. Построены в 1854 г. Воткинским заводом для Морского ведомства. В том же году привезены гужевым транспортом разобранными через Самару и Оренбург в Раимское укрепление и после сборки вошли в Аральскую флотилию. При этом баркасы № 8–12 в 1856 г. доставили в форт № 1 и после сборки включили в состав флотилии. На 1875 г. в списках не значатся.

Железные гребные баркасы (2 шт.). 8,4 т. 10,64 – 3,83 – 0,61 м. Построены в 1854 г. Нижегородской машинной фабрикой (Нижний Новгород) для Морского ведомства по 1200 руб за штуку. В 1855 г. разобранными доставлены гужевым транспортом в форт № 1 и после сборки вошли в Аральскую флотилию. На 1875 г. находились в строю. К 1878 г. проданы на слом. В том году в списках уже нет.



Железные гребные баркасы (10 шт.). 5 т. 7,91 – 2,31 – 0,61 м. Построены в 1859 г. Воткинским заводом для Морского ведомства по 800 руб. за штуку. Привезены гужевым транспортом в разобранном виде в форт № 1 и после сборки вошли в Аральскую флотилию. На 1878 г. находились в строю. Около 1884 г. проданы на слом.

Железные шлюпки системы Френсиса №№ 1–4. 1 т. 6,1 – 1,7 – 0,46 м. Построены в 1862 г. на заводе «Windsor Works», Liverpool (Великобритания) для Морского ведомства по 508 руб за штуку. Доставлены по морю в С-Петербург, отсюда привезены гужевым транспортом в форт № 1 и вошли в Аральскую флотилию. На 1875 г. находились в строю. К 1878 г. проданы на слом (в том году в списках уже нет).

Железные шлюпки системы Френсиса №5 и №6. 5,03 – 1,6 м. Построены в 1862 г. на заводе «Windsor Works», Liverpool (Великобритания) для Морского ведомства по 500 руб. за штуку. Доставлены морем в С-Петербург, отсюда привезены гужевым транспортом в форт № 1 и вошли в Аральскую флотилию. В начале 1870-х гг. сданы на слом.

Деревянная наборная шлюпка № 1. 1 т. 6,1 – 1,68 – 0,46 м. Построена в 1865 г. в форту № 1 для Аральской флотилии Морского ведомства. На 1875 г. в списках не значится.

Деревянная наборная шлюпка № 2. 5,02 – 1,6 м. Построена в 1865 г. в форту № 1 для Аральской флотилии Морского ведомства. На 1875 г. в списках не значится.

Деревянные шлюпки (4 шт.). 1,5 т. 7,62 – 1,83 – 0,46 м. Построены в 1866 г. в форту № 1 для Аральской флотилии Морского ведомства. На 1875 г. в списках не значится.

Железные шлюпки (8 шт.). 1,5 т. 7,6 – 1,83 – 0,48 м. Построены в 1871 г. Воткинским заводом для Морского ведомства по 500 руб. за штуку. Доставлены гужевым транспортом в Казалинск и вошли в Аральскую флотилию. На 1875 г. находились в строю. Дальнейшая судьба не известна.

Железная понтонная разборная лодка. 1,33 т. 5,18 – 1,52 – 0,28 м. Построена в 1871 г. в Казалинске. Дальнейшая судьба не известна.

Выводы

1. Аральская военная флотилия оказала существенное влияние на военнополитическую историю бассейна Аральского моря практически с момента создания, например, во время восстания в Кунграде в 1858-1859 гг. В дальнейшем флотилия существенно усилилась корабельным составом, фактически создав базу для захвата Хивинского ханства.

В общей сложности в составе Аральской военной флотилии числились 6 пароходов, док, 10 самоходных барж и 50 прочих плавсредств. На Воткинском заводе был построен пароход, шесть самоходных барж и 34 плавсредства, что составляет примерно две трети от общего числа, и свидетельствует о значительном вкладе завода в создание Аральской флотилии.

NAVAL STRUCTURE OF ARAL FLOTILLA

R.V. LAPSHIN¹
N.W. MITIUKOV²
L.P. PORTSEVA³

¹⁾ *Zaporozhye's automobile building plant*

e-mail: ramzes_35@mail.ru

²⁾ *Izhevsk State Technical University*

e-mail: nicoo2@mail.ru

³⁾ *Tchaikovsky's branch of the State National Research Polytechnical University of Perm*

There is an attempt to restore the payroll and technical characteristics of floating units of the Aral flotilla with a brief description of each vessel. The result revealed that there were listed six steamer-tug, floating dock, 10 barges and 50 other units. In this case the Votkinsk factory was built steamer, six barges and 34 units, about two-thirds of the total number, indicating a significant contribution of Votkinsky Zavod to establishing of the Aral flotilla.

Key words: Aral military flotilla, shipping rolls, history, shipbuilding.