

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
БАШКИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

На правах рукописи

НАСЫРОВ КАМИЛЬ ЗИННЯТОВИЧ

**УЧАСТИЕ ВОЕННО-МОРСКИХ ОФИЦЕРОВ РУССКОГО ФЛОТА
В УСТАНОВЛЕНИИ СУХОПУТНО-МОРСКОГО ПУТИ В СРЕДНЮЮ
АЗИЮ В XVIII – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВВ.**

Специальность 5.6.1 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель:
доктор исторических наук,
профессор
Буканова Роза Гафаровна

УФА – 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. Участие военно-морских офицеров русского флота в исследовательско -картографических экспедициях по изучению акватории Каспийского моря	
§1. Формирование каспийской концепции Петра I и создание кораблестроительной базы для ее реализации.....	41
§2. Экспедиция А. Бековича-Черкасского – попытка установления кратчайшего пути в Азию через акваторию Каспийского моря.....	59
§3. Деятельность военно-морских офицеров в Каспийском море после смерти Петра I	75
ГЛАВА 2. Офицеры и нижние чины военно-морского флота в составе Оренбургской экспедиции (комиссии) (1734–1744 гг.)	
§1. Организация Оренбургской экспедиции – начало реализации проекта И.К. Кирилова по установлению сухопутно-морского пути в Среднюю Азию через акваторию Аральского моря (1734–1737 гг.).....	93
§2. Деятельность военно-морских офицеров в составе Оренбургской комиссии при В.Н. Татищеве (1737–1738 гг.)	112
§3. Адмиралы В.А. Урусов и И. И. Неплюев как проводники политики России в юго-восточном регионе (1739–1758 гг.).....	128
ГЛАВА 3. Аральская экспедиция А.И. Бутакова 1848 г. и ее историческое значение	
§1. Создание кораблестроительной базы Аральской экспедиции в первой половине XIX в. Оренбургская верфь.....	158
§2. Участие А.И. Бутакова и других военно-морских офицеров в создании сухопутно-морского пути в Среднюю Азию в первой половине XIX в.	174

ЗАКЛЮЧЕНИЕ	188
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	193
СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ	194
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	204
ПРИЛОЖЕНИЯ	223

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационной работы обусловлена высокой степенью важности азиатского направления внешней политики России на современном этапе, характеризующемся глобализацией общемировых воздушных, морских и сухопутных транспортных коммуникаций. Стратегическое положение на евразийском пространстве позволяет Российской Федерации занять положение основного транспортно-логистического регулятора в вопросах восточной торговли и взаимоотношений с азиатскими странами.

В свете евразийской концепции развития России можно рассматривать Каспийский регион, имеющий интегральное значение для Западных, Центральных и Южных субрегионов Азии. В этом ключе выдержано содержание «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года»¹. В этом документе уделяется очень большое внимание обеспечению безопасности морской деятельности в важных для России районах морей и океанов. Для решения долгосрочных стратегических задач, стоящих перед государством, устанавливается совершенствование системы защиты и охраны внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа в зоне Каспийского моря, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации.

Однако, как известно, примерно те же проблемы стояли перед Российским государством 300 лет тому назад: Каспийское море и прилегающие к нему регионы оказались в орбите внешней политики России еще в петровскую эпоху. При этом Петр Первый, как никто другой из правителей России, понимал роль человеческого фактора в процветании страны и всеми возможными для того

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 августа 2019 г. №1930-р

времени средствами старался подготовить преданных государственным интересам инженерных, технических, военно-морских специалистов. Многие из них, называвшие себя «птенцами гнезда Петрова», довели впоследствии до логического завершения замыслы Петра Великого не только по закреплению позиции России в регионе Каспийского моря, но и по дальнейшему продвижению на Восток.

Актуальность темы диссертационной работы обусловлена также следующим фактором: необходимостью обобщения накопленного опыта по установлению Российским государством коммуникаций с азиатскими странами. В связи с этим возникает потребность в исследовании деятельности военно-морских офицеров России, которые в XVIII–XIX вв. внесли достойный вклад в установление сухопутно-морского пути к государствам Средней Азии, а далее к Индии и Китаю через акватории Каспийского и Аральского морей. Такая постановка научной проблемы заявлена впервые.

Степень разработанности научной темы и поставленных в диссертационном исследовании вопросов характеризуется отсутствием специальных работ, непосредственно связанных с участием военно-морских офицеров русского флота в установлении сухопутно-морских путей в Среднюю Азию через такие географические районы, как акватории Каспийского и Аральского морей с прилегающими территориями. Тем не менее, имеется множество исследований, которые в той или иной степени относятся к рассматриваемой теме. Их можно разделить на 3 периода, которые в хронологическом плане условно можно определить, как дореволюционный (до 1917 г.), советский (до 1991 г.) и современный – начиная с 90-х гг. XX в. по настоящее время.

Рассмотрим особенности освещения темы данного диссертационного исследования в дореволюционной историографии. Литературу

дореволюционного периода по поставленной научной проблеме едва ли можно считать избыточной. Ранние известные нам труды по отдельным аспектам рассматриваемой темы в основном представлены произведениями самих участников событий. Они были связаны с организованным Петром I географическим описанием и картографированием территории Российской империи. В XVIII в. историческая наука в России только зарождалась, и проводники восточной политики Петра I, такие как Ф.И. Соймонов, В.Н. Татищев, П.И. Рычков и другие, одновременно стали первыми историками-летописцами и исследователями восточной политики России той эпохи.

Большой интерес представляют дневниковые заметки одного из участников, описываемых в данной диссертации событий – унтер-лейтенанта Военно-Морского Флота Ф.И. Соймонова с дополнениями, внесенными в них академиком Петербургской Императорской Академии наук Г. Ф. Миллером². Хотя эти заметки были опубликованы в 1765 г., они повествуют о более ранних событиях. Ф.И. Соймонов подробно описывает алгоритм исследования Каспийского моря, составление и типографское исполнение созданной по результатам описания карты, а также называет причины возникновения предпосылок для организации экспедиции А. Бековича-Черкасского как первой попытки, предпринятой Петром I для реализации, сформулированной им каспийской концепции.

Особое место занимают труды участников Оренбургской экспедиции, направленной в 1734 г. для открытия «окна» на Восток путем строительства нового города на р. Орь и пристани на Аральском море. Непосредственный участник этой экспедиции П.И. Рычков стал автором нескольких произведений.

² Соймонов Ф.И. О торгах за Каспийское море древних средних и новейших времен; Выписано из журнала его превосходительства господина тайного советника, сенатора и ордена святого Александра кавалера Федора Ивановича Соймонова, и из внесенных во оной дополнений Академии наук конференц– секретаря, профессора истории и историографа, Г.Ф. Миллера. М., 1765.

Из его работ наиболее известны «История Оренбургская (1730–1750 гг.)»³ и «Топография Оренбургской губернии. Сочинение П.И. Рычкова 1762 г.»⁴. «История Оренбургская» была начата автором сразу же после учреждения Оренбургской губернии, о чем свидетельствует вводная часть книги, датированная 11 марта 1744 г. За эти работы П.И. Рычков был удостоен звания члена-корреспондента Петербургской Императорской Академии наук. Важно то, что в работах П.И. Рычкова имеются сведения о морских офицерах и корабельных мастерах, которые были в составе Оренбургской экспедиции, об их окладах, о первых мероприятиях начальников Оренбургской экспедиции (комиссии) по привлечению среднеазиатских купцов в г. Оренбург, организации торговли и другие детали. Подробно излагается история строительства Верхнеяицкой и Табынской пристаней на реках Яик и Белой. Именно из его работ мы узнаем о том, что морской офицер П.С. Бахметьев был тестем И.К. Кирилова, начальника Оренбургской экспедиции. Парадигмой для последующих исследователей стал исторически сложившийся и сформулированный П.И. Рычковым тезис о необходимости укрепления безопасности юго-восточных границ Российского государства.

Анализируя итоги деятельности Оренбургской экспедиции, маршрут которой пролегал через г. Уфа и всю Башкирию, П.И. Рычков указывает более удобный водный маршрут к Оренбургу по рекам Волга и Самара, который был впоследствии использован для снабжения экспедиции А.И. Бутакова в первой половине XIX в. Однако работы П.И. Рычкова, несмотря на богатый фактический материал, не являются специальным исследованием избранной нами темы.

³ Рычков П.И. История Оренбургская (1730–1750). Оренбург., 1896.

⁴ Рычков П.И. Топография Оренбургской губернии Ч. I. Оренбург., 1887.

При написании диссертации были использованы работы государственных деятелей, или представителей военно-служилого сословия Российской империи, являвшихся очевидцами или участниками событий, происходивших в XVIII в. Среди них можно выделить первый исторический труд, посвященный истории Северной войны, ее причинам и итогам. Это работа П.П. Шафирова, личного секретаря императора Петра I, которая была написана и издана по высочайшему распоряжению Петра I⁵. Некоторые представления о состоянии военно-политической обстановки в Российском государстве в преддверии организации Оренбургской экспедиции дают опубликованные почти полтора века спустя «Записки Манштейна о России 1727–1744 гг.»⁶. Другой автор – К.И. Габлиц – описал деятельность русской эскадры под командованием капитана 2 ранга Войновича, которая в 1781–1787 гг. занималась исследованием и составлением карты Каспийского моря⁷. К работам К.И. Габлица и Х.Г. Манштейна, мы еще вернемся в нашем обзоре. Некоторые сведения о деяниях Петра I сообщает И.И. Голиков, который в хронологическом порядке излагает события того исторического периода. Часть сведений ему была предоставлена сподвижником Петра I – будущим первым губернатором Оренбургской губернии адмиралом И.И. Неплюевым⁸.

Таким образом, в XVIII в. были созданы первые исторические произведения, относящиеся к вопросам освоения акваторий Каспийского и Аральского морей, поиска путей продвижения России в азиатские страны,

⁵ Шафиров П.П. Рассуждение. Какие законные причины Его Царское Величество Петр Первый, Царь и Повелитель Всероссийский, к начатию войны против Короля Карла XII шведского к началу войны в 1700 г. имел. М., 1717.

⁶ Манштейн Х.Г. Записки о России генерала Манштейна: 1727–1744: перевод [В.В. Тимошук] с французской подлинной рукописи автора СПб., 1875.

⁷ Габлиц К.И. Исторический журнал бывшей в 1781–1787 годах на Каспийском море русской эскадры под командованием флота капитана 2 ранга графа Войновича с приложением карты. М., 1809.

⁸ Голиков ИИ. Деяния Петра Великого, мудрого преобразителя России, собранные из достоверных источников и расположенные по годам. М., 1788.

внутренней и внешней политики России. Офицеры императорского Военно-Морского Флота, участники первых каспийских и других сухопутно-морских географических экспедиций, зачастую сами же являлись авторами указанных работ, которые были основаны не только на документах, но и на личных наблюдениях.

В XIX в. были созданы фундаментальные труды по истории России. Среди них важное место занимают исторические сочинения обобщающего характера, в которых наряду с общей политикой российского правительства большое внимание уделялось и вопросам русско-азиатских отношений.

В процессе исследования темы диссертации нами была использована «История России с древнейших времен» С.М. Соловьева⁹. С.М. Соловьев объективно полагал, что в основе русских интересов на юго-восточных рубежах государства было стремление не допустить Османскую империю к Каспийскому морю или в соседство к нему. Характеризуя устремления Петра I воспользоваться победой в Северной войне и окончательно закрепиться на побережье Балтийского моря, он пишет о том, что интерес к странам Востока, как направление политики государства, заставил строить систему каналов для соединения Балтийского моря с Каспийским.

Геополитическую значимость победы России над Швецией, которая дала Российскому государству первостепенную роль на Балтике, описал в своей работе «Влияние морской силы на историю» А.Т. Мэхен¹⁰. В этом ряду находятся работы Е.И. Аренса¹¹, военного историка, генерал-майора

⁹ Соловьев С. М. История России с древнейших времен. Т. 20. М., 1878.

¹⁰ Мэхэн А. Т. (captain A. T. Mahan – United States Navy) Влияние морской силы на историю. / Пер. с английского Н. П. Азбелева. СПб., 1896.

¹¹ Аренс Е. И. Русский флот. Исторический очерк. СПб., 1904.

А.В. Висковатова¹², военно-морского историка П.И. Белавенец¹³, К.И. Арсеньева¹⁴, Н.Д. Каллистова¹⁵, А.И. Вейдемейера¹⁶ и других.

Большой вклад в изучение юго-восточной политики России на конкретных материалах внесли местные историки-краеведы. Так, особый интерес для нас представляют сведения, изложенные в статьях Я.В. Ханыкова. В статье «Поездка из Орска в Хиву и обратно, совершенная в 1740–1741 годах Гладышевым и Муравиным» он раскрыл участие специалистов Оренбургской комиссии в описании Аральского моря и водно-сухопутного маршрута от Орска в Хиву¹⁷. Следующая статья Я.В. Ханыкова, являющаяся пояснительной запиской к карте Аральского моря и Хивинского ханства, описывает историю российско-азиатских торговых и дипломатических отношений допетровской эпохи¹⁸.

Я.В. Ханыков в 1836–1842 гг. служил чиновником особых поручений при оренбургском военном губернаторе В. А. Перовском, который был одним из главных участников хивинского похода и взятия крепости Ак-Мечеть, а в 1851–1856 гг. находился в должности оренбургского гражданского губернатора. Его исследования имеют надежную документальную основу, так как он имел прямой доступ к делам Оренбургской губернской канцелярии.

¹² Висковатов А.В. Строение военных судов в России при царях Михаиле Федоровиче и Алексее Михайловиче. СПб., 1838.

¹³ Белавенец П.И. Нужен ли нам флот и его значение для истории России. СПб., 1901.

¹⁴ Арсеньев К.И. Царствование Петра II. СПб., 1838.

¹⁵ История русской армии и флота Т. VII. Значение мореходства и морской силы для России до Петра Великого. // Очерк, составленный лейтенантом флота Н. Д. Каллистовым. М., 1912.

¹⁶ Вейдемейер А. И. Обзор главнейших происшествий в России, с кончины Петра Великого до вступления на престол Елисаветы Петровны. Ч. II. СПб., 1848.

¹⁷ Ханыков Я.В. Поездка из Орска в Хиву и обратно, совершенная в 1740–1741 годах Гладышевым и Муравиным. Издана с приобщением современной картой Миллера пути от Орска до Зюнгорских владений и обратно. СПб., 1851.

¹⁸ Ханыков Я.В. Пояснительная записка к карте Аральского моря и Хивинского ханства. // Записки русского императорского географического общества. Кн. V. СПб., 1851.

Казанский историк В.Н. Витевский в 1898 г. впервые исследовал жизненный путь адмирала русского флота, основателя современного города Оренбурга, первого губернатора Оренбургской губернии И. И. Неплюева¹⁹. Действительно, использование адмирала русского флота на административной должности в степном крае удивляет многих исследователей. Однако, прежде чем продолжить экспансию на Восток, правительству необходимо было окончательно включить территорию Башкирии, которая продолжала сохранять особый статус, в общую административную систему Российской империи. В.Н. Витевский не обходит стороной сложные вопросы, касающиеся истории коренных жителей этого края – башкир, которые оказывали упорное сопротивление ужесточению политики царизма в крае. Его труд до сих пор поражает своей фундаментальностью и обилием использованных архивных документов.

В.Н. Витевский приходит к важному выводу о том, что уже ко времени назначения И. И. Неплюева начальником Оренбургской комиссии «Оренбургский край был введен в общую систему прочих областей Российской империи; его разнообразные административные части получили общую организацию». И. И. Неплюеву предстояло не только завершить этот процесс, но и наладить устойчивые связи со странами Средней Азии. Через деятельность И. И. Неплюева автор показывает становление русско-азиатской торговли, укрепление внутренней и внешней политики России в этом регионе.

Жизнедеятельность, профессиональное становление под руководством Петра I адмирала И.И. Неплюева, учредителя Оренбургской губернии, исследованы В.Н. Витевским в работе под названием «И.И. Неплюев, верный

¹⁹ Витевский В.Н. И.И. Неплюев и Оренбургский край в прежнем его составе до 1758 г Казань.,1898.

слуга своего Отечества, основатель Оренбурга и устроитель Оренбургского края»²⁰.

Такие произведения, как книги Н.А. Попова «В.Н. Татищев и его время»²¹, Д. А. Корсакова «Из жизни русских деятелей XVIII века»²², Ю.К. Татищева «К истории управления В.Н. Татищевым Оренбургской экспедицией 1737–1739 гг.»²³ раскрывают деятельность В.Н. Татищева, который после И.К. Кирилова был вторым главным командиром Оренбургской экспедиции. В этих работах показана роль В.Н. Татищева в организации русско-азиатской торговли. Именно при нем были отправлены первые торговые караваны из Оренбурга (Орска) в страны Средней и Южной Азии. В исследовании Н.А. Попова, в частности, говорится о взаимоотношениях В.Н. Татищева с морскими офицерами, служившими в Оренбургском крае: Бахметьевым, Белосельским и другими.

Большая часть использованных в диссертации работ имеет общий характер, но позволяет обратить внимание на особенности развития речных и морских коммуникаций, политику государства по освоению новых территорий. В них также можно найти некоторые конкретные данные по исследуемой теме. Например, книга Б.Л. Вяземского «Верховный тайный совет» дает оценку военного, общественно-политического состояния государства в период восшествия на престол российской императрицы Анны Иоанновны²⁴. В историко-географическом труде Н.П. Загоскина «Русские водные пути и судовое дело в допетровской России» раскрыты исторические вехи установления водно-сухопутных торговых путей Российского государства до начала модернизации их Петром I²⁵.

²⁰ Витевский В.Н. И.И. Неплюев, верный слуга своего Отечества, основатель Оренбурга и устроитель Оренбургского края. Казань., 1891.

²¹ Попов Н.А. Татищев и его время. М., 1861.

²² Корсаков Д.А. Из жизни русских деятелей XVIII века. Казань, 1891.

²³ Татищев Ю.В. К истории управления В.Н. Татищевым Оренбургской экспедицией 1737–1739 гг. М., 1901.

²⁴ Вяземский Б.Л. Верховный тайный совет. СПб., 1909.

²⁵ Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань., 1910.

В книге С.В. Жуковского отображены вопросы, связанные с зарождением, установлением и развитием дипломатических, торговых и военно-политических отношений России с Хивой и Бухарой на протяжении почти трех столетий – до начала XX в²⁶.

Имеются работы, в которых, наряду с общей историей Военно-Морского Флота, раскрываются биографии отдельных морских офицеров. Так, о поручике Военно-Морского Флота России А.И. Кожине и его деятельности по изучению Каспийского моря пишет русский географ К.М. Бэр в своей статье «Заслуги Петра Великого по части распространения географических познаний о России и пограничных с нею землях Азии», опубликованной в 1850 г.²⁷ В книге картографа, статистика, исследователя Аральского моря В.Д. Аленицына была проанализирована деятельность английского подданного Дженкинсона по установлению торгового пути в Индию от Архангельска, через Каспийское море, Персию, Хиву²⁸.

Особое место занимают труды Ф.Ф. Веселаго, хронологично описывающие историю русского флота. Последовательности действий Петра I по организации образовательного процесса для обучения морских офицеров и специалистов посвящено специальное исследование Ф.Ф. Веселаго, которое называется «Очерк истории Морского кадетского корпуса с приложением списка воспитанников за 100 лет»²⁹. Он отмечал, что для решения морских задач был создан Военно-Морской Флот, который стал любимым детищем Петра I, который отдавал ему все лучшее. В его работах

²⁶ Жуковский С.В. Сношения России с Бухарой и Хивой за последнее трехсотлетие. Петроград., 1915.

²⁷ Бэр К.М. Заслуги Петра Великого по части распространения географических познаний о России и пограничных с нею землях Азии // Записки русского императорского географического общества Кн. IV. СПб., 1850.

²⁸ Аленицын В.Д. Несколько замечаний о путешествии Денкинсона в Хиву в 1559 г. // Записки русского императорского географического общества. Кн. VI. СПб., 1880.

²⁹ Веселаго Ф.Ф. Очерк истории Морского кадетского корпуса с приложением списка воспитанников за 100 лет. СПб., 1878.

большое внимание уделяется кадровому составу Военно-Морского Флота Ф.Ф. Веселаго особо подчеркивает, что большую часть дворян назначали на флот, других – в инженеры и артиллеристы, в Преображенский полк в бомбардиры. Часть выпускников экзаменовал лично сам Петр I. Ф.Ф. Веселаго отмечал, что обладатели наилучших показателей получали первый офицерский чин унтер-лейтенанта, а более посредственные производились в мичманы

«Материалы для истории русского флота» (далее по тексту – МИРФ) под редакцией историков русского Военно-Морского Флота С.И. Елагина³⁰ и Ф.Ф. Веселаго³¹ раскрывают деятельность русских моряков в исследуемый диссертантом исторический период. Так, «Общий морской список» Ф.Ф. Веселаго содержит биографические сведения о военно-морских офицерах русского флота³², чья служба описывалась в нашей диссертационной работе. Наиболее полно Ф.Ф. Веселаго изложил историю проектирования и строительства морских судов, принимавших участие в анализируемых военно-политических экспедициях в своей работе «Список морских судов русского флота с 1668 по 1869»³³. Ф.Ф. Веселаго в своем очерке, посвященном русской морской истории, исследовал вопросы становления Каспийской флотилии, деятельность морских офицеров по описи Каспийского моря³⁴.

Некоторые работы носят биографический характер. Внимание ряда авторов привлекла личность военно-морского офицера, князя М.А. Белосельского. В работе И. Крафта «Принятие киргизами русского подданства» впервые в дореволюционной историографии исследуется вклад М.А. Белосельского в дипломатический ритуал по принятию присяги на

³⁰ Материалы для истории российского флота (далее по тексту - МИРФ) Т. I–V под редакцией С.И. Елагина СПб., 1865.

³¹ МИРФ. Т. VI– XVII под редакцией Ф.Ф. Веселаго. СПб., 1878.

³² Веселаго Ф.Ф. Общий морской список. Ч. I–V. СПб., 1878.

³³ Веселаго Ф.Ф. Список морских судов русского флота с 1668 по 1869. СПб., 1872.

³⁴ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. СПб., 1875.

верность России от хана Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абулхаира³⁵. В работе В.Н. Берха значительное внимание уделено деятельности М.А. Белосельского в должности вице-адмирала и в звании генерал-кригс-комиссара на посту руководителя снабжения, вещевого и денежного довольствия Военно-Морского Флота России. Описан также и Оренбургский этап в его жизни³⁶. В работе «Е. Столетов. 1716–1736 гг. Рассказ из истории тайной полиции» подробно исследованы причины ссылки князя, военно-морского офицера М.А. Белосельского «на вечное житие» в Оренбург³⁷.

Аральская тематика нашла свое воплощение в трудах А.И. Макшеева, В.В. Бартольда, Л.С. Берга и других. Офицер генерального штаба Российской империи А.И. Макшеев исследовал вопросы судостроения и описания Аральского моря на предварительной и основных стадиях Аральской экспедиции³⁸. В работе В.В. Бартольда, посвященной вопросам исторической географии, даны описание и история происхождения Аральского моря³⁹. Л.С. Берг в своей фундаментальной работе «Аральское море. Опыт физико-географической монографии» дает обширный материал по изучению Аральского моря⁴⁰.

Подводя итог историографическому обзору дореволюционной литературы по исследуемой теме, можно с уверенностью отметить, что на протяжении XVIII–XIX вв. была создана солидная научная основа для изучения истории Военно-Морского Флота. Вместе с тем, участием военно-морских

³⁵ Крафт И. Принятие киргизами русского подданства // Известия Оренбургского отдела Императорского Географического Общества, вып. 12. Оренбург., 1897.

³⁶ Берх В.Н. Жизнеописание первых российских адмиралов или опыт истории российского флота. СПб., 1872.

³⁷ Егор Столетов. 1716–1736. Рассказ из истории Тайной полиции // Ежемесячное историческое издание. Т.VIII. СПб., 1873.

³⁸ Макшеев А.И. Путешествие по киргизским степям и Туркестанскому краю. СПб., 1896.

³⁹ Бартольд В.В. Работы по исторической географии. М., 2002.

⁴⁰ Берг Л.С. Аральское море. Опыт физико-географической монографии. СПб., 1908.

офицеров русского флота в развитии морской мощи России уделено недостаточно внимания.

Советский период характеризовался государственным подходом к становлению и развитию исторической науки. Своим становлением она была обязана выдающимся русским ученым, сформировавшимся еще в дореволюционное время: С.Ф. Платонову, М.К. Любавскому, М.М. Богословскому, С.К. Богоявленскому, Ю.В. Готье, С.В. Бахрушину, Б.Д. Грекову и многим другим. Они не только продолжили научные исследования, разрабатывая крупные проблемы русской истории и организуя поиски и публикацию новых источников, но и сыграли важнейшую роль в подготовке нового поколения ученых-историков, передав им лучшие традиции отечественной исторической науки.

В советское время было издано большое количество обобщающих трудов по истории России, в которых рассматривались вопросы юго-восточного направления внешней политики России. Личность военно-морского офицера А.И. Бутакова – «Аральского мореходца» – рассматривалась через призму классовых отношений, в частности через его взаимоотношения со ссыльным Т.Г. Шевченко⁴¹. Особое внимание уделялось изучению истории Казахстана, Узбекистана, Таджикистана и других среднеазиатских республик⁴², а также иных регионов СССР, которые в XVIII–XIX вв. оказались вовлеченными в сферу юго-восточной политики России. В рамках изучения истории Башкирии и российско-казахстанских отношений изучалась история организации и деятельности Оренбургской экспедиции⁴³.

⁴¹ Дмитриев В.И. А.И. Бутаков. М., 1955.

⁴² Бекмаханов Е.Б. Присоединение Казахстана к России. М., 1957; Гафуров Б.Г. История таджикского народа. В кратком изложении, т. 1, 3-е издание. М., 1955.

⁴³ Шалекенов У.Х. Казахи низовьев Аму-Дарьи. К истории взаимоотношений народов Каракалпакии в XVIII–XX вв. Ташкент., 1966.; Материалы по истории Башкирской АССР. Оренбургская экспедиция и башкирские восстания 30-х годов XVIII в. Т. 6. М., 1956.

Все эти работы, безусловно, расширяют наши представления об увеличении территории Российского государства за счет освоения новых речных и морских путей, включения в состав империи стран Средней Азии.

Среди имеющихся трудов, в соответствии с темой данной работы, определенный интерес представляет книга Ю.П. Тушина, посвященная истории русского мореплавания на Каспийском, Азовском и Черном морях до эпохи Петра Великого. В ней раскрывается история мореплавания на Каспийском море, в частности показывается огромное значение морского пути через Каспийское море для торговли со странами Востока, в том числе с Ираном и Индией⁴⁴.

В целом, в изучении истории Военно-Морского Флота в советское время были также продолжены традиции отечественной исторической науки. Однако работ по теме диссертационного исследования, непосредственно освещающих участие военно-морских офицеров русского флота в установлении сухопутно-морского пути в Среднюю Азию в XVIII – первой половине XIX вв., практически не было создано.

Постсоветская или современная историография, в целом, носит переходный характер. Вместе с тем, нельзя отрицать того, что советский период оставил глубокий след в исторической науке. В первую очередь следует отметить серьезный подход к подготовке кадров профессиональных историков, к развитию таких отраслей науки, как историография и источниковедение. Однако смена общественно-экономической системы в нашей стране привела к смене идеологической парадигмы. Наряду с поисками новых методологических подходов (переходом, в основном, на позиции цивилизационного подхода или постмодернизма) в исторической науке произошли существенные

⁴⁴ Тушин Ю.П. «Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век)» Предисл. В. В. Мавродина. М., 1978.

метаморфозы. Одним из признаков этого явления стало то, что вместе с политической децентрализацией СССР произошла регионализация исторической науки. Положительным явлением можно считать то, что усилилось внимание к истории отдельных регионов, в частности тех регионов, которые входят в исследовательское поле данной диссертации.

В современной историографии интерес к истории Военно-Морского Флота и деятельности военно-морских офицеров русского флота появляется и усиливается, начиная со второй половины 90-х годов XX века, когда вновь актуализируется вопрос о границах разделения и определения статуса Каспийского моря и установлении новых возможностей для организации межгосударственных отношений в современных реалиях.

Другим фактором, способствовавшим усилению внимания к данной проблеме, явилось празднование 300-летия Военно-Морского Флота России, которое прошло в 1996 г. В научных сборниках, посвященных этой дате, были опубликованы две статьи уфимского историка Р.Г. Букановой, которые имеют прямое отношение к теме данного диссертационного исследования. В одной из них в общих чертах рассматривается участие морских чинов в составе Оренбургской экспедиции⁴⁵, в другой – проект строительства пристани и создания торгового флота на Аральском море⁴⁶. Однако автор ставит и исследует эти проблемы лишь в контексте выявления целей и задач Оренбургской экспедиции и ее деятельности на Южном Урале. История прокладки сухопутно-морского пути в Среднюю Азию, которая растянулась почти на

⁴⁵ Буканова Р.Г. Морские чины в составе Оренбургской экспедиции // Воронеж – колыбель Российского Военно-Морского Флота. Тез. докл. и сообщ. Республ. конф., посвящ. 300-летию русского Военно-Морского Флота. Воронеж., 1996.

⁴⁶ Буканова Р.Г. Проект создания торгового флота на Аральском море в первой половине XVIII в. // «Морским судам быть!..» Российскому флоту – 300 лет. Межвуз. сб. науч. трудов. Воронеж., 1996.

полтора столетия с XVIII в. – до середины XIX в., и роль военно-морских офицеров в этом грандиозном проекте автором не рассматривается.

В 1997 г. вышли в свет монографии Р.Г. Букановой и Ю.Н. Смирнова, взаимно дополняющие друг друга. В монографии Р.Г. Букановой подробно раскрывается история строительства городов-крепостей на Южном Урале, деятельность первых начальников Оренбургской экспедиции (комиссии), изменение политики России в Башкирии, процесс превращения г. Оренбург в центр азиатской торговли. Подчеркивается, что строительству г. Оренбург правительство придавало большое значение, рассматривая его как плацдарм для продвижения на Арал и далее в страны Южной и Восточной Азии. Не случайно, как отмечает автор данной монографии, Оренбургу были даны такие же привилегии, какие были даны в свое время Санкт-Петербургу⁴⁷.

Двухвековую историю одного из старейшего соединения ВМФ России – Каспийской флотилии – описывает в своей книге М.А. Кирокосьян, последовательно доказывая, что флот на Каспийском море появился задолго до реформаторского движения императора Петра I⁴⁸.

Государственно-правовой защите интересов России на Каспийском море, сохранению монополии русского государства на судостроение, судовладение и военно-морскому присутствию на море в XVIII–XIX вв. посвящена работа Никонова О.А. В этой работе, наряду с правовой составляющей российско-персидских отношений, рассматривается и деятельность экспедиции под командованием капитана 2 ранга М.И. Войновича⁴⁹.

⁴⁷ Буканова Р.Г. Города-крепости юго-востока России в XVIII веке. История становления городов на территории Башкирии. Уфа., 1997.

⁴⁸ Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии. 2 столетия Каспийской флотилии (середина XVII – середина XIX вв.) М., 2013.

⁴⁹ Никонов О.А. Государственно-правовая защита российских интересов на Каспийском море в XVIII–XIX вв. // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал, 2011 № 2.

Вопросы присоединения и освоения земель Заволжья через призму деятельности Оренбургской экспедиции рассматривает в своей работе Ю.Н. Смирнов. Наряду с другими ценными сведениями, в этой работе фрагментарно описывается деятельность военно-морского офицера русского флота князя М.А. Белосельского⁵⁰.

Начало 2000-х годов ознаменовалось появлением целой серии исследований по истории русского Военно-Морского Флота. Фундаментальное значение для раскрытия темы диссертации имеет работа В.Г. Смирнова «Исследование Мирового океана военными моряками и учеными России 1826–1894 гг.»⁵¹. В ней особое внимание уделяется участию в изучении мирового океана военных моряков в сотрудничестве с научным сообществом Российского государства. В следующей своей монографии «От карт ветров и течений до подводных мин» В.Г. Смирнов впервые в современной историографии приводит пример того, что еще в 1855 г. военно-морской офицер США М.Ф. Мори предлагал Российскому государству усовершенствовать концепцию Петра I о «транскаспийской» торговле с Индией и Китаем путем преобразования ее в «трансевразийскую». В частности, Российскому правительству предлагалось посредством строительства железнодорожного сообщения по территории Персии связать Персидский залив Индийского океана с Каспийским морем⁵².

Большую помощь в написании данной диссертации оказала книга Ю.Ф. Каторина «Андреевский флаг над барханами. Участие российских моряков в завоевании Средней Азии», в которой изложена история Аральской флотилии в XIX–XX вв., раскрыты малоизвестные аспекты покорения

⁵⁰ Смирнов Ю.Н. Оренбургская комиссия (экспедиция) и присоединение Заволжья к России в 30–40 гг. XVIII века. Самара., 1997.

⁵¹ Смирнов В.Г. Исследование Мирового океана военными моряками и учеными России 1826–1894 гг. СПб., 2006.

⁵² Смирнов В.Г. От карт ветров и течений до подводных мин» Неизвестные страницы российско-американских научных и военных контактов. СПб., 2005.

Российской империей Средней Азии⁵³. В книге имеются интересные сведения об экспедиции А.И. Бутакова, подробно повествуется история становления Аму-Дарьинской и Сыр-Дарьинской флотилий через призму участия Военно-Морского Флота в проведении боевых операций и описываются действия отдельных моряков. Книга написана доступным для широкого круга читателей языком, снабжена большим количеством иллюстраций. Список использованных источников и литературы, приложенный к книге, свидетельствует о ее солидной источниковедческой базе. При этом следует обратить внимание на хронологические рамки книги, охватывающие лишь вторую половину XIX – начало XX в., когда Россия в своем продвижении на Юго-восток применяла силовые методы. Автор не ставит перед собой задачи рассмотреть предысторию Аральской экспедиции А.И. Бутакова⁵⁴. Поэтому многие интересующие нас вопросы освещены фрагментарно, не раскрыты причины той настойчивости, с которой, несмотря на многие людские и материальные потери, Россия стремилась выйти к берегам Аральского моря. Геополитические замыслы Петра I по выходу России в акваторию Индийского океана, круг доверенных лиц царя на флоте раскрывают работы Санкт-Петербургского историка Д.Н. Копелева⁵⁵.

⁵³ Каторин Ю.Ф. Андреевский флаг над барханами. Участие российских моряков в завоевании Средней Азии. СПб., 2018.

⁵⁴ Это следует из самой концепции книги. Военно-морской Андреевский флаг поднимается на корабле при вводе его в состав Военно-Морского Флота. Таким образом, Андреевский флаг над барханами мог развиваться только на военных кораблях Аральской флотилии по высочайшему императорскому повелению. Прим. авт.

⁵⁵ Копелев Д.Н. Остров Сент-Мэри как объект геополитических замыслов Петра I // Коллективная монография по материалам III Международной научно-практической конференции «Природное и культурное наследие: междисциплинарные исследования, сохранение и развитие», Санкт-Петербург, РГПУ имени А.И. Герцена, 29–31 октября 2014 г. / Отв. редактор В. П. Соломин, В. З. Кантор, Н. О. Верещагина, А. Н. Паранина. СПб., 2014; Он же. Франсуа Гиймо де Вильбоа, «доверенный» царя Петра на флоте // Елагинские чтения. – Выпуск V. – СПб., 2011.; Он же. Даниил Якоб Вильстер и подготовка Мадагаскарской экспедиции 1723–1724 гг. // Елагинские чтения. – Выпуск IV: материалы конференции. СПб., 2009.

Развитие российско-восточной торговли, а также вопросы мореходства на Каспийском море, его описание раскрывают исследования астраханского историка И.В. Торопицына⁵⁶ и азербайджанского историка Т.Т. Мустафазаде⁵⁷. О военно-морских офицерах русского флота, принимавших участие в Оренбургской экспедиции, фрагментарно повествуется и в диссертационном исследовании М.М. Зулькарнаева⁵⁸.

Ряд работ анализирует вопросы образования кораблестроительной базы для организации флотилии на Каспийском море, в частности истории Казанского Адмиралтейства. Это монография И.З. Файзрахманова⁵⁹ и диссертационное исследование Ю.В. Мансуровой⁶⁰.

Вопросы становления и развития Аральской и Аму-Дарьинской флотилии раскрывает диссертационная работа С.А. Сулайманова⁶¹. В коллективной работе Р.В. Лапшина, Н.В. Митюкова, Н.П. Порцевой «Корабельный состав Аральской флотилии» описывается история основания пароходства, затрагиваются исторические вехи становления русского судоходства на Аральском море⁶².

⁵⁶ Торопицын И.В. Установление господства России на Каспийском море в 30–40-х гг. XVIII в. // Геостратегическое значение Каспийского региона и перспективы приграничного сотрудничества: материалы Международной научной конференции. 20–21 сентября 2004 г. Астрахань., 2004.; Он же. Развитие судостроения и судоходства в Волго-Каспийском бассейне в XVII–XVIII вв.: учебное пособие. Астрахань., 2016.

⁵⁷ Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства в первой половине XVIII века // Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.) Казань., 2018.

⁵⁸ Зулькарнаев М.М. Образование и деятельность Оренбургской экспедиции при И.К. Кирилове: 1734–1737 гг.: автореф. дисс... канд. ист. наук. Уфа., 2005.

⁵⁹ Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.). Казань., 2014.

⁶⁰ Мансурова Ю. В. Казанская адмиралтейская слобода в XVIII–XIX вв. автореф. дисс. ... канд. ист. наук Казань., 2010.

⁶¹ Сулайманов С.А. История Аральской и Аму-Дарьинской флотилий 1847–1920 гг. ... автореф. дисс... канд. ист. наук. Нукус. 2010.

⁶² Лапшин Р.В., Митюков Н.В., Порцева, Н.П. Корабельный состав Аральской флотилии [Текст] / Р.В. Лапшин; Н.В. Митюков; Н.П. Порцева; Мин-во образования Рос. Федерации. Белгор. гос. ун-т.-Белгород: Научные ведомости Бел. ГУ №7 (126), 2012. Выпуск. 22. Белгород., 2012.

Вклад Отдельного Оренбургского корпуса в дело освоения Аральского моря на первоначальной стадии развития вопроса судоходства рассмотрен в статье Р.Н. Рахимова. В частности, он указывает, что созданная по инициативе А.И. Бутакова Аральская флотилия в определенном отношении подчинялась командиру Отдельного Оренбургского корпуса⁶³. Р.Н. Рахимов пишет, что в составе войск Отдельного Оренбургского корпуса находились иррегулярные казачьи войска: Башкирское, Калмыцкое, Уральское и Оренбургское. Однако, краснодарский историк А.Е. Потапов в своем диссертационном исследовании раскрывает роль кубанского казачества в присоединении Средней Азии к России в 70-90-х годах XIX века, когда развитие России в юго-восточном направлении перешло в силовую фазу⁶⁴. Хронологические рамки данного исследования несколько отдалены от нашей работы, тем не менее, мы не могли не упомянуть эту работу в нашем историографическом обзоре. Работа видится нами модельной для восприятия роли казачества в присоединении Среднеазиатского региона к Российской империи и для раскрытия общих вопросов, связанных с данной проблематикой. Более того, именно башкиры и казаки входили в состав десантно-штурмовых отрядов, находившихся под командованием военноморских офицеров А.И. Бутакова, Н.А. Ивашинцова и Х.П. Эрдели, в ходе проведения силовых операций как в локальных пограничных столкновениях при взятии Ак-мечети и Коканда, так и в дальнейших боевых действиях. Подробно роль казаков-татар Оренбургского казачьего войска, которые принимали участие в ходе продвижения России в Среднюю Азию, раскрывается в монографии казанского историка Р.Р. Аминова⁶⁵.

⁶³ Рахимов Р.Н. Отдельный Оренбургский Корпус: Проекты и реалии воюющей окраины в Николаевскую эпоху // Русский сборник: (Исследования по истории России). Т. VII. М., 2009.

⁶⁴ Потапов А.Е. Участие кубанского казачества в присоединении Средней Азии к России (70–90-е гг. XIX века). Дисс. ... кан. ист. наук. Краснодар., 2020.

⁶⁵ Аминов Р.Р. Татары-казаки в составе Оренбургского казачьего войска (1748 – 1917 гг.). Казань., 2017.

Все вышеперечисленные работы современных авторов являются важными для раскрытия темы нашей диссертационной работы. Кроме того, есть работы, которые не имеют прямого отношения к истории Военно-Морского Флота и его кадрового состава, но в той или иной степени затрагивают интересующую нас тему. В диссертационном исследовании И.Н. Байназарова «А.И. Тевкелев и его роль в осуществлении юго-восточной политики России в 30–50-х гг. XVIII века»⁶⁶ раскрываются особенности служебной деятельности одного из организаторов Оренбургской экспедиции А.И. Тевкелева. Личность А.И. Тевкелева для нас представляет интерес, потому что под его руководством геодезистами были внесены корректировки, отмеченные Л.Г. Бергом, в карту Аральского моря. Тем самым, и А.И. Тевкелев, хотя и косвенно, но принял участие в составлении карты Каспийского моря, а в 50-х годах XVIII в. занимался организацией торговли в Оренбургском крае, в том числе со странами Средней Азии. Более того, он, хоть и эпизодично, но принимал участие и в печально известной экспедиции А. Бековича-Черкасского.

Авторы публикации «Историография Башкирского восстания 1735–1736 гг.»⁶⁷ И.Г. Акманов и И.К. Имангалин пишут, что впервые в историографии оренбургский историк Д.А. Сафонов выдвигает мысль о том, что Оренбургская экспедиция была ничем иным, как авантюрой Кирилова. Тем не менее, мы, в свою очередь, полагаем, что впервые в научный оборот вышеприведенное суждение об аванюре И.К. Кирилова ввел П.П. Пекарский, опубликовав частное письмо В.Н. Татищева И.А. Черкасову. В этом письме есть слова об экспедиции И.К. Кирилова, которые характеризуют ее как предприятие, организованное А.И. Тевкелевым и И.К. Кириловым для извлечения прибылей в свою

⁶⁶ Байназаров И.Н. А.И. Тевкелев и его роль в осуществлении юго-восточной политики России в 30-50 - х гг. XVIII века: автореф. дисс. ... кан. ист. наук. Уфа., 2005.

⁶⁷ Акманов И.Г., Имангалин И.К. Историография Башкирского восстания 1735–1736 гг. // Вестник Башкирского университета. Т. 17. №1(1). Уфа., 2012.

собственность, без пользы для государства⁶⁸. В связи с этим кажется примечательным, что И.К. Кирилов в состав морских чинов экспедиции включил подданного английской короны и агента правительства Англии капитана Джона Эльтона.

Подробно о деятельности капитана Д. Эльтона можно найти сведения в статье И.В. Базиленко⁶⁹, в исследовании азербайджанского историка Т.Т. Мустафазаде⁷⁰, а также в вышеупомянутой работе астраханского историка И.В. Торопицына «Установление господства России на Каспийском море в 30–40-х гг. XVIII в.»⁷¹

Отдельно следует отметить исследования современных оренбургских историков. В.Г. Семенов, В.П. Семенова в коллективном труде «Губернаторы Оренбургского края» раскрывают биографические данные главных командиров экспедиции и губернаторов Оренбургской губернии⁷². Особым взглядом на историю Оренбургского края и создание Оренбургской губернии в середине XVIII в. отличается Д.А. Сафонов, который подробно исследовал деятельность царских чиновников, управлявших Оренбургским краем, рассмотрел их деловые качества, впервые назвав В.А. Урусова и И.И. Неплюева «степными адмиралами»⁷³.

⁶⁸ Пекарский П.П. Новые известия о В.Н. Татищеве. / [Соч.] адъютанта П. Пекарского. СПб., 1864.

⁶⁹ Базиленко И.В. Дело английского капитана Джона Эльтона (John Elton) в истории отношений России и Ирана XVIII в. // Материалы XXIX международного конгресса по источниковедению и историографии стран Азии и Африки. СПб., 2017.

⁷⁰ Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства в первой половине XVIII века // Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.) Казань., 2018.

⁷¹ Торопицын И.В. Установление господства России на Каспийском море в 30–40-х гг. XVIII в. // Геостратегическое значение Каспийского региона и перспективы приграничного сотрудничества: материалы Международной научной конференции. Астрахань., 2004.

⁷² Семенов В.Г. Семенова В.П. Губернаторы Оренбургского края. Оренбург., 1999.

⁷³ Сафонов Д.А. Начало оренбургской истории (Создание Оренбургской губернии в середине XVIII века). Оренбург., 2003.

Вехи жизни и деятельности А.И. Бутакова, его профессиональное становление как военно-морского офицера русского флота, вклад в описание и освоение Аральского моря содержит работа Л.И. Лымарева⁷⁴. Участие Аральской флотилии и А.И. Бутакова во взаимодействии различных структур власти Российской империи отражено в исследовании Р.Ю. Почекаева⁷⁵.

Историки из стран Дальнего зарубежья также не обошли вниманием вопросы внешней политики России в юго-восточном регионе в XVIII–XIX вв. Мы считаем необходимым отметить работу Ричарда А. Пирса⁷⁶, в которой он исследовал ряд вопросов, касающихся истории продвижения Российского государства в Среднюю Азию. Кроме того, он особо выделил период второй половины XIX века, когда Россия военными методами претворяла в жизнь «каспийскую концепцию» Петра I.

Алтон С. Доннелли в работе «Завоевание Башкирии Россией. 1552–1740 гг.» выдвинул и описал концепцию, согласно которой суть юго-восточной политики Российского государства при Петре I состояла в том, чтобы через овладение казахскими и среднеазиатскими землями в целях установления выгодной торговли приблизиться к странам Востока, в частности к Индии⁷⁷. Британский советолог и политолог Вальтер Коларз рассматривает основание Оренбурга как создание плацдарма для продвижения императорской России в Среднюю Азию, сравнивая значимость Оренбурга с завоеванной Россией Казанью⁷⁸.

⁷⁴ Лымарев Л.И. Алексей Иванович Бутаков. М., 2006.

⁷⁵ Почекаев Р.Ю. А.И. Бутаков и Аральская флотилия в конце 1840-х – начале 1860-х гг. // Вопросы истории. № 4. М., 2015.

⁷⁶ Richard A. Pierce. Russian central Asia 1867– 1917. Berkeley and Los Angeles. University of California press. 1960.

⁷⁷ Алтон С. Доннелли Завоевание Башкирии Россией. 1552–1740 гг. (перевод с английского Л. Р. Бикбаевой) г. Уфа., 1995.

⁷⁸ Walther Kolars. Russia and her Colonies. F. A. Praeger. New York. 1952.

В свою очередь Мэхэн А. Т. (captain A. T. Mahan – United States Navy) дает оценку действиям Русского государства с точки зрения его геополитических интересов⁷⁹.

Подводя итоги историографического обзора, следует отметить, что совокупный объем изученной и использованной в диссертации литературы дает возможность воссоздать общую картину установления через акватории Каспийского и Аральского морей сухопутно-морского и водного пути к среднеазиатским ханствам, а далее к рубежам Индии и Китая. Вместе с тем, из имеющегося объема изученного и проанализированного историографического материала, посвященного участию военно-морских офицеров русского флота и других морских чинов в юго-восточной политике России в ее устремлении проложить торговый маршрут по Каспийско-Азиатско-Индийскому пути, становится очевидным, что обобщающего и комплексного освещения данной научной проблемы авторами не проводилось. Для того чтобы подробно исследовать участие в этом процессе военно-морских офицеров русского флота, необходимо привлечение новых источников.

Хронологические рамки ограничены периодом с 1714 по 1850 гг. Нижняя хронологическая граница соотнесена с формированием каспийской концепции Петра I по установлению сухопутно-морского пути в Среднюю Азию через акваторию Каспийского моря, в целях реализации которой были организованы экспедиции по изучению восточной и южной береговых линий Каспийского моря и поиск кратчайшего пути в Среднюю Азию.

Верхняя хронологическая граница обусловлена продвижением Российской империи в Среднюю Азию через акваторию Аральского моря, завершающим этапом которого стала экспедиция А.И. Бутакова в 1848 г. В этот период начинается процесс описания Аральского моря, создается Аральская флотилия и

⁷⁹ Мэхэн А. Т. (captain A.T. Mahan – United States Navy) «Влияние морской силы на историю» (перевод с английского Азбелева Н. П.) СПб., 1876.

строится портовая инфраструктура, увеличиваются земли Российского государства с помощью присоединения новых приграничных территорий. Создание флотилии Аральского моря явилось логическим завершением геополитических устремлений Российского государства по созданию сухопутно-торгового пути в Среднюю Азию, а далее в Китай и Индию с использованием морских акваторий, а также водных артерий региона, и что немаловажно, мирным путем.

Выбор данного временного отрезка объясняется тем, что именно внутри указанных хронологических рамок был подготовлен фундамент и достигнута основная цель внешнеполитического устремления Российского государства в Среднюю Азию.

Территориальные рамки исследования обширны и, в соответствие с задачами, поставленными в данном диссертационном исследовании, включают в себя географическое пространство от среднего и южного районов Волжско-Каспийского бассейна до Арало-Сыр-Аму-Дарьинского бассейна. Это, прежде всего, акватория Каспийского моря и прилегающие к Каспийскому морю регионы, которые входили в зону внешнеполитических интересов Российского государства Петровского периода.

С 30-х гг. XVIII столетия в связи с принятием российского подданства Киргиз-Кайсаками Малой орды (жуза) геополитическое значение приобретает территория Южного Урала, которая до образования в 1744 г. Оренбургской губернии в русских источниках называлась Башкирией, Уфимским уездом, а с 1719 г. – Уфимской провинцией. Как известно, в 1744 г. эта территория почти полностью вошла в состав Оренбургской губернии. В 1782–1796 гг. основная часть Оренбургской губернии входила в состав Уфимского наместничества, учрежденного при Екатерине II. Уфа стала губернским городом. В январе 1797 г. Уфимское наместничество вновь было переименовано в Оренбургскую губернию. Хотя с 1802 г. вновь губернским центром официально был утвержден

город Уфа, ведущая роль в управлении Оренбургским краем принадлежала генерал-губернатору, резиденция которого находилась в г. Оренбург. Оренбургский край становится плацдармом, где готовилась и разворачивалась операция по дальнейшему продвижению России на Восток.

И, наконец, в территориальные рамки данной работы входят Аральское море, р. Аму-Дарья и Сыр-Дарья, поскольку устремление России в юго-восточном направлении осуществлялось через морские и речные акватории, а также прилегающие к Арало-Сыр-Аму-Дарьинскому бассейну страны Средней Азии по состоянию на 1714–1859 гг.

Объект диссертационной работы – история реализации военно-политических и торговых интересов России в среднеазиатском регионе методом организации морских и сухопутно-морских экспедиций в XVIII – первой половине XIX вв.

Предмет диссертационной работы – участие военно-морских офицеров русского флота в установлении сухопутно-морского пути в Среднюю Азию в XVIII – первой половине XIX вв.

Целью диссертационной работы является изучение участия военно-морских офицеров русского флота в прокладывании сухопутно-морского пути в Среднюю Азию в XVIII – первой половине XIX вв., выявление их роли в описании и становлении этого пути.

Исходя из поставленной цели нами были определены следующие **задачи данного исследования:**

– через призму участия военно-морских офицеров русского флота в установлении сухопутно-морского пути в Среднюю Азию в XVIII – первой половине XIX вв. обобщить более чем вековой опыт России по установлению коммуникаций со странами Средней Азии;

– раскрыть основное содержание сформулированной нами каспийской концепции Петра I, определить общее направление политики Российского

государства по освоению акватории Каспийского моря и созданию кораблестроительной базы для ее реализации;

– показать участие офицеров русского флота в военно-исследовательских, картографических экспедициях Петра I по изучению акватории Каспийского моря, в частности в экспедиции А. Бековича-Черкасского;

– рассмотреть деятельность офицеров императорского флота России на Каспийском море после смерти Петра I;

– выявить причины включения в состав Оренбургской экспедиции (комиссии) 1734–1744 гг. офицеров и нижних чинов Военно-Морского Флота и изучить конкретную деятельность адмиралов В.А. Урусова, И. И. Неплюева, а также других представителей офицерского состава русского флота в Оренбургском крае;

– проанализировать деятельность В.А. Обручева и П.С. Мертваго по организации судостроительной базы и Оренбургской верфи в первой половине XIX в.;

– через призму деятельности А.И. Бутакова и других офицеров императорского флота России проанализировать процесс подготовки и организации Аральской экспедиция 1848 г. как завершающий этап проекта создания сухопутно-морского пути в Среднюю Азию.

Научная новизна диссертационной работы заключается в следующем:

1. Впервые в отечественной историографии предпринята попытка на основе имеющихся исторических источников и литературы представить работу обобщающего характера, раскрывающую роль военно-морских офицеров русского флота в установлении сухопутно-морского пути в Среднюю Азию в XVIII – первой половине XIX вв. с использованием акваторий Каспийского и Аральского морей.

2. Изучено и обобщено участие военно-морских офицеров русского флота России в экспедициях XVIII – первой половины XIX вв., организованных с целью установления постоянных межгосударственных военно-политических и торговых отношений с ханствами Средней Азии и дальнейшего продвижения России к рубежам Индии и Китая. Такая постановка научной проблемы прежде исследователями не ставилась и не рассматривалась.

3. Впервые выдвинуто и сформулировано понятие «каспийская концепция» Петра I для обозначения геополитического курса петровской России, направленного на налаживание юго-восточного сектора внешнеторговой политики государства. Механизм претворения в жизнь каспийской концепции предусматривал обязательное использование морских и речных акваторий в целях дальнейшего продвижения вглубь евразийского материка с использованием мирных средств.

4. Установлены и уточнены малоизвестные факты в биографии адмиралов и офицеров императорского Военно-Морского Флота России, их конкретный вклад в реализацию государственных мер по установлению сухопутно-морских и водных торгово-транспортных маршрутов к странам Средней Азии, а далее к рубежам Индии и Китая.

5. Впервые установлено существование Оренбургской верфи как временной судостроительной базы для подготовки Аральской экспедиции.

6. Аральская экспедиция А.И. Бутакова 1848 г. рассматривается как завершение этапа продвижения императорской России в Среднюю Азию по претворению в жизнь каспийской концепции Петра I мирными методами.

7. В научный оборот введено значительное количество ранее неизвестных архивных документов делопроизводственного характера и документов личного происхождения, касающихся офицеров, принимавших участие в Каспийской, Оренбургской и Аральской экспедициях XVIII – первой половине XIX вв.

Практическая значимость исследования. Полученные результаты и выводы, изложенные в диссертации, будут способствовать дальнейшему изучению истории создания Каспийской и Аральской флотилий, установлению малоизвестных фактов в биографиях государственных деятелей – адмиралов и офицеров Военно-Морского Флота России, внесших большой вклад в изучение акваторий Каспийского и Аральского морей и проложивших сухопутно-морские маршруты в процессе продвижения Российской империи в страны Средней и Южной Азии. Основные положения работы могут быть использованы при организации учебного процесса в вузе (написание учебников и учебных пособий, чтение специальных курсов по отечественной истории XVIII–XIX вв.), а также обобщающих трудов по истории Военно-Морского Флота России. Положения диссертационной работы, в частности, могут быть использованы и специалистами в качестве справочного материала.

Методологической основой исследования является комплексный междисциплинарный подход (через призму военно-морской науки, географии, картографии, теории и истории государства и права) к исследованию роли офицеров императорского флота России, участников военно-политических, исследовательских, картографических разведывательных, диверсионных экспедиций по исследованию Каспийского и Аральского морей в процессе установления сухопутно-морского сообщения с ханствами Средней Азии. В работе также были соблюдены базовые методологические принципы историзма, научности и объективности, обязывающие рассматривать изучаемое явление с учетом всей совокупности фактов.

Проблемно-хронологический метод способствовал постановке научной проблемы, рассматриваемой в диссертационной работе, ее описанию во временной и территориальной последовательности. Историко-биографический метод оказался незаменимым при изучении биографий морских офицеров.

Историко-сравнительный метод позволил дать объективную оценку вклада военно-морских офицеров русского флота в установление коммуникаций со странами Средней Азии, сопоставить и проанализировать большое количество использованных при написании диссертационной работы источников. Использование ретроспективного метода позволило изучить в динамике изменчивую политику центральной власти по установлению сухопутно-морского пути к среднеазиатским ханствам через акватории Каспийского и Аральского морей. В процессе работы над диссертационным исследованием были использованы также такие частные методы, как метод функционального анализа социально-политического состояния общества, метод социальной антропологии, картографический метод и др.

Благодаря сочетанию всех указанных принципов и методов, было достигнуто целостное представление об объекте и предмете исследования.

На защиту выносятся следующие основные положения:

1. Политика России, направленная на освоение Волжско-Каспийского водного бассейна в первой четверти XVIII в., нами обозначена понятием «каспийская концепция». Основная суть каспийской концепции Петра I сводилась к тому, чтобы, создав кораблестроительную базу для ее реализации, исключительно мирными способами установить торговый путь через акваторию Каспийского моря с ханствами Средней Азии, а далее с Индией и Китаем. Предстояло связать его с Северо-Западом государства, используя для этого внутренние водные пути, превратив этот путь в главную внешнеторговую коммуникацию Российского государства. Участие военно-морских офицеров русского флота в исследовательских, картографических экспедициях Петра I по изучению акватории Каспийского моря, в частности и в экспедиции А. Бековича-Черкасского – попытка установления кратчайшего морского пути в Среднюю Азию в первой четверти XVIII в.

2. В установление постоянных межгосударственных военно-политических и торговых отношений России с ханствами Средней Азии и в дальнейшее продвижение к рубежам Индии и Китая существенный вклад внесли военно-морские офицеры императорского русского флота. В XVIII – первой половине XIX в. было организовано 8 каспийских и 2 аральские экспедиции, в которых непосредственное участие принимали военно-морские офицеры. В диссертации установлены и уточнены биографии двадцати четырех военно-морских офицеров, участвовавших в последовательной реализации юго-восточной политики Российской империи как в царствование Петра Великого, так и после его смерти.

3. Особое место среди других военно-политических и исследовательских экспедиций занимала Оренбургская экспедиция (комиссия). Экспедиция не выполнила своей основной задачи по открытию сухопутно-морского торгового маршрута через Аральское море в Среднюю Азию. Именно для решения этой задачи в штате экспедиции числились офицеры и нижние чины Военно-Морского Флота. Во время руководства Оренбургской комиссией В.Н. Татищевым военно-морские офицеры занимались разрешением несвойственных им сухопутных задач. Значение Оренбургской комиссии состояло в том, что в результате ее деятельности на Южном Урале был создан плацдарм для реализации амбициозных внешнеполитических задач России в юго-восточном регионе.

4. Нестандартным проявлением управленческой политики в истории России являлось использование адмиралов Военно-Морского Флота в администрировании приграничных территорий. Деятельность адмиралов русского флота В.А. Урусова и И.И. Неплюева не была связана с задачей освоения морских акваторий. Они занимались, главным образом,

несвойственной им сухопутной административной деятельностью на Южном Урале.

5. В диссертации впервые обосновано существование Оренбургской верфи и подробно исследована история кораблестроения в Оренбургском крае. Это утверждение базируется на том, что первые корабли Аральской флотилии были построены в г. Оренбург. В 1848 г. после перебазирования кораблестроительной базы в форт Раим в Приаралье Оренбургская верфь прекратила свое существование.

6. Оренбургский генерал-губернатор В.А. Обручев сыграл важную роль в изучении и описании Аральского моря. Он явился инициатором и организатором кораблестроения в г. Оренбург и подготовки Аральских экспедиций, в том числе и экспедиции военно-морского офицера А.И. Бутакова.

7. Историческое значение Аральской экспедиции А.И. Бутакова 1848 г. заключалось в том, что ее организация и реализация явились завершающим этапом в реализации каспийской концепции Петра I по установлению сухопутно-морского пути из России в страны Среднеазиатского региона мирными методами.

Источниковую основу диссертационного исследования составляет комплекс различных по своим характеристикам источников, включающий в себя как архивные, так и опубликованные документы. Прежде всего это законодательные акты: именные указы монархов, распоряжения, указы правительственных органов. В исследуемый период времени почти все стороны государственной и общественной жизни общества регулировались указами.

Следует выделить законодательные акты петровской эпохи – Воинский Устав 1716 г. и Морской Устав 1720 г., имеющие важное значение для понимания политики России по укреплению армии и флота. Уставы –

специальные законодательные акты, которые в рассматриваемый период регулировали деятельность личного состава вооруженных сил и, в том числе, военно-морских офицеров императорского флота России. Существенный объем опубликованных источников содержится в Полном собрании законов Российской империи (далее по тексту – ПСЗРИ).

В Государственном архиве Оренбургской области (далее по тексту – ГАОО) содержатся изученные нами неопубликованные источники, характеризующие деятельность Оренбургской экспедиции (комиссии). Значительный и капитальный объем источниковедческого материала содержится в Российском архиве древних актов (далее по тексту – РГАДА), где сосредоточены документы о строительстве г. Оренбург, о многократном переносе его местоположения, о политике в отношении местного населения и иные делопроизводственные документы⁸⁰.

Особую группу источников составили материалы судебно-следственных комиссий в отношении военно-морского офицера, князя М. А. Белосельского. Материалы хранятся в Российском государственном военно-историческом архиве (далее по тексту – РГВИА)⁸¹. В Государственном архиве Российской Федерации (далее по тексту – ГАРФ) хранятся дневниковые записи морского офицера, князя М.А. Белосельского.

Отдельный блок источников представлен источниками личного происхождения. Это дневники, мемуары, личная переписка непосредственных участников описываемых событий⁸².

⁸⁰ РГАДА.Ф.248. Оп.12;13;15;17;10,11,13. Ф.248. Сенат и его учреждения. Оп.13. Кн. 750; Оп.17. Кн. 1175; Кн. 1183; Кн.1131; Оп.12. Кн.1035; Оп.13. Д.5,6,8,9; Д. 148.

⁸¹ РГВИА. Ф.6. Преображенский приказ. Оп.2. Кн. 1232; ГАРФ Ф.1068. Оп.1. Д.72;342.

⁸² Габлиц К.И. Указ. соч.; Ермолов А.П. Записки Алексея Петровича Ермолова с приложениями. Ч. I–II. 1816 – 1827 г. М.,1868.; Муравьев Н.Н. Путешествие в Туркмению и Хиву в 1819 и в 1820 годах гвардейского генерального штаба капитана Николая Муравьева, посланного в сии страны для переговоров в 2 Ч. М., 1820; Карелин Г.С. Путешествие Г.С. Карелина по Каспийскому морю. СПб.,1883; Манштейн Х.Г. Указ. соч.; Неплюев, И.И. Записки И.И. Неплюева: (1693–1773) Новое полн. изд., с примеч. СПб., 1893.

Значительный объем источников по теме диссертационного исследования, в основном связанных с распоряжениями правительственных органов, рапортами исполнителей о проделанной работе, деловой перепиской между исполнителями и чиновниками, сосредоточен в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота (далее по тексту – РГАВМФ)⁸³. Также в данном диссертационном исследовании использовались графические источники – картины художника и поэта Т.Г. Шевченко, непосредственного участника и очевидца Аральской экспедиции 1848 г.

Апробация. Основные материалы диссертационной работы прошли апробацию на заседании Научного Совета Государственного архива Оренбургской области (г. Оренбург, 2014 г.), посвященном 270-летию Оренбурга и началу Оренбургской экспедиции, 7-х Елагинских чтениях «Военные моряки в отечественной науке и культуре» (РГАВМФ, г. Санкт-Петербург, 2014 г.), Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы статуса современной России: историко-правовой аспект» (г. Уфа, 2018 г.), Всероссийской научно-практической конференции «Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения» (г. Казань, 2018 г.), IV-й Международной научной конференции Астраханские Петровские чтения (г. Астрахань, 2019 г.), 10-х Елагинских чтениях «Сражения Российского императорского флота (по документам РГАВМФ)» (г. Санкт-Петербург, 2020г), I-й Международной научно-

⁸³ РГАВМФ. Ф.19. Оп.3,4. Д.386. Меншиков Д.С. Служебный документооборот с А.П. Ермоловым, А.И. де Траверсе; Оп. 1–1. Д.208. Сведения о Хивинской экспедиции А. Бековича –Черкасского; Оп.4.Д.441. О посольстве А.П. Ермолова в Персию 1816–1817 гг.; Ф.158. Оп.1. Д.61. Об уничтожении Казанского адмиралтейства; Ф.170. Оп.1. Д.499. Об осмотре, в-а Рожновым Казанского адмиралтейства; Ф.212. Оп.11. Д.680. О снаряжении экспедиции на реку Орь; Д. 348. О производстве поручика И. Неплюева в капитаны; Д. 30, 66. О поручике А. Кожине; Д.195. Об экспедиции К. ф. Вердена; Оп.11–2. Д.776, 1315 Об описании Каспийского моря; Составлении карты Каспийского моря; Ф.215. Оп.1. Д.806, 808, 809. Об экспедиции Г.Г. Басаргина; Д.779. Описание Каспийского моря А.Е. Колодкиным; Издание атласа Каспийского моря - рапорт А.Е. Колодкина.

практической конференции «Политические, социально-экономические и межэтнические процессы в пограничных регионах России в XVI – начале XIX вв.» (Уфа, 2020). По результатам исследования было опубликовано 12 работ, в том числе 4 статьи в периодических изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук. 1 статья опубликована в журнале «Былые годы», индексируемом в Web of Science и Scopus. Диссертация была рассмотрена и обсуждена на кафедре «История России, историографии и источниковедения» института Истории и государственного управления Башкирского государственного университета.

Понятийный аппарат. В контексте настоящего исследования возникает необходимость дать определение некоторым суждениям, которые используются в данной диссертации. Прежде всего это суждение «каспийская концепция» Петра I, вводимое автором впервые.

«Каспийская концепция» – комплекс мер от идеи до логического завершения замыслов Петра Великого не только по закреплению позиции России в регионе Каспийского моря, но и по дальнейшему продвижению на Восток. Основную задачу при достижении этих целей Петр I видел в одном – «учинении торговли с Индией». Именно это положение и было основополагающим содержанием петровской каспийской концепции. Основная суть каспийской концепции Петра I сводилась к тому, чтобы исключительно мирными способами (После завершения Северной войны казна была пуста, и петровская Россия не имела ни средств, ни сил для военной экспансии) установить при непосредственном участии в этом процессе военно-морских офицеров русского флота диагональный торговый путь через акваторию Каспийского моря с государствами Средней Азии, а далее с Индией

и Китаем. Предстояло связать его с Северо-Западом государства, используя для этого внутренние водные пути, превратив этот путь в единую и главную внешнеторговую коммуникацию русского государства мирового значения.

При этом немаловажное значение имело установление судоходства по рекам Средней Азии. Послу России в Персии А.П. Вольнскому Петр I изложил основную суть своей каспийской концепции. Он поручил ему разведать и установить наличие портовой инфраструктуры Персии. Также ставилась задача собрать сведения о возможности установления торговли с Индией через территорию Персии, о наличии судоходных рек и особенно о наличии реки из Индии с устьем ее в Каспийском море.

Сухопутно-морской путь – торговый маршрут на морских судах через Каспийское море до его восточного побережья и далее сухопутный караванный переход до государств Средней Азии с перспективой выхода к северным рубежам Индии и Китая. В первой половине XIX века конфигурацию сухопутно-морского пути предполагалось установить следующим образом: – сухопутный караванный путь от г. Оренбурга на побережье Аральского моря, перевалка грузов на суда Аральской флотилии, переход морем до устья р. Аму-Дарья и вверх водным путем к рубежам Северной Индии и Китая.

Водный путь – использование речных артерий среднеазиатского региона для продвижения на судах от морского побережья через установление возможности судоходства от устья до истоков указанных речных артерий.

Верфь – предприятие для строительства или сборки судов, обычно расположена на берегу реки, озера или моря. Подразделялась на судостроительную и судосборочную.

Оренбургская верфь – производственная площадка на правом берегу р. Урал в г. Оренбург, где были построены первые суда Аральской экспедиции П.С. Мертваго и А.И. Бутакова в 1847–1848 гг.

В данной диссертации содержится значительный объем специальных морских терминов значение которых раскрывается в словаре.

Структура исследования. Данное диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, заключения, списка сокращений, словаря терминов, списка использованных источников и литературы, а также приложения.

ГЛАВА 1

Участие военно-морских офицеров русского флота в исследовательско-картографических экспедициях по изучению акватории Каспийского моря

§1. Формирование каспийской концепции Петра I и создание кораблестроительной базы для ее реализации

Начиная со второй половины XVI века, заняв берега Каспийского моря, Россия не предпринимала никаких действий по продвижению к Среднеазиатским ханствам, Персии и, как конечной цели, – к рубежам Индии и Китая. Характеризуя состояние водных путей сообщений Российского государства, Н. П. Загоскин отмечал, что только лишь в эпоху Петра I началось их государственное регулирование и появилось законодательное управление⁸⁴.

После победного завершения Северной войны Петровская Россия, укрепившись на Балтике, вышла в Атлантический океанский простор. Упрочились позиции в Северном Ледовитом океане. Создав торговые порты, военно-морскую инфраструктуру и в Тихом океане, Российское государство обрело все характерные признаки мировой морской державы. По образцу английского флота Петр I ввел в военно-морской флот три флага: красный, синий и белый, в зависимости от эскадры кораблей. В царствование Анны Иоанновны был принят единый Андреевский флаг образца 1712 г. – на белом фоне крест синего цвета, доходящий до краев полотнища флага. Андреевский флаг считался основным флагом Военно-Морского Флота⁸⁵.

Остался единственный, не знавший Андреевского флага океан – Индийский. После краха экспедиции А. Бековича-Черкасского в Каспийском

⁸⁴ Загоскин Н.П. Указ. соч. С.VII.

⁸⁵ Морской энциклопедический словарь. под редакцией В.В. Дмитриева Т. 1. Л., 1991. С.65.

море Петр I предполагал организовать секретную военно-морскую экспедицию на Мадагаскар, чтобы, используя остров как плацдарм, установить пути в Индию «...снарядить корабль *Девоншир*, фрегат *Эсперанс*, гукор *Кроншлот* в Мадагаскарскую экспедицию...»⁸⁶, причем эта попытка была предпринята в 1723 г. во второй раз. Первоначально в условиях строгой секретности в том же году были отправлены на Мадагаскар фрегаты голландской постройки «*Амстердам-Галей*» и «*Декронделивде*», но корабли потерпели крушение, даже не выйдя в Атлантический океан из Финского залива⁸⁷. Впоследствии Петр I отказался от этой идеи. Вот как пишет об этом факте Д.Н. Копелев: «Известия о «республике подлых» явно шли вразрез с представлениями императора о возможных путях колонизации Мадагаскара – это, в итоге, и заставило его отменить экспедицию в Индийский океан»⁸⁸.

Но, прежде всего, в результате полного закрепления за Российским государством устья р. Волги, а также западного и северного побережий Каспийского моря на арену интересов внешней политики России выходит Средняя Азия.

Комплекс мер – от идеи до логического завершения замыслов Петра Великого не только по закреплению позиции России в регионе Каспийского моря, но и по дальнейшему продвижению на Восток – мы обозначили понятием «каспийская концепция» Петра I. Это понятие вводится в научный оборот впервые. На наш взгляд, оно позволяет понять, что освоение акватории Каспийского моря и прилегающих материковых земель, поиск кратчайшего пути в Индию и далее в Китай, попытка выйти к берегам Арала и, наконец, создание спустя почти столетие Аральской флотилии – не были спонтанными и

⁸⁶ РГАВМФ. Ф.212. Оп.11. Д.238. Л.1-5.

⁸⁷ Там же. Д.305. Л.67; Копелев Д.Н. Указ. соч. С.38.

⁸⁸ Цит. по: Д.Н. Копелев. Указ. соч. С.116.

случайными событиями. Все эти события представляли собой часть единой логической цепочки и фактически являлись поэтапной реализацией гениального плана Петра I по установлению господства Российской империи на всем евразийском пространстве. Ключевая роль в этом грандиозном проекте отводилась закреплению и ужесточению позиции государства в Волжско-Каспийском бассейне, использованию его в качестве плацдарма для экспансии вглубь Евразии, то есть реализации каспийской концепции.

В первой четверти XVIII в. коренным образом меняется вектор внешнеполитических интересов России в юго-восточном направлении. Был активирован процесс освоения Волжско-Каспийского бассейна. Причем предполагалось использование в этом регионе и водных артерий приграничных соседей. Но, первоначально необходимо было их установить и определить возможность судоходства. Были предприняты конкретные шаги, легшие в основу геополитического устремления России в юго-восточном направлении по Каспийско-Азиатско-Индийскому пути посредством установления сухопутно-морских торговых маршрутов. Основную задачу при достижении этих целей Петр I видел в одном – «учинении торговли с Индией». Именно это положение и было основополагающим содержанием петровской каспийской концепции.

Установление с участием военно-морских офицеров русского флота сухопутно-морских маршрутов в Среднюю Азию предполагалось исключительно мирными методами. Использование речных артерий региона, по каспийской концепции Петра I, было средством достижения стратегической цели – выходу России на рубежи Индии и Китая. Такое видение проблемы к Петру I пришло, очевидно, после посещения в составе Великого посольства европейских государств. Петр I не собирался вслепую следовать Европе и развивать государство исключительно по западной модели, он лишь планировал

перейти от предыдущего экстенсивного развития государства к развитию более интенсивному, для того чтобы наверстать отставание России от Запада.

Кроме того, уже в ходе Северной войны и, более того, по ее итогам Петр I осознал, что, несмотря на победу в Северной войне и занятие господствующего положения на Балтийском море, Россия не будет ни при каких условиях допущена в клуб ведущих морских держав, в это время активно занимавшихся территориальным разделом мира. К тому же, по результатам посещения стран Европы, Петр I воочию убедился и в том, что наряду с государствами колониальную политику осуществляли и мощные торговые компании, получавшие от своих правительств привилегии, субсидии и льготы, к тому же располагавшие собственными торговыми флотами и вооруженными силами и имевшие право объявить войну.

Вывод, сделанный им, заключался в том, что только функция основного регулятора торговли между Западом и Востоком позволила бы России занять достойные позиции на геополитической арене мира. Благо, что этому способствовало само географическое положение Российской империи.

Справедливости ради, мы полагаем, что немаловажную роль в формировании каспийской концепции Петра I сыграл Николаас Витсен, бургомистр Амстердама и по совместительству директор Голландской Ост-Индской компании, ставший личным другом будущего императора России. Таким образом, не отказываясь в полной мере от европоцентристского пути развития, Российская империя стратегическим вектором государственного строительства определила Каспийско-Азиатско-Индийское направление.

Основная суть каспийской концепции Петра I сводилась к тому, чтобы исключительно мирными способами (казна была пуста, и Россия не имела ни средств, ни сил для военной экспансии) установить при непосредственном участии в этом процессе военно-морских офицеров русского флота

диагональный торговый путь через акваторию Каспийского моря с государствами Средней Азии, а далее с Индией и Китаем. Предстояло связать его с Северо-Западом государства, используя для этого внутренние водные пути, превратив этот путь в единую и главную внешнеторговую коммуникацию Российского государства мирового значения. При этом немаловажное значение имело установление судоходства по рекам Средней Азии.

Санкт-Петербургу, согласно замыслам Петра I, отводилась роль главного внешнеторгового порта России и вершины диагонального пути – Каспий-Балтика. Для исполнения своих планов по превращению Санкт-Петербурга в основной внешнеторговый порт Петр I издает указ о прекращении торговых операций с экспортными товарами в г. Архангельск с весны 1714 г.⁸⁹ Таким образом, экспортные товары: юфть, пенька, корабельный мачтовый лес, икра, поташ, меха, клей, смола, смольчуг, щетина – подлежали продаже только в Санкт-Петербурге. Но в то же время не возбранялась торговля хлебом и в Архангельске. Однако Петр I, по всей вероятности, не в полной мере оценил негативные последствия своего волевого указа. Западное и российское купечество понесло такие колоссальные убытки, что вынуждено было обратиться к императору с прошением разрешить, по причине военного времени, часть товаров отправлять за рубеж через Архангельский порт⁹⁰.

Драматичность ситуации усугублялась еще и тем, что шведский король Карл XII в 1715 г. издал так называемый «Каперский устав», который фактический запрещал морским державам торговать с Россией через порты Балтийского моря. Шведский флот начал захватывать торговые суда, осуществлявшие перевозки в балтийские порты. Англия и Голландия, основные торговые партнеры России, были вынуждены снаряжать конвои для охраны

⁸⁹ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. V. № 2732.

⁹⁰ Там же. №2784.

своих торговых судов. Все эти явления наносили существенный вред торговым отношениям, повышая риски и увеличивая себестоимость торговых операций. Такая обстановка не могла не повлиять на формирование каспийской концепции Петра I в целях скорейшего введения во внешнеторговый оборот товаров стран Востока. Таким образом, не завоевание государств и их территорий, не порабощение народов, а только лишь установление взаимовыгодных военно-политических и торговых отношений, оптимизация логистики торговых коммуникаций с использованием внутренних водных путей – именно эти понятия и вкладывал первый император России в содержание своей каспийской концепции. Немаловажной составляющей каспийской концепции Петра I являлось то, что Российская империя не ставила целью изменение общественно-политического строя и государственного устройства среднеазиатских государств, примыкающих к акватории Каспийского моря. Более того, Петр I предлагал хану Хивы и эмиру Бухары предоставить российский воинский контингент (гвардию) для охраны их самодержавной власти и для решения вопросов престолонаследия.

Направляя экспедицию в Хиву, Петр I начал претворять в жизнь «каспийскую концепцию» по установлению торговых отношений с Востоком. В инструкции от 14 февраля 1716 г, данной А. Бековичу-Черкасскому, было особо подчеркнуто требование относиться миролюбиво и ласково к местному населению, а хану Хивинскому и эмиру Бухарскому обещать личную их охрану российской гвардией, а также и их самодержавные права престолонаследия⁹¹.

Поручику русского Военно-Морского Флота А.И. Кожину предписывалось под видом купца разведать водный путь в Индию и составить ассортимент товаров, который идет на рынки Запада, особенно пряные зелья и прочее⁹². Не случайно Алтон С. Донелли в своей книге «Завоевание Башкирии

⁹¹ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. V. №.2993.

⁹² Там же. №.2994.

Россией 1552–1740» пишет о том, что весь узел устремления России к Индии был преобразован Петром I в одну общую целевую приоритетную программу действий. Ему не удалось ни добиться ее реализации, ни увидеть завершения своих планов, однако он сумел вдохновить своих преемников на троне на последующие великие дела⁹³.

Товары Востока прежде попадали в Россию через Персию. Традиционный торговый путь с Персией издревле контролировала колония армянских купцов, которая на основании первого российского международного торгового договора обосновалась на Каспии еще в царствование Алексея Михайловича⁹⁴. Это наше суждение основано на буквальном и дословном толковании положений «Жалованной грамоты Армянской компании на привоз в Россию шелка и сырца» от 31 мая 1667г. Мы полагаем, что именно с этого времени Российское государство и стало субъектом международного торгового права. Торговля с Востоком на примитивном уровне существовала и ранее, но впервые был заключен договор с взаимными обязательствами – российская сторона обеспечивала охрану и доставку товаров из Персии, а представители Армянской компании были подданными Персидского шаха, – отсюда и международный статус договора. Ю.П. Тушин отмечает, что обширную торговлю с Ираном Русское государство вело и в XVII веке. Русско-иранские экономические и политические отношения были, в основном, дружескими и добрососедскими. Этому способствовало то, что у государств был общий внешний враг – Османская империя и Крымское ханство⁹⁵.

В Астрахани находились и индийские купцы, доставлявшие товары от западного побережья Индии. Этот маршрут был продолжительный как по расстоянию, так и по времени. Он шел от западного побережья Индии через

⁹³ Донелли Алтон С. Указ. соч. С.102.

⁹⁴ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.I. №.409.

⁹⁵ Тушин Ю.П. Указ. соч. С.67.

Оманский, Персидский заливы, далее – через сухопутный отрезок, порядка 600 км по территории Ирана до выхода на побережье Каспийского моря и далее до устья р. Волги на Астрахань. Весь путь занимал несколько месяцев. При таком временном обременении рентабельность государственных интересов России в торговле сводилась к нулевому результату.

России, по каспийской концепции Петра I, необходимо было установить господство не только над всем Каспийским морем, но и над главными водными путями, ведущими в страны Средней Азии, а далее в Индию и Китай через акваторию Каспийского моря. Традиционно, начиная с XVI в., товары от Персии до Астрахани и в обратном направлении доставлялись русскими моряками на «примитивном и беспорядочном уровне судоходства» – на каспийских бусах*. Индийские и армянские купцы своих судов на Каспии не имели.

Оценку состояния юго-восточной торговли в акватории Каспийского моря, по мнению Ф.Ф. Веселаго, можно было определить по стоимости морских перевозок и руководству этими перевозками Астраханской таможней. Подчеркивая договорной характер торговых отношений России с Персией, Ф.Ф. Веселаго в то же время характеризовал ее значительность. Только за 1717 г. размер вырученных денег на Астраханской таможне составил 28650 рублей за эти перевозки⁹⁶. Но, по мере возрастания расходов казны, доходы от таможенных платежей и оказания фрахтовых услуг по движению персидских и индийских товаров от морского побережья Персии до Астрахани перестали удовлетворять Российское государство.

Таким образом, нами установлено, что морской торговый маршрут (на примитивном уровне судоходства и купечества) через Каспийское море в Персию (Иран) Российскому государству был известен задолго до эпохи Петра

⁹⁶ Веселаго Ф. Ф. Очерк русской морской. Указ. соч. С.367.

*Здесь и далее см. приложения.

И, к тому же, приносил определенные денежные поступления в царскую казну. Петр I решил взять под государственную монополию этот маршрут с упрочением его сухопутной части путем реализации, сформулированной им каспийской концепции в целях продвижения императорской России к ханствам Средней Азии, а далее, с использованием их речных судоходных путей, для выхода на полуостров Индостан и границу Китая.

Первыми международный торговый маршрут в Персию через русское государство проложили англичане в 1553 г. во времена Иоанна IV (Грозного). Произошло это случайно, как нередко и бывает в истории. В 1553 г. в устье Северной Двины занесло один из трех кораблей англичан, которые пытались проложить путь в Индию через Северный Ледовитый океан. «В Москве Ченслер (капитан прибывшего к устью Северной Двины английского судна) убедился в искренности Иоанна к заведению на Белом море морских торговых сношений с Англией и по возвращении в Англию основал «Fellow ship of English merchantsof new trades» (английская торговая компания для открытия новых торговых путей), называвшуюся в Англии просто «Московской компанией»⁹⁷. Таким образом, было положено начало проникновению английского торгового капитала на географические просторы русского государства. «Открытие этой торговли, бывшее впоследствии причиной основания Архангельска (в 1584г.), отозвалось также на противоположном крае России, именно, на далеком Каспии»⁹⁸.

Мы не рассматриваем историю международной торговли России, которая нашла свое отражение еще в арабских источниках со времен Золотой Орды и ранее. Приведенные выше тезисы – стремление показать в диссертационной работе исторические корни возникновения каспийской концепции Петра I. В

⁹⁷ История русской армии и флота. Указ. соч. С.16.

⁹⁸ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской. Указ. соч. С.42

свою очередь, мы проанализировали процесс установления и государственного регулирования сухопутно-морского торгового моста между Европой и Азией с ее водными артериями через территорию Российского государства. В записках Русского географического общества «Несколько замечаний о путешествии Денкинсона (*Jenkinson*) в Хиву в 1559 г.» автор В.Д. Аленицын описывает попытки англичан в 1564, 1565, 1568 и 1569 гг. установить сухопутно-морской маршрут на приобретенном в Астрахани, по А.В. Висковатову, «мореходном судне» через акваторию Каспийского моря, полуостров Мангышлак, Бухару, с согласия Русского правительства, имея конечной целью установление торговых отношений с Индией, которая не была реализована⁹⁹. Тем не менее, созданная в Великобритании для торговли с Россией коммерческая компания при царе Иоанне IV Грозном получила значительные привилегии и право беспошлинной торговли как с Россией, так и с Востоком через Российскую территорию (беспошлинный транзит). Торговый маршрут англичан через территорию Российского государства в Бухару, Хиву, с перечнем складских баз в северных и поволжских городах описал офицер русского флота, лейтенант Н.Д. Каллистов¹⁰⁰.

Англичане практически монополизировали торговые пути с Востоком, не допуская участия в этом представителей других европейских государств. Н.П. Загоскин, изучавший водные пути и судовое дело в допетровской России, указывал на колонизаторские методы торговли англичан по отношению к русским в виде сбыта за три цены залежалых и неликвидных товаров. В то же время он отмечал, что и русские применяли те же методы при торговле с северными народами, которые по отношению к русским занимали более низкую ступень развития¹⁰¹.

⁹⁹ Висковатов А.В. Указ. соч. С.2; Аленицын В.Д. Указ. соч. С.42.

¹⁰⁰ История русской армии и флота. Указ. соч. С.17-18.

¹⁰¹ Загоскин Н.П. Указ соч. С.252.

Во второй половине XVII века царь Алексей Михайлович, воспользовавшись произошедшей в Англии революцией, лишил английских купцов привилегированного положения, оставив им место для торговли – только город-порт Архангельск. Он мотивировал свое решение по отмене привилегий английским купцам фактом цареубийства, и, как отмечает Н.П. Загоскин, англичанам было не суждено в дальнейшем вернуть привилегированное место в торговле через Российское государство¹⁰².

Английский торговый маршрут был устроен следующим образом: морской переход от Англии до устья р. Северная Двина в Архангельск, далее речной водный путь вверх по р. Северная Двина до Великого Устюга, далее по р. Сухона до Вологды. От Вологды до Ярославля, отправной точки бассейна Каспийского моря, водно-сухопутное плечо порядка 200 км. Далее вновь речной водный путь по р. Волге через Н. Новгород, Чебоксары, Казань до впадения ее в Каспийское море. Затем переход через море и впереди – загадочный Восток и богатства Индии. Естественным было желание «Владычицы морей» оседлать этот путь и занять монопольное положение. Прибрав к рукам рынки сбыта своих товаров, можно было приобрести за бесценок товары Востока. Характеризуя английский торговый маршрут через территорию Российского государства, следует согласиться с мнением Ф.Ф. Веселаго, который отмечал, что он был намного короче уже существовавшего сухопутного маршрута через горы к Персидскому заливу Индийского океана или через Османскую империю и Египет на побережье Средиземного моря и далее морским маршрутом в страны Европы¹⁰³.

Необходимым условием в вопросах международной торговли для России являлось равноправное и взаимовыгодное партнерство со странами Запада.

¹⁰² Там же. С.253.

¹⁰³ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской. Указ. соч. С. 42.

Завидное географическое положение способствовало этому. Более того, гидрологические особенности Белого моря и его главного порта Архангельска были таковы, что в период с ноября по май оно замерзало¹⁰⁴. Это придавало торговле строго ограниченный и циклический характер, что было невыгодно для Российского государства. Балтийское море по своим гидрологическим свойствам было предпочтительнее, температура воды зимой 1–3 градуса по Цельсию. Замерзала на непродолжительное время северо-восточная часть¹⁰⁵.

Петру I, как показывают исследования, было совершенно неинтересно заниматься вопросами по возвращению привилегий английскому купечеству. Все его внимание было приковано ко вновь построенному порту Санкт-Петербургу в целях превращения его в главный экспортно-импортный морской торговый узел¹⁰⁶.

Реформатор морской идеи Российской империи Петр I видел разрешение глобальной задачи при помощи морского флота, и путь до Индии и Китая ему представлялся наиболее приемлемым, рентабельным и удобным через Каспийское море. «Было очевидно явное стремление Петра I достичь Средней Азии, Индии и Китая морским путем, а не через пустынные степи Казахстана, как утверждается в большинстве исторических произведений»¹⁰⁷. Более того, опыт Голландской Ост-Индской компании являлся для Петра I наглядным и главным примером. Укрепившись на Балтике, Петр I обратил свой взор на Каспийское море – прежде всего для того, чтобы, как отмечает П.И. Белавенец, реконструировать и модернизировать древний торговый путь, доставлявший во времена Новгородские, богатства Персии и Индии на Балтийское побережье¹⁰⁷.

¹⁰⁴ Морской энциклопедический словарь. Т.1. С.134.

¹⁰⁵ Там же. С.114.

¹⁰⁶ Загоскин Н.П. Указ соч. С.253.

¹⁰⁷ Цит. по: Буканова Р.Г. Города – крепости. Указ. соч. С.38.

¹⁰⁷ Белавенец П.И. Указ. соч. С.104.

Указом Петра I от 12 января 1703 г. началось строительство канала, соединяющего реки Тверца и Цна. Строительством Вышневолоцкого водного пути он пытался связать внутренними водными путями два моря – Каспийское и Балтийское, однако в расчетах были допущены ошибки. Характеристику этому водному, как связующему два моря звену, пути дал П.П. Шафиров¹⁰⁸. Ошибки инженеров при строительстве этого пути были исправлены новгородским купцом Михаилом Сердюковым, которому этот водный путь был сдан в аренду сроком на 50 лет, в соответствии с указом Петра I от 26 июня 1719 г., в котором М. Сердюкову был представлен алгоритм действий по поддержанию Вышневолоцкого водного пути в судоходном состоянии и обеспечению главной задачи по свободному проходу судов безо всяких задержек¹⁰⁹. Безусловно, Петра I устраивало то, что купец взялся исправлять просчеты западных инженеров за свой счет.

М. И. Сердюков довольно долгое время был главным поставщиком строительных материалов для казенных работ на Ладожском озере и начатом строительстве Вышневолоцкого канала. Петр I стал поручать ему казенные комиссии. Эта обязанность заставила его часто бывать на Вышнем Волочке, наблюдать за ходом строительства, видеть ошибки голландских инженеров, разработать свой технический план, преподнести его на рассмотрение Государю и, более того, привести этот план в исполнение.¹¹⁰

Модернизация и исправление инженерных расчётов сделали установленный водный путь вполне рентабельным и судоходным. В соответствии с именным указом от 24 августа 1722 года, Петр I предписывает М.И. Сердюкову осуществить меры по модернизации шлюзовых ворот и

¹⁰⁸ Шафиров П.П. Указ. соч. С.9.

¹⁰⁹ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.IV. №.397.

¹¹⁰ Русский биографический словарь изд. под наблюдением пред. Имп. Рус. ист. о-ва А. А. Половцова. СПб., 1904. Т. 18. С. 366–369.

ужесточению мер по поддержанию статуса водоохраной зоны водного пути, а именно: исключить сельскохозяйственные работы, очистить территорию от вновь поросшего лесного массива¹¹¹. Параллельно Петр I инициировал и изыскательные работы по строительству Ладожского канала и будущего Мариинского водного пути, построенного его потомками. Практически водно-сухопутный маршрут, связавший два Российских центра международной торговли, был реализован. Маршрут пролегал следующим образом:

– Каспийское море, Астрахань далее – вверх по р. Волге, далее – по р. Тверца, притоку р. Волги, до г. Твери, далее – по прорытому каналу в реку Цна, впадающей в озеро Ильмень, затем через озеро Ильмень, через р. Волхов, Ладожское озеро, по р. Неве – в Санкт-Петербург. Этот водный путь был назван Вышневолоцким.

В период правления Елизаветы Петровны, которая в своей политике провозгласила возврат к политике отца, Петра I, М.И. Сердюков вновь поставил вопрос о значении Вышневолоцкого водного пути для российско-азиатской торговли. Он обратился к правительству с просьбой о предоставлении ему особых привилегий и увеличения платежей на 100 процентов с проходящих судов, ввиду изменившейся расходной реальности на содержание этих каналов. Правительство сочло его доводы обоснованными и именованным указом императрицы Елизаветы Петровны от 15 октября 1742 г. вынесло решение о тарифной политике государства по трансферу судов при прохождении их через Вышневолоцкую водную систему. Этим указом было определено, что денежные средства в размере, увеличенном с 5 копеек до 10 копеек с каждой сажени длины судна или плота, поручено собирать и распоряжаться ими в целях будущего содержания технических средств в исправном состоянии М.И. Сердюкову и его

¹¹¹ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. VI. №4075.

потомкам на вечной основе¹¹². Этот указ был опубликован для ознакомления всеми в Российской империи.

Петр I, по результатам победы в Северной войне, последовательно и планомерно претворял в жизнь свою «каспийскую концепцию», касающуюся международной торговли Европы со странами Востока через акваторию Каспийского моря и внутренние водные пути России. В Инструкции¹¹³ послу России в Персии А.П. Волынскому Петр изложил 11 пунктов своей каспийской концепции. Он поручил ему разведать и установить наличие портовой инфраструктуры в Персии. Также ставилась задача собрать сведения о возможности установления торговли с Индией через территорию Персии, о наличии судоходных рек и особенно наличии реки из Индии с устьем ее в Каспийском море¹¹⁴.

А. П. Волынский перед своим назначением участвовал в Прутском походе. Следовательно, уровень его подготовки позволял ему достаточно достоверно оценить создавшуюся военно-политическую обстановку в шахской Персии. Однако ожиданиям Петра не суждено было сбыться. Анализируя деятельность посольства А. П. Волынского в Персии, можно сделать вывод о том, что установленные и разведанные А.П. Волынским сведения о состоянии общественно-политической обстановки в Персии, о торгово-логистической инфраструктуре и т. д. не давали положительного ответа на вопрос о возможности установления торговли России с Индией через территорию Персии и скорой реализации каспийской концепции Петра I.

Однако анализ военно-политической обстановки в Персии позволял сделать вывод о возможности России, при обострении гражданской войны в

¹¹² ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.ХI. №8631.

¹¹³ РГАДА. Ф.77. Оп.1. Сношения с Персией. 1715-1717 гг. Д.1. Л.45-52.

¹¹⁴ Марков Е.Л. Россия в Средней Азии. Очерки путешествия по Закавказью, Туркмении, Бухаре, Самаркандской, Ташкентской и Ферганской областям, Каспийскому морю и Волге. СПб., 1901. С.180.

Персии, занять ее северные провинции на побережье Каспийского моря. Этот шаг Российскому государству был необходим для того, чтобы обеспечить безопасность своих юго-восточных границ и торговлю с Востоком, а также и в целях упорядочивания политических отношений с Османской империей и воспрепятствованию ее продвижения к побережью Каспийского моря¹¹⁵.

По окончании Северной войны к Петру I пришло понимание того, что, господство на Балтике, открытие выхода на просторы Атлантического океана без выхода на первые позиции в Каспийском и Черном морях – половинчатое решение. Только при Петре I на Каспийском море, как пишет об этом Н.П. Загоскин, настало время для усовершенствования на нем как судоходства, так и судостроения¹¹⁶. Таким образом, после установления Вышневолоцкого водного пути следующим этапом реализации каспийской концепции становился этап создания кораблестроительной базы для флотилии Каспийского моря. Обладая стратегическим мышлением и разрабатывая планы Персидского похода, Петр I в 1718 г. приказал в Казанской губернии в районе татарской деревни «Бишбалта» (Пять топоров) на реке Казанка построить судостроительную верфь, нареченную им как Казанское Адмиралтейство.

Казанскому Адмиралтейству отводилась роль строителей корабельного состава для Каспийской флотилии. В то же время по уже действующему Вышневолоцкому водному пути Казанское Адмиралтейство отправляло корабельные комплекты, корабельный лес и иные кораблестроительные материалы на Адмиралтейские верфи Санкт-Петербурга.

Необходимо отметить, что судостроение на р. Казанке было развито с древних времен. Это отмечают еще арабские источники и очевидцы, причем очевидцы наблюдали судостроительный комплекс на р. Казанке за 15 лет до

¹¹⁵ Корсаков Д.А. Указ соч. С.292.

¹¹⁶ Загоскин Н.П. Указ. соч. С.439 – 440.

официальной даты образования Казанского Адмиралтейства. В частности, Корнелий де Бруни в своих воспоминаниях писал о Казани как о красивом городе, имеющем судостроительные мощности и наличие завершённых строительством судов¹¹⁷.

Петрухинцев Н.Н. в своей статье «Начало военных реформ Петра I и кораблестроение в Казани» пишет о том, что такое количество кораблей явно избыточно, но в то же время допускает мысль о возможном причислении к ним и всякого рода мелких плавсредств.¹¹⁸ Файзрахманов И. З. в своей монографии «История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.)» отмечает, что большинство судов, заложенных в 1701–1703 гг. на Казанской верфи не были спущены на воду, многие сгнили¹¹⁹.

Как мы полагаем, с целью оценки возможностей строительства морских кораблей в «новой манере», наличия кораблестроительного материала Петр I в 1709 г. наставляет по вопросу о судостроении в Казани своего любимого корабельного мастера Ф. Склеява, предписывая отправить ему немедленно одного из своих лучших помощников, который мог бы приготовить леса для 80-ти пушечных кораблей¹²⁰.

Для масштабного строительства кораблей на Казанском Адмиралтействе необходимы были не только материальные ресурсы, но и производительные силы для освоения этих ресурсов. В близлежащих губерниях имелись значительные дубовые и сосновые лесные массивы, обладающие пригодным для

¹¹⁷ Бруни Корнелий де «Путешествие Корнилия де Бруна через Московию» пер. с фр. [соч.] Корнилия де Бруина; пер. и [предисл.]. П.П. Барсова, провер. по гол. подлиннику О. М. Бодянским. М., 1873. С.168-169.

¹¹⁸ Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I и кораблестроение в Казани. // Казанское адмиралтейство (1718-1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.). С.279-299.

¹¹⁹ Файзрахманов И.З. Указ. соч. С. 11.

¹²⁰ Письма и бумаги императора Петра Великого. СПб., 1912. Т.VI. С.342.

судостроения материалом. С производительными силами Петр I решил в самодержавной манере – в лашманское* сословие была переведена значительная часть служилых татар, а также мордвы, чувашей. В именном указе вице-губернатору Казанской губернии Н. Кудрявцеву предписывалось, каким образом набирать для кораблестроительных и лесозаготовительных работ служилое инородное население из близлежащих губерний, причем на безвозмездной основе¹²¹. Петр I пристально следил за исполнением данного указа и потребовал от вице-губернатора Казанской губернии Н. Кудрявцева отчет о проделанной работе, о чем есть сведения в отчете вице-губернатора Н. Кудрявцева, сохранившемся в фондах РГАДА¹²².

Существовавшие на р. Казанке кораблестроительные мощности в рамках образованного Казанского Адмиралтейства имели очень большое значение в плане реализации каспийской концепции Петра I. Практически весь корабельный состав Каспийской флотилии, который принимал участие как в ходе боевых действиях на море, так и при описании морской акватории был построен на Казанских верфях. К примеру, Ричард Гардлей – корабельный мастер, который в Казанском Адмиралтействе построил яхту «Эсперанс», принимавшую участие в Персидском походе¹²³.

Итак, установление Вышневолоцкого речного пути, создание судостроительной базы в Казани параллельно с направлением военно-географических разведывательных экспедиций на Каспий были подготовкой к реализации вынашиваемых планов продвижения интересов России на Восток. «Каспийская концепция», сформулированная Петром I, стала реальностью. Стратегической целью данной концепции было установление торговых отношений с ханствами Средней Азии мирными средствами и в ближайшей

¹²¹ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.V. №3149.

¹²² РГАДА. Ф. 248. Оп. 9. Кн. 14. Д.54. Л.316-319.

¹²³ Веселаго Ф.Ф. Список морских. Указ. соч. С.45.

перспективе выход к рубежам Индии и Китая. Средством достижения стратегической цели послужило участие офицеров Военно-Морского Флота в установлении предполагаемого трансконтинентального торгового пути с использованием акватории Каспийского моря и речных систем Средней Азии.

§2. Экспедиция А. Бековича-Черкасского – попытка установления кратчайшего пути в Среднюю Азию через акваторию Каспийского моря

Для реализации каспийской концепции Петр I широко использовал разные методы, в том числе организацию военно-географических и разведывательно-исследовательских экспедиций. Активное использование военно-географических и исследовательских экспедиций – характерная черта внешней политики русского государства при Петре I. Определяющим признаком этих экспедиций было то, что непосредственное участие в них на постоянной основе принимали офицеры русского военного флота. Более того, все они (экспедиции) были объединены одной стратегической целью – установлением торгового сухопутно-морского пути в Среднюю Азию, а далее к рубежам Индии и Китая с использованием водных ресурсов региона мирными средствами. Для отыскания сухопутно-морского торгового маршрута от юго-восточных рубежей России¹²⁴ к границам Северной Индии Петром I в 1716 году была организована печально известная экспедиция А. Бековича-Черкасского¹²⁵. Она начала продвижение вглубь Средней Азии из акватории Красноводского залива (с 1997г. – залив Туркменбаши) Каспийского моря в 1717 г. Основная задача этой экспедиции заключалась в том, чтобы найти старое русло р. Аму-Дарья, якобы ранее впадающей в Каспийское море, но перекрытой в верховьях дамбой, произвести

¹²⁴ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.V. № 2994.

¹²⁵ Там же. № 2993.

* Здесь и далее см. приложения

инженерную разведку и оценить возможность срыва дамбы в целях направления вод Аму-Дарьи по старому руслу в Каспийское море. Также предстояло исследовать реку и установить, возможно ли проложить по ней судоходный маршрут с выходом к рубежам Индии и Китая.

Попытка разведать береговые линии Каспийского моря были предприняты в 1713 г. Первоначально военно-морская флотилия состояла из 2 шхут*, 27 больших стругов* и одного буса*. Артиллерийское вооружение состояло из 19 пушек. Расходы казны на снаряжение судов составили 30638 рублей. В составе флотилии было 10 морских офицеров, 100 матросов и иных морских чинов. Выйдя в море глубокой осенью, уже в декабре флотилия потеряла 4 струга и вернулась в Астрахань, не дойдя до устья реки Урал.

Весной, в апреле 1715 года, экспедиция вновь вышла в море. Флотилия пополнилась 20-ю новыми бригантинами. Маршрут оставался прежний: от Астрахани до Гурьева, городка, находившегося в устье реки Урал, затем к Тюк-Карагану, далее – высадка части войск и продвижение основной части экспедиции к Красноводскому заливу. Основной задачей этого похода являлось описание восточного берега Каспийского моря и составление карты. Однако, как отмечают исследователи, карта была составлена большей частью по сведениям, полученным от местного населения.

В 1716 г. флотилия, приданная А. Бековичу-Черкасскому, имела в своем составе 4 шнявы*, 3 бригантины*, 10 больших шхут*, 18 малых плоскодонных шхут и 39 бусов*. От флота в эту экспедицию были назначены: поручики Кожин и Лебедев, подпоручик Давыдов, штурман Брандт (крещеный калмык, воспитанник архангельского купца Брандта), навигатор, 4 ученика геометрии, 2 парусника, мачтовый ученик и 217 матросов. Судовая артиллерия состояла из 22 пушек. Снаряжение экспедиции по всем частям составили 218081 рублей¹²⁶.

¹²⁶ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской. Указ. соч. С. 361-363.

Командование флотилией было возложено на капитана Рентеля Иоганна Криштофа.

В XVIII в. было обычным явлением, когда иностранцы, прибывшие в Россию, использовались для осуществления государственных задач, особенно таких людей было много в императорском флоте. Так, например, И.К. Рентель был французом, оказавшимся на русской военно-морской службе с 20 апреля 1703 г. До этого он служил «польскому королю» в морском флоте. После рейда 1716 г. в составе каспийской флотилии он с 1717 по 1719 гг. занимался продовольственными перевозками в новые построенные крепости на восточном берегу Каспийского моря. В 1719 году принимал участие в описи Каспийского моря под начальством капитан-поручика Карла фон Вердена, плавая с ним от Астрахани до Куры. В 1725 г. И.К. Рентель состоял в подчинении астраханского главного командира, в 1726 г. после смерти главного командира совместно с князем В.А. Урусовым заведовал делами Астраханского порта. В 1732 г. выбыл из флота¹²⁷.

Планируя разведывательную каспийскую экспедицию А. Бековича-Черкасского, Петр I не ставил задачу завоевать Среднюю Азию, Индию и Китай, а тем более, присоединить их территорий к землям Российского государства. Подчеркивал мирный способ реализации каспийской концепции Петра I и советский академик Е.В. Тарле. Он писал, что император Петр I мечтал об одном: чтобы Россия поскорее восстановила упущенное стратегическое положение в трансконтинентальной торговле. Он ставил задачу – установить такие же торговые отношения с Китаем и Индией, которые с XVI века обогащали Португалию и Испанию, а с XVII века – Голландию и Англию. Во второй половине XVII столетия к клубу государств, участников масштабной торговли с Востоком, присоединилась еще и Франция. Планы касались только

¹²⁷ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С. 320-321.

торговли, а не завоевания огромной страны, по выражению Е.В. Тарле, «с ее совершенно разнообразным населением»¹²⁸. Дважды посетив Архангельск еще до победы в Северной войне, причем водным путем от Вологды, Петр I обнаружил, что и на Севере в единственном морском порту России торговое мореходство находится в руках иностранцев. Это означало, что польза от продажи материальных ценностей, произведенных русскими, шла в казну других стран¹²⁹.

Капитан Преображенского полка князь А. Бекович-Черкасский, руководитель вышеуказанной экспедиции, был выдвиженцем Петра I и пользовался его высоким доверием. В 1709 году на основании именного указа Петра I князь был послан для обучения морскому делу¹³⁰. «Ведомость о детях знатных особ, которые посланы для науки за море, 1708–1711» за 1709 г. содержит имя «князь Александр, сын Черкасский»¹³¹.

Петр I внимательно следил за обучением и практической подготовкой к морскому ремеслу посланных «знатных особ», о чем ему докладывал инспектировавший обучающихся в Голландии недорослей князь Львов, который и сообщал, что в прошлом году на практике был князь Александр Черкасский¹³². Пункт 24 «Списка шляхетским детям, отправленным для обучения навигацких наук, и кто где был на практике, 1708–1714» подробно описывает дальние морские походы, в которых принимал участие князь Александр Черкасский¹³³. По итогам морского обучения князь продолжил службу в гвардейском Преображенском полку в чине прапорщика.

¹²⁸ Тарле Е.В. Русский флот и внешняя политика. СПб., 1994. С.235.

¹²⁹ Аренс Е.И. Указ соч. С.14.

¹³⁰ МИРФ. Указ. соч. Ч. III. С.20.

¹³¹ Там же. С.21.

¹³² Там же. С.61.

¹³³ Там же. С.88-89.

В составе экспедиции находился, наряду с офицерами флота, значительным контингентом морских и адмиралтейских служителей, и А.И. Тевкелев, переназначенный Петром I после бегства А.И. Кожина из Астрахани послом в Индию для следования сухопутным маршрутом через Иран¹³⁴. Таким образом, исполнение инструкции, данной Петром I поручику Кожину, было возложено на А.И. Тевкелева¹³⁵.

По окончании Северной войны Российское государство испытывало колоссальную потребность в денежных средствах. Казна была пуста. Сведения о несметных богатствах Индии были известны русскому государству с древних времен. Более того, еще со времен пребывания в Лондоне Петр I знал, что британская разведка была активна в поисках сухопутных маршрутов к Индии, причем в непосредственной зоне геополитических интересов России¹³⁶. Мы полагаем, что и этот фактор также имел немаловажное значение при принятии решения Петром I о направлении экспедиции А. Бековича-Черкасского.

Катализатором же организации и направления экспедиции послужила встреча Петра I с туркменом Ходжа-Непесом и получение от него сведений о наличии несметного числа золотого песка во владениях Хивинского ханства, наличии старого русла и возможности судоходства по Аму-Дарье и Сыр-Дарье. Несколько позднее известия, поступившие от сибирского губернатора, князя Матвея Гагарина, укрепили мнение императора о верности принятого стратегического решения. Кроме того, губернатор прислал и золотой песок для определения его химических свойств. Пробирные испытания показали, что это золото, более светлого цвета, но высокой пробы. Образец золотого песка помещен в Кунсткамеру¹³⁷.

¹³⁴ Байназаров И.Н. Указ. соч. С.8.

¹³⁵ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. №2994. С.198.

¹³⁶ Географическо-статистический словарь Российской империи: [Текст] [Т. 15] / сост. по поручению Рус. геогр. о-ва действ. чл. О-ва П. Семёнов. СПб., Т. 2. 1863. С.118.

¹³⁷ Соймонов Ф.И. О торгах. Указ. соч. С.29.

Тактическая реализация принятого решения на основании сведений, полученных от сибирского губернатора М. Гагарина и туркмена Ходжа -Непеса, была российским государством осуществлена с двух направлений – из Сибири и из акватории Каспийского моря к предполагаемому устью реки Аму-Дарья. Во время организации экспедиции А. Бековича-Черкасского Российским государством был осуществлен целый ряд мер, направленных на создание инструкционно-указной базы будущей экспедиции. Эти меры заключались в том, что для реализации Сибирского направления был издан именной указ о направлении экспедиции подполковника И.Д. Бухгольца. В этом указе называлась мотивация организации экспедиции – отыскать место, где промышляют песочное золото на реке Дарье, по сведениям, полученным от Сибирского губернатора, князя Матвея Гагарина. Также прописывались меры по формированию воинского контингента в целях обеспечения безопасности экспедиции и строительства города на озере Ямыш¹³⁸. Особо оговаривалось овладение городом Яркентом и укрепление районов, где местное население якобы ведет добычу золота на реке Дарья¹³⁹.

Иван Дмитриевич Бухголец, бригадир*, 22 мая 1714 г. получил инструкцию на основании Высочайшего указа, в соответствии с которой ему предписывалось ехать в Тобольск, организовать там отряд, с ним пройти вверх по Иртышу до озера Ямыш, там построить крепость, оставить в ней гарнизон и двигаться дальше до Яркента. Основная задача экспедиции заключалась в том, чтобы, овладев Яркентом, установить, каким образом тамошние жители золото промышляют, а также узнать, где находится истинное устье реки Дарьи. Некоторые задачи И.Д. Бухгольцем были выполнены, в частности был заложен г. Омск, но, в основном, результаты военно-исследовательской экспедиции

¹³⁸ В настоящее время это озеро Калатуз, Казахстан, Павлодарская область.

¹³⁹ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. V. №.2809.

были не достигнуты. Более того, И.Д. Бухгольц был привлечен к следствию по делу губернатора Сибири М. Гагарина, по результатам работы следственной комиссии был оправдан и продолжил службу¹⁴⁰.

Как мы полагаем, практическое воплощение в жизнь каспийской концепции Петра I по установлению сухопутно-морского торгового маршрута в Среднюю Азию началось с того, что в конце мая 1714 года последовал указ «Об отыскании устья реки Дарьи, о мерах склонения в Российскую сторону горских народов – с приложением донесения о сем князя Черкасского», в котором директивно было прописано о поиске прииска в устье реки Дарьи и указано, что послать туда необходимо Преображенского полка капитана-поручика господина князя Черкасского, и что ему необходимо исполнить – указано в инструкции. Путь князя пролегал водно-сухопутным маршрутом через Казань в Астрахань¹⁴¹. Причем это касалось первой экспедиции А. Бековича-Черкасского, предпринятой по результатам встречи с императором Петром I в Померании, куда А. Бекович-Черкасский выезжал «...с письмами от черкас из Большой Кабарды...»¹⁴². Примечательно то, что в распоряжение А. Бековича-Черкасского на службу был послан царедворец¹⁴³ Василий Михайлович Крюков, по-видимому, для осуществления царского контроля над деятельностью князя.

По итогам первой экспедиции был рекогносцирован плацдарм для сухопутного продвижения к Хиве от Восточного берега Каспийского моря. Восточное побережье Каспия было исследовано и описано. Результатом морской части экспедиции стала карта восточного побережья Каспийского моря, которая была представлена Петру I. Было обнаружено, что реки Аму-Дарья и Сыр-Дарья не впадают в Каспийское море. В источниковедческом

¹⁴⁰ Русский биографический словарь. Указ. соч. Т. 3. С.564.

¹⁴¹ РГАДА. Ф.248. Оп.2. Кн. 18. Д.53. Л.657-659; ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.V. №.2815.

¹⁴² РГАДА. Ф.248. Оп.1. Кн. 14. Д.9. Л.98-99.

¹⁴³ РГАДА. Ф.248. Оп.2. Кн. 35. Д.21. Л.78-81 об.

материале имеет место быть суждение Е.А. Княжецкой, что в Парижскую Академию наук была представлена карта Каспийского моря¹⁴⁴, выполненная под руководством князя А. Бековича-Черкасского. За представление карты Российскому императору Парижской Академией наук было присвоено почетное звание¹⁴⁵. Очевидно, что рукописную карту Каспийского моря в первоизданном виде образца ее создателя, князя А. Бековича-Черкасского, неоднократно перепроверенная и исправленная, представить на суд ученых было возможно только лишь в порядке демонстрационного материала. Примечательно то, что Ф.И. Соймонов, непосредственный участник первых исследований Каспийского моря, этот факт излагал следующим образом: А. Бекович-Черкасский преподнес Петру I карту восточного берега Каспийского моря. Но эта карта была составлена больше по словесным расспросам местных жителей, чем на основании исследований Каспийского моря¹⁴⁶. Факт отправления карты в Париж Ф.И. Соймоновым описывается в следующей последовательности: по окончании исследований члены экспедиции К. фон Вердена, прибыв в Санкт-Петербург, сочиненную о Каспийском море карту предоставили государю. Однако она содержала опись только западного и южного берега. Петр I приказал дополнить ее обозначением северного и восточного берегов по описанию князя А. Бековича-Черкасского и поручика А.И. Кожина. Таким образом, дополненная карта была отгравирована, типографическим способом напечатана и в 1721 году послана в Парижскую Академию наук¹⁴⁷. За картографические работы по описанию Каспийского моря князь В.А. Урусов и К. фон Верден были пожалованы внеочередными воинскими чинами¹⁴⁸.

¹⁴⁴ Морской энциклопедический словарь. Т. 2. С.40.

¹⁴⁵ Княжецкая Е.А. Судьба одной карты. М., 1964. С. 20.

¹⁴⁶ Соймонов Ф.И. О торгах. Указ. соч. С.9.

¹⁴⁷ Там же. С. 54.

¹⁴⁸ МИРФ. Ч. IV. Указ. соч. С.442.

Участь поручика А.И. Кожина и его дальнейшая судьба, напротив, несмотря на определенные заслуги перед Российским государством за описание и составление уточненной карты Каспийского моря в целях прокладки морских торговых маршрутов, была бесславной. В 1719 г. «за буйство и разные своевольные поступки»¹⁴⁹ он был арестован, привлечен к суду. По обнаруженным нами документам установлено, что в 1722 г. Александра Кожин еще содержался под арестом, но был вынесен указ о том, чтобы «по показанному делу» отправить его в ссылку в Сибирь с прочими каторжными невольниками за караулом¹⁵⁰. Поручик М. Травин же, будучи привлеченным к следствию за «астраханские дела», тем не менее осужден не был, но по болезни был исключен из флота¹⁵¹.

14 февраля 1716 года был издан следующий регламентирующий документ – указ относительно второй экспедиции А. Бековича-Черкасского с подробной инструкцией, касающейся действий, необходимых к исполнению. Таким образом, под руководством А. Бековича-Черкасского были осуществлены две экспедиции: 1-я – с целью определения морской составляющей маршрута и строительства береговой базы и 2-я – для установления сухопутного маршрута в Среднюю Азию, с перспективой выхода по водным артериям к рубежам северной Индии через территорию Хивинского ханства. Подробная инструкция князю Черкасскому состояла из 13 пунктов, причем 13-й пункт касался непосредственно помощника князя А. Бековича-Черкасского – флотского поручика А.И. Кожина.¹⁵² Одновременно поручику флота А.И. Кожину была дана инструкция по морской составляющей предстоящей экспедиции¹⁵³. Однако, по нашему предположению, А. Бекович-Черкасский и А.И. Кожин,

¹⁴⁹ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С. 178.

¹⁵⁰ МИРФ. Указ. соч. Ч. IV. С. 492; Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С. 179.

¹⁵¹ Там же. С. 178.

¹⁵² РГАВМФ. Ф.212. Оп.11-2. Д.66. Л.1-25; ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. №.2993.

¹⁵³ Там же. №.2994.

будучи оба холериками по психопатическому складу личности, руководящий тандем вышеуказанной экспедиции создать не смогли, отчего и возникла конфликтная ситуация.

Стороны конфликта обвиняли друг друга в неисполнении указов Его Величества Петра Великого. Руководитель экспедиции докладывал государю о том, что поручик Кожин А.И. за распоряжениями не прибыл и самовольно покинул Астрахань, не желая отправляться по месту исполнения обязанностей¹⁵⁴. Причина, на наш взгляд, скрывается в том, что А. Бекович-Черкасский, считая А.И. Кожина подчиненным офицером, лишил самостоятельности и решил руководить его действиями на основании предписаний Петра I. В свою очередь А.И. Кожин, самовольно покинув экспедицию, из Астрахани докладывал свое видение создавшейся ситуации. Он в своем обращении к Петру I пишет о том, что, несмотря на приказание ехать под видом купца в Индию, капитан А. Бекович-Черкасский царскую инструкцию ему до сих пор не передал и, несмотря на его неоднократные обращения к руководителю экспедиции, не принял никаких действий, для того чтобы отправить его по назначению¹⁵⁵.

Проанализировав сложившуюся оперативную обстановку с помощью имеющихся разведданных, поручик А.И. Кожин пришел к выводам, которые доложил Петру I. В частности, о том, что местное население прознало о целях и задачах экспедиции и готовится встречать их как агрессоров: «...причли, что он идет войною, а не посольством». Кроме того, он отмечал, что время А. Бековичем-Черкасским упущено, поскольку наступает период сильной жары и в степь пройти невозможно: кормов конских нет, вода к питью не пригодна. Построенные укрепления в Красноводском заливе и Тюк-Карагане (мыс на

¹⁵⁴ МИРФ. Указ. соч. Ч. IV. С.278.

¹⁵⁵ Там же.

полуострове Мангышлак) для функционирования гарнизонов не пригодны, многие умерли ввиду невозможности существования в таких климатических условиях¹⁵⁶.

Более того, он прямо обвинил А. Бековича-Черкасского во введении Петра I в обман и заблуждение¹⁵⁷. Итак, вторая экспедиция А. Бековича-Черкасского закончилась плачевно: сам князь был казнен хивинским ханом, а личный состав его команды в большей своей части был пленен. Цель экспедиции не была достигнута.

Петр I отреагировал на сообщение А.И. Кожина направлением ему указания провести проверку съемок Каспийского моря, выполненных при подготовке экспедиции князем А. Бековичем-Черкасским. 27 января 1716 года в именном указе он пишет д, чтобы А. И. Кожин выехал в Астрахань, в порту взял необходимые суда для описания всех берегов Каспийского моря и составления карты, более того, приказывает ему проверить описание восточного берега. Если при контрольных измерениях выяснится, что А. Бекович-Черкасский провел съемки в соответствии с действительностью, то описание восточного берега не производить. При обнаружении несоответствий исправить их самому А.И. Кожину¹⁵⁸.

А.И. Кожин доложил, что карта составлена неверно. Посылая вместо А.И. Кожина в экспедицию поручика Михаила Травина, Петр I также дает указание проверить выполненные топографические съемки. По результатам проведенной проверки последовал рапорт Михаила Травина, в котором он подтвердил выводы А.И. Кожина относительно описи Каспийского моря, проведенной А. Бековичем-Черкасским и, в частности, доложил Петру I о том, что карта князя А. Бековича-Черкасского, перепроверенная им по указу

¹⁵⁶ Там же. С.280.

¹⁵⁷ Там же. С.279.

¹⁵⁸ Там же. С.267.

Государя, сделана неправильно, описи островов и берегов сделаны также неверно. Опись берегов от Карабузанской протоки в устье р. Волги до р. Яика была выполнена повторно, положение берегов и островов были заново положены с масштабом на карту и посланы царю¹⁵⁹.

Кроме того, в 1718 г. на Каспийское море с предписанием той же проверки и описания моря комиссионно, теперь уже в составе поручиков флота А.И. Кожина и Михаила Травина был командирован, с указанием конкретного маршрута следования через Нижегородскую, Казанскую губернию и через Астрахань¹⁶⁰, будущий адмирал, князь В.А. Урусов¹⁶¹.

Примечательно, что морские офицеры были не бездушными исполнителями императорской воли. М. Травин указывал на невозможность использования скампавей* ввиду того, что они делаются плоскодонными¹⁶². Приступая к описанию Каспийского моря, М. Травин 19 июля 1716 г. на имя Петра I подал по команде рапорт через графа Ф.М. Апраксина – главы Адмиралтейской канцелярии, в котором сообщал, что для описания Каспийского моря остро необходимы одна шнява, 2 яхты* или 2 бригантины*, а также 2 шлюпки* и вновь подтвердил, что скампавеи к описанию моря непригодны¹⁶³.

22 июля 1716 г. из Казани М. Травин продублировал свой рапорт в письме Петру I, где написал, что, будучи посланным по приказу самого императора России для описи Каспийского моря, пригодных судов для исполнения приказа государя он не нашел. Более того, М. Травин докладывает императору о том, что имеющиеся в наличии пригодные для описи Каспийского моря плавсредства

¹⁵⁹ Там же. С.281.

¹⁶⁰ РГАДА. Ф.248. Оп.9. Кн.523. Д.42. Л.238-242.

¹⁶¹ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С.178.

¹⁶² МИРФ. Указ. соч. Ч. IV. С.273.

¹⁶³ Там же.

*См. прил.

казанские чиновники ему не передают, несмотря на прямое распоряжение Петра I. В целях предотвращения бюрократической волокиты М. Травин, обращаясь к Петру I, просит его прислать указ вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву, в котором бы он повелел, чтобы запрашиваемые суда были изготовлены в Казанском адмиралтействе. М. Травин просил также продублировать повеление государя корабельному мастеру Гардлею, который может построить яхты и шнявы.¹⁶⁴ Невзирая на то, что исполнитель поставленной перед ним государственной задачи М. Травин¹⁶⁵ предъявлял соответствующие полномочия от имени Петра I, чиновники, выражаясь современным термином, регионального уровня не спешили исполнять указания Петра I без подтверждающих циркуляров от своих центральных ведомств. Казанский Вице-губернатор Н.А. Кудрявцев отвечал М. Травину: «...Того ради без Его Великого Государя собственного указа корабельного дела подмастерья Гардлея к отдаче Вам шлюпок понудить не могу...»¹⁶⁶.

Наглядна очевидная бюрократическая составляющая во взаимоотношениях между центральной властью и отдельно взятыми учреждениями как региональных, так и центральных ведомств, причем в условиях тотального самодержавия. На основе приведенного анализа становится очевидным, что еще во времена петровской России наблюдалось бюрократическое отношение к разрешению поставленных государственных задач. Исполнительская дисциплина была направлена, прежде всего, на перераспределение между ветвями властных структур мер ответственности за ненадлежащее исполнение указов императора. Чиновники на местах требовали «ручного режима управления» своими действиями во исполнение поручений Петра I.

¹⁶⁴ МИРФ. Указ. соч. Ч. IV. С.273.

¹⁶⁵ Полных персональных данных установить не представилось возможным – Прим. авт.

¹⁶⁶ РГАВМФ. Ф.19. Оп.1-1. Д.208. Л.18 об.

Предстояло проведение стратегической операции. Персидский поход русской армии и флота во главе с Петром I был предпринят с целью обеспечения торговли с восточными странами, оказания помощи по освобождению закавказских народов от персидского господства, воспрепятствованию османской экспансии в Закавказье и выхода Османской империи на побережье Каспийского моря. Персидский поход для Российского государства имел практически нулевой результат относительно установления сухопутно-морского торгового маршрута в Среднюю Азию и выхода к Северной Индии.

Петр I обладал многими талантами, в том числе в подборе и расстановке кадров. Причем в этом деле для него не имели значение ни сословная принадлежность, ни социальный статус, им учитывался только лишь профессионализм и деловые качества. Отобранным самолично кадрам император доверял всецело, но и провинившихся лиц карал жестко. Понимая всю важность достоверности составленных картографических описаний Каспийского моря, во время подготовки к Персидскому походу, в январе 1719 г. Петр I вновь направляет для уточнения и описания южного и западного берега Каспийского моря голландца – капитана-поручика Карла фон Вердена¹⁶⁷.

К. ф. Верден был послан в Астрахань для производства описи Каспийского моря, где и возглавил команду флотских офицеров, состоящую из В.А. Урусова, М. Травина и А.И. Кожина¹⁶⁸. Также в состав команды входили морские офицеры, ранее проходившие службу вместе с Карлом фон Верденом на флагманском линейном корабле «Ингерманланд» под командованием Петра I, П.П. Дорошенко, Г. Золотарев. Вместе с младшими чинами и морскими служащими всех моряков насчитывалось 89 человек. Путь пролегал по р. Волге от Казани до Астрахани на построенном в Казани большом корабельном боте и

¹⁶⁷ РГАВМФ. Ф.212. Оп.11. Д.195. Л.19-40.

¹⁶⁸ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С.443.

трех малых судах. В Астрахани для нужд экспедиции уже были готовы морские суда – шнявы. В Астрахани к ним присоединился лейтенант-князь В.А. Урусов. Суда распределились следующим образом: командир шнявы «Святой Александр» – Карл фон Верден; командир шнявы «Астрахань» – лейтенант князь В.А. Урусов; командир шнявы «Святая Екатерина» – Ф.И. Соймонов. Командир большого корабельного бота – П.П. Дорошенко, малого корабельного бота – Г. Золотарев. Гардемарины, унтер-офицеры и рядовые моряки, а также 150 человек солдат из Астраханского гарнизона были распределены равномерно по всем судам.

Дальнейшая служба Ф.И. Соймонова проходила на различных государственных постах. Он исполнял особые поручения императрицы по управлению Сибирью, издал генеральную карту Каспийского моря с атласом частных карт. В 1766 г. был уволен со службы и освобожден от всех должностей. Скончался в 1780 г. 11 июля и погребен в Высоцком мужском монастыре под городом Серпухов¹⁶⁹.

Судьбы других военно-морских офицеров, принимавших деятельное участие в картографической экспедиции на Каспийском море, сложились по-разному. Объединяло их одно: все они были произведены в следующие чины за картографическое описание Каспийского моря. Тем не менее, ниже приведем некоторые данные из их послужных списков (более подробно эти сведения отражены в приложении к настоящей диссертационной работе).

П.П. Дорошенко участвовал в описании Каспийского моря в составе группы картографов Карла фон Вердена. В 1721 году он был произведен в чин лейтенанта. В апреле 1726 года за невыполнение приказа капитана Люиса

¹⁶⁹ Там же. С.355.

П.П Дорошенко́в был разжалован и понижен до чина унтер-лейтенанта на год. В 1728 г. восстановлен в звании с присвоением чина лейтенанта¹⁷⁰.

Григорий Золотарев в 1722 год участвовал в Персидском походе. Затем в составе команды картографов К. фон Вердена Г. Золотарев участвовал в описи Каспийского моря. За заслуги в этом мероприятии он был произведен в чин капитан-лейтенанта. Весной 1723 года, командуя отрядом из 3 мелких судов, в персидском заливе Зензели Г. Золотарев подавил огонь персидской артиллерийской батареи и своим артиллерийским огнем обратил в бегство 5-тысячный отряд персидских войск, занявший позиции возле этой батареи.

По результатам Персидского похода, осознав невозможность установления сухопутно-морского торгового маршрута в Среднюю Азию и Индию через акваторию Каспийского моря, Петр I, за три недели до трагической кончины, огласил генерал-адмиралу Ф.М. Апраксину свое новое видение восточной торговли, о которой Л.И. Майков в изданной им книге «Рассказы Нартова о Петре Великом» пишет, что Петр I, ссылаясь на болезнь и находясь без исполнения дел, вспомнил то, о чем он давно замышлял, а именно – проложить путь в Индию и Китай через Северный Ледовитый океан¹⁷¹. Результатом отыскания этой «дороги» должны были послужить изыскания Камчатской экспедиции под руководством Витуса Беринга. Инструкцию для Камчатской экспедиции Петр I написал лично. Однако до настоящего времени не исследован вопрос невыполнения указания Петра I о движении экспедиции на Юг для поиска пути в Китай и Индию. Вместо этого экспедиция направилась на Север к Камчатке, отсюда и получила название Камчатской.

Считаем уместным привести послужной список военно-морского офицера русского флота В. Беринга, принимавшего участие в разрешении задач,

¹⁷⁰ Там же. С.39.

¹⁷¹ Майков Л.И. Рассказы Нартова о Петре Великом. С.99.

поставленных перед ним государством. Этот послужной список показывает его высокие профессиональные качества, поскольку Камчатской экспедиции прежде всего предписывалось найти путь в Китай и Индию.

Беринг Иван Иванович (Витус – W. Bering), датчанин. Был принят на военно-морскую службу в Копенгагене в 1703 году с присвоением чина подпоручика и направлен на службу в Балтийский флот. В 1707 г. он был произведен в чин поручика. Исполнял морскую службу на Балтийском флоте. Уволился в 1724 г., восстановился, командовал кораблем Марльбург. 27 января 1725 года по смерти Петра I он отправился из Петербурга начальником Первой Камчатской экспедиции¹⁷².

Завершая описание мер, предпринятых Петром I по изучению акватории Каспийского моря, следует отметить, что военно-морские офицеры приняли деятельное участие в реализации идеи Петра I по установлению торговли с ханствами Средней Азии. Были предприняты первые шаги по промеру и описанию Каспийского моря. Была составлена карта Каспийского моря, которая уточнялась и исправлялась, что послужило успеху Персидского похода. Османская империя не была допущена к выходу на побережье Каспийского моря. В то же время экспедиция А. Бековича-Черкасского рассматривается нами как первая попытка поиска удобного и кратчайшего маршрута в Среднюю Азию.

§3. Деятельность военно-морских офицеров в Каспийском море после смерти Петра I

При Анне Иоанновне в 30-е годы XVIII века завоеванное прикаспийское побережье по Рештскому договору (1732 г.) и Гянджинскому трактату (1735 г.) было возвращено Персии. Тем не менее, Персидский поход объективно

¹⁷² Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С. 40.

способствовал сохранению иранского государства¹⁷³ и недопущению выхода Османской империи на побережье Каспийского моря. В своих мемуарах Х.Г. Манштейн писал о том, что Российское государство давно искало возможность без «потери лица» перед мировым сообществом отказаться от завоеванных персидских территорий. Содержание ограниченного воинского контингента на этих территориях для казны было более обременительно, чем получаемая польза. Более того, непривычные к южному климату военнослужащие массово гибли. Было подсчитано, что с 1722 г. и до вывода воинского контингента из Персии в общей сложности погибло по разным причинам 130 тысяч русских людей¹⁷⁴. Таким образом, Русское государство не имело ни средств, ни возможностей для содержания воинского контингента на завоеванных персидских территориях. Выгода, получаемая от торговли экспортным товаром – шелком-сырцом не принесла для казны существенной выгоды. Причин было множество, в том числе и заурядное воровство.

Справедливости ради необходимо отметить, что после смерти Петра I описание западного берега Каспийского моря производил военно-морской офицер в чине лейтенанта Алексей Иванович Нагаев. По результатам описи, указанного побережья в 1730-1734 гг., была составлена карта западной акватории Каспийского моря¹⁷⁵. В рамках нашего исследования мы не рассматриваем подробно его деятельность. Но, мероприятия по установлению юго-восточного маршрута через акваторию Каспийского моря, после смерти Петра I, продолжили военно-морские офицеры русского флота Илья Васильевич Токмачев и Марк Иванович Войнович.

В современной историографии не указывается, что в описании Каспийского моря участвовал и представитель французского народа,

¹⁷³ Военный энциклопедический словарь. Гл. ред. комиссии Н.В. Огарков. М., 1983. С.551.

¹⁷⁴ Манштейн Х.Г. Указ. соч. С.42.

¹⁷⁵ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С. 268.

находившийся на русской военно-морской службе – Петр (Пьер) Дефремери. По результатам описи он был награжден досрочным производством в очередной чин и в 1727 г. произведен в капитан-лейтенанты. Далее он служил на различных кораблях императорского флота, невольно оказался под военным судом за непреднамеренную сдачу вверенного ему корабля, но искупил геройским подвигом прежнюю невольную вину по сдаче фрегата Митау¹⁷⁶.

И.В. Токмачев поступил на службу в 1738 г. гардемаринном. 30 марта 1743 г. был произведен в чин мичмана, с 1745 г. находился в Астрахани, с 1746 г. командовал шнявой «Св. Екатерина», в 1751 г. был произведен в чин лейтенанта. В ноябре 1752 г. И.В. Токмачев за сожжение на Каспийском море персидских судов был произведен в чин капитан-лейтенанта и назначен командиром Астраханского порта.

С приходом к власти дочери Петра I Елизаветы правительство вновь возвращается к реализации каспийской концепции. В 1752 г. была организована новая каспийская экспедиция под руководством лейтенанта императорского флота И.В. Токмачева. Примечательно, что эта экспедиция по сути дела была первой разведывательно-диверсионной операцией Военно-Морского Флота Российского государства в Каспийском море в условиях мирного времени и отсутствия фактических боевых действий с Персией.

Предыстория этого события такова: в июле 1746 г. от астраханской конторы руководящей портом в адмиралтейств-коллегию поступило секретное донесение, в котором докладывались разведданные о том, что от приказчиков астраханского купца Кобякова, Злецова и Попова, а также от астраханского жителя Сыченкова получены оперативные сведения. Сведения заключались в следующем: на Дербентском рейде было замечено персидское судно, размером

¹⁷⁶ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. 134; «История русской армии и флота». Указ. соч. Ч.VIII. С.25-26.

с гекбот, нагруженное шахским пшеном. Командир того судна – англичанин, длина того судна – 80 футов, есть 30 пушек, но в наличии 6. Как указано в донесениях пострадавших от командира того судна российских купцов, этот англичанин с вооруженными персиянами избивал русских купцов. Попов дополнительно дал показания, что по слухам, полученным им от персиян, имеются еще корабли, которые в ближайшем времени будут достроены. Более того, англичанин, который командовал персидским кораблем на рейде Дербента, требовал исполнения военно-морского ритуала¹⁷⁷. Таким образом, было замечено присутствие в Каспийском море военно-морского судна англичан под персидским флагом¹⁷⁸.

В апреле 1748 г. последовало еще одно донесение от командира казенной шнявы «Елисавета» мичмана Михаила Рагозео, который находился в иранском порту Зензели по случаю доставки продовольствия для нужд российского посольства в Персии. В частности, он докладывал в астраханскую контору, что в иранский порт Зензели прибыло одно персидское судно под гюйсом и вымпелом. Далее М. Рогозео описал форму и расцветку вымпела и флага. Также он назвал фамилию командира англичанина Якова Бритсена, размеры судна и отсутствие артиллерии¹⁷⁹.

Это был вызов для Российского государства. Российская императрица, дочь Петра I, Елизавета крайне негативно восприняла создавшуюся ситуацию. Англичане воспользовались тем, что Персия была в условиях гражданской войны и находилась в состоянии смуты. Они предприняли попытку ослабить влияние России на азиатскую торговлю путем создания конкурента, противостоящего России на морских торговых маршрутах через акваторию

¹⁷⁷ МИРФ. Указ. соч. Ч. IX. № 236. С.553-554.

¹⁷⁸ Там же.

¹⁷⁹ МИРФ. Указ. соч. Т. X. С.1.

Каспийского моря. Этим конкурентом они пытались сделать Персию, создавая ее военно-морской флот.

Ф.Ф. Веселаго описывает этот исторический факт следующим образом. Английский подданный, некто Эльтон, построил для себя два корабля. Более того, он успел построить для персидского шаха, вооружить и пустить в плавание одно военное судно и уже приступил к строительству другого. Этот факт стал известен российскому правительству, когда построенный Эльтоном персидский корабль появился у российского побережья и стал требовать по отношению к себе исполнения военного морского ритуала и обижать российские купеческие суда и экипажи этих судов. Такая грубость привела к дипломатическому скандалу. Российская императрица Елизавета обратилась по этому вопросу с настоятельными требованиями к английскому правительству и успокоилась только тогда, когда суда Эльтона были задержаны в Астрахани. Более того, в результате проведенных специальных мероприятий персидские суда, как построенные, так и находящиеся на стапелях, были сожжены¹⁸⁰.

Подготовка военно-морской диверсионной операции возмездия заняла довольно-таки продолжительное время – до 1 г. Это обстоятельство было вызвано постоянно изменяющейся военной и внутривосточной обстановкой в Северном Иране. Наконец, усилиями правительства Российского государства была организована секретная разведывательно-диверсионная экспедиция с участием двух шняв от Астраханского порта: «Святая Екатерина» под командованием И.В. Токмачева и «Елисавета» под командованием Михаила Рагозо. По итогам этой экспедиции члены ее были достойно награждены высочайшим указом адмиралтейств-коллегии от 16 ноября 1752 г. Дело о награждении членов диверсионной экспедиции нами обнаружено в государственном архиве Военно-Морского Флота (г. Санкт-Петербурге). В нем

¹⁸⁰ РГАВМФ. Ф.212. Оп.11-2. Д.432. Л.1-34.

даны следующие сведения: «... лейтенанта Илью Токмачева и бывших с ними в некоторой секретной посылке (личный состав закамуфлировался под каспийских пиратов К.Н.) морских служителей и солдат, о которых при сем роспись прилагается, за службу их наградить чинами, а именно помянутого лейтенанта Токмачева произвести в капитан-лейтенанты от флота же, а прочих всех в какие чины по линии надлежит, им же сверх того в награждение пожаловали Мы деньгами: капитан-лейтенанту Токмачеву 1000 рублей, да умершего в той же посылке мичмана Рагозею вдове 1000 рублей, мичману унтер-офицерского ранга одному, боцману одному да шхиману одному же по 150 рублей, боцманматам трем по 100 рублей, матросам 1-й статьи 8-и человекам по 50 рублей, матросам 2-й статьи девяти человекам по 40 рублей, канонирам четверем, паруснику одному, солдатам морских полков восьми человекам, солдатам гарнизонных полков девяти человекам по 30 рублей каждому, а толмачу, при том же бывшему, 50 рублей»¹⁸¹. Данный эпизод прежде всего отражает то, что русское государство защитило свои интересы в Каспийском море и, как мы полагаем, не свидетельствует о стремлении государства к военной экспансии в деле установления сухопутно-морских маршрутов к государствам Средней Азии.

Вклад И.В. Токмачева в установлении морского пути для осуществления торговых отношений Российской империи с ханствами Средней Азии не ограничивался экспедицией, предпринятой для ликвидации угрозы российскому мореходству со стороны Персии, подстрекаемой англичанами. И.В. Токмачев в 1764-1765 гг. принимал участие в описи Каспийского моря, корректируя мореходные карты и проложенные морские маршруты. В целях оптимизации и усовершенствования морских торговых путей с государствами Средней Азии, он принял участие, вместе с отправленным в экспедицию сухопутным

¹⁸¹ РГАВМФ. Ф.212. Оп.11-2. Д.366. Л.1-15; МИРФ. Указ. соч. Т.Х. С.182.

топографом, майором А.П. Ладыженским, в составлении первой описи заливов восточного берега Каспийского моря, от Мангышлакского залива и до Астрабадского. На полуострове Мангышлак существовала примитивная пристань, но предполагалось построить крепость-порт в целях упорядочивания и расширения торговли с ханствами Средней Азии. По результатам описных экспедиций И.В. Токмачева-А.П. Ладыженского удалось установить, что наиболее удобный и глубоководный залив Каспийского моря – Краснодарский¹⁸².

При Екатерине II следующим этапом попытки установления интенсивной торговли со странами Востока стала экспедиция под командованием М.И. Войновича. Данная экспедиция была направлена по приказу светлейшего князя Г.А. Потемкина, который в основном и занимался восточным вопросом. Целью правительства Екатерины Великой было осуществить задуманное еще Петром I дело – завладеть северными провинциями Персии, основать и обустроить торговый порт на юго-восточном побережье Каспийского моря.

В 1780 г. в Астрахани для предстоящей экспедиции были подготовлены три военных фрегата, бомбардирский корабль и четыре транспортных бота. Командиром эскадры был назначен капитан-лейтенант граф Войнович, который прибыл в Астрахань 11 июня 1781 г. Он имел секретное задание основать на одном из островов моря Каспийского укрепление, а также решить поставленную еще Петром Великим задачу – продолжить поиск торговых путей в Хиву, Бухару и Индию.

К.И. Габлиц, непосредственный участник экспедиции М.И. Войновича, в своем журнале пишет о том, что установление торговых маршрутов, точное описание Каспийского моря всегда были приоритетной

¹⁸² Соколов А.П. Описи Каспийского моря с начала восемнадцатого века по настоящее время // «Записки Гидрографического департамента Морского министерства». СПб., 1852. Ч.Х. С.1-44.

задачей для правительства Российского государства. Привлечению товаров Востока для торговли и обмена на товары российских и х западных производителей через Каспийское море положил начало император Петр Великий, присоединив в этих целях некоторые северные провинции Персии¹⁸³.

Исключительно мирным путем и только лишь в целях упорядочения международной торговли под руководством графа М.И. Войновича, произведенного к этому времени в чин капитана 2 ранга, российское правительство предприняло секретную военно-исследовательскую экспедицию. Цель и программа действий были известны только начальнику¹⁸⁴. Официально экспедиция направлялась для обследования в Каспийском море Огурчинского острова¹⁸⁵. Г.С. Карелин в своей работе «Путешествие Г.С. Карелина по Каспийскому морю», комментируя происхождение столь странного названия острова, пишет, что данный остров расположен на расстоянии 52 верст от восточного берега Каспийского моря, прямо против Балханского залива. В прошлом он состоял из двух отдельных островов. Первый назывался Айдак, а второй Огурджале, что означает в переводе с туркменского – пират, т. е. морской разбойник. После русской транскрипции остров получил название Огурчинского, которое затем было переведено буквально и указано на европейских картах¹⁸⁶. Этот остров был выбран для строительства порта и складской базы для международной торговли с Персией, Бухарой, Хивой и Индией.

М.И. Войнович, по происхождению серб, граф, был принят на флот в царствование Екатерины II мичманом в 1770 г. В 1772 г. принял участие в

¹⁸³ Габлиц К.И. Указ. соч. С.IV.

¹⁸⁴ Соколов А.П. «Астраханский порт с 1725 по 1781 г.» // Морской сборник. Т. 2 [№ 1–12]. С.475.

¹⁸⁵ Находящийся в юго-восточной части Каспийского моря и принадлежащий Туркмении, протяженный песчаный остров, напоминающий огурец по форме.

¹⁸⁶ Карелин Г.С. Указ. соч. Т.X. С.414.

Патрасском морском сражении, где проявил себя геройски и стал лично известен светлейшему князю Г.А. Потемкину¹⁸⁷. В 1780 г. назначен командующим Астраханской флотилии, в 1781 г., командуя экспедицией кораблей в составе 3 фрегатов, 1 бомбардирского корабля и 2 пушечных ботов, участвовал в описании Каспийского моря. Главная задача этой экспедиции состояла в строительстве укрепления (порта) на одном из островов восточного берега и прокладке морского торгового пути до Индии. Экспедиция успеха не имела и в 1782 г. вернулась в Астрахань¹⁸⁸.

В пятом томе Военной энциклопедии под редакцией К.И. Величко указано, что при исследовании этого острова было установлено, что он непригоден для устройства на нем ни порта, ни каких-либо складских учреждений, а тем более для организации через него международной торговли. Главным итогом этой экспедиции стало уточнение описи и карты Каспийского моря. Карта называлась «Карта Каспийского моря, сочиненная по прежним описаниям и исправленная разными вновь дополнениями в бытности на оном море в 1781 и 1789 гг. российской эскадры»¹⁸⁹.

В течение последующих сорока лет активных действий по установлению сухопутно-морских путей в юго-восточном направлении через акваторию Каспийского моря Российское государство не предпринимало, однако под юрисдикцию Российской империи перешли морские пункты базирования, расположенные в присоединенных ханствах Дагестана и Азербайджана¹⁹⁰. Этому способствовала и общемировая политическая и военная обстановка в

¹⁸⁷ Буканова Р.Г.; Насыров К.З. М.Т. Коняев и М.И. Войнович – забытые герои Патрасского морского сражения 1772 г./ Елагинские чтения вып. X. / Федеральное архивное агентство; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. С.39-45.

¹⁸⁸ Военная энциклопедия. СПб., 1912. Т.VII. С.14.

¹⁸⁹ Там же. С.122.

¹⁹⁰ Никонов О.А. Государственно-правовая защита российских интересов на Каспийском море в XVIII–XIX вв. // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал, 2011. № 2. С.235–239.

Европе. После завершения наполеоновских войн в Европе, Отечественной войны 1812 г. России не суждено было приступить к мирному развитию и восстановлению разрушенного войной хозяйства.

Военно-политическая обстановка на южных и юго-восточных рубежах Российской империи усложнилась. Вновь обострился очаг напряженности на южных границах государства. Ужесточились внутригосударственные и межплеменные отношения в соседней Персии, что зеркально отразилось и на обстановке в Кавказском регионе. Александр I наместником в этом сложном регионе, где решалась судьба спокойствия южных границ России, назначил активного участника Отечественной войны 1812 г. генерала А.П. Ермолова. Вся полнота власти, как военной, так и гражданской, отдавалась царем в руки своего наместника и главнокомандующего войсками на Кавказе. Кроме того, в подчинение генералу А. П. Ермолову передавались силы и средства Каспийской флотилии.

Александр I в своем указе «Высочайшее повеление о подчинении Каспийской флотилии Ермолову. Командиру отдельного Кавказского корпуса, Господину Генерал-Лейтенанту Ермолову. Аппробуя в полной мере мнение ваше, изложенное в рапорте к Начальнику Главного Штаба Моего, от 22 Января, за № 117, какое дал Я повеление Морскому Министру о подчинении вам Каспийской флотилии во всем, что не касается ни до искусственной, ни до хозяйственной ее части, с оного препровождаю при сем копию. Александр, Москва, 15 февраля, 1818 г.»¹⁹¹ Таким образом, для решения стратегических задач флот был переподчинен армейскому генералу.

В тот же день Морскому министру, адмиралу на русской службе И.И. де Траверсе (Жан Батист Прево де Сансак, маркиз де Траверсе) было предписано исполнять все указания генерала Ермолова: «...чтобы все его

¹⁹¹ Ермолов А.П. Указ. соч. С.52.

требования исполняемы были немедленно и, не требуя из С.-Петербурга разрешений, а командир Астраханского порта доносил бы Вам к сведению только о сделанном им исполнении...»¹⁹². По итогам наполеоновских войн, когда Англия – «владычица морей», выступала союзником Российского государства, при морском министре маркизе И.И. де Траверсе Военно-Морской Флот находился в полном упадке, проводя лишь показательные маневры в прибрежной зоне, за что в среде моряков Финский залив Балтийского моря получил ироничное название – «Маркизова лужа»

В силу сложившихся исторических обстоятельств, а также и в целях установления достоверной информации и исключения возможных геополитических потрясений на южных рубежах Российского государства, император Александр I направил генерал-лейтенанта А.П. Ермолова своим полномочным представителем в Персию¹⁹³. В составе чрезвычайного посольства А.П. Ермолова находился капитан Генерального штаба Н.Н. Муравьев. По результатам проведенных мероприятий, во исполнение внешнеполитической миссии, порученной ему императором Александром I, А.П. Ермолов сделал основной вывод о том, что в Персии, практически на границе с Россией, интенсивно хозяйничают представители Великобритании. Они не только вторглись в вопросы экспортной торговли Персии, но и занялись подготовкой ее вооруженных сил. К тому же англичане занимались и переоснащением персиян современными видами вооружений.

А.П. Ермолов увидел в этом реальную угрозу для безопасности южных границ России¹⁹⁴. Более того, англичане силами отдельных офицеров-разведчиков устанавливали связи с предводителями Среднеазиатских ханств¹⁹⁵.

¹⁹² Там же. С.53.

¹⁹³ РГАВМФ. Ф.19. Оп.4. Д.441. Л.43.

¹⁹⁴ Ермолов А.П. Указ. соч. С.48.

¹⁹⁵ РГАВМФ. Ф.237. Оп.12. Д.456. Л.56.

В целях опережающего действия в 1819 г. А.П. Ермолов принял решение отправить капитана Генерального штаба Н.Н. Муравьева с дипломатической миссией в Хиву.

Примечательна судьба Н.Н. Муравьева (1794–1866 гг.), впоследствии по высочайшему повелению получившего почётную приставку к фамилии за взятие турецкого города Карса – Карский (Карский). Он был участником Отечественной войны 1812 г. и участником Заграничных походов русской армии 1814 г.

Н.Н. Муравьеву предписывалось упрочение дипломатических и торговых отношений с Хивинским ханством, а в ближайшем будущем установление таких же отношений и с Бухарским эмиратом. Также в программу экспедиции входила прокладка морского маршрута от Астрахани и до Красноводского залива Каспийского моря с выходом на туркменский берег, поиск полезных ископаемых, изучение и определение наличия возможных речных путей в Индию через владения Хивинского ханства, определение лоции для безопасного морского судоходства, оптимизация установленной транспортной логистики.

Как отмечает Н.Н. Муравьев в своей книге, изданной по результатам его экспедиций¹⁹⁶, лейтмотивом его действий было претворение в жизнь замыслов великого государя Петра Великого по учинению торговли с ханствами Средней Азии, прерванных гибелью экспедиции А. Бековича-Черкасского, так как с тех пор правительство императорской России не возобновляло попытку установления торговли со странами Средней Азии¹⁹⁷.

Для решения поставленных задач Н.Н. Муравьеву были переданы силы и средства Каспийской флотилии. Морскую составляющую экспедиции возглавлял офицер военного флота России – лейтенант Г.Г. Басаргин – командир

¹⁹⁶ Муравьев Н.Н. Указ. соч. С.10.

¹⁹⁷ Там же. С.8.

корвета* «Казань». Н.Н. Муравьев в своих воспоминаниях - мемуарах пишет о том, что в состав его экспедиции были определены от Каспийской флотилии 2 корабля, причем второй был судном снабжения, на котором были размещены грузы экспедиции. Таким образом, в экспедицию Н.Н. Муравьева входили следующие военно-морские офицеры русского флота: лейтенанты Г.Г. Басаргин, А.Ф. Остолопов, мичманы Юрьев и Иванов, артиллерийский лейтенант Линицкий, а также священник, лекарь Формицын, штурман, шкипер. Всего личного состава было 160 человек¹⁹⁸.

Род Басаргиных, имевший татарские корни, дал Российскому государству двух вице-адмиралов: отец Григорий Гаврилович Басаргин и его сын Владимир Григорьевич Басаргин, в честь которого назван мыс Уссурийского залива Приморского края.

Григорий Гаврилович Басаргин в 1802 г. поступил в морской корпус кадетом, в 1805 г. был произведен в гардемарины и определен на действующий флот. В связи с тем, что стратегическое положение на Каспийском море кардинально изменилось, был направлен для продолжения службы в Каспийскую флотилию. В 1817–1822 гг. Г.Г. Басаргин последовательно командовал транспортом «Пчела», корветом «Казань», транспортом «Кура», возглавлял военно-морскую составляющую экспедиции Н.Н. Муравьева к туркменским берегам на корвете «Казань». Также он создал лоцию Красноводского залива, тем самым установив морской путь от российского побережья Каспийского моря до туркменских берегов в качестве составной части торгового сухопутно-морского пути в Среднюю Азию. В 1823–1826 гг. Г.Г. Басаргин руководил описанием Балханского залива, являющегося внутренним заливом Красноводского и реки Актам, впадающей в этот залив. Причем при описании Бакинского рейда лейтенант Г.Г. Басаргин обнаружил

¹⁹⁸ Там же. С.27; РГАВМФ. Ф.215. Оп.1. Д.34. Л.806,808, 809.

новый риф, доселе неизвестный русским мореплавателям¹⁹⁹. В 1842 г. Г.Г. Басаргин был назначен командиром Астраханского порта. 26 марта 1844 г. Г.Г. Басаргин был произведен в чин контр-адмирала. 2 октября 1852 г. был произведен в вице-адмиралы. 6 августа 1853 года Г.Г. Басаргин скончался в Астрахани.²⁰⁰ Более подробный служебный список военно-морских офицеров приводится в приложении к настоящей диссертационной работе.

Командир вспомогательного судна Аполлон Федосеевич Остолопов, командуя шкоутом* «Св. Поликарп» также внес достойный вклад в дело установления сухопутно-морского пути в Среднюю Азию. В 1801 году он поступил в морской корпус кадетом, в 1807 г. стал гардемаринем. В 1812 г. А.Ф. Остолопову был пожалован чин мичмана с переводом, для прохождения дальнейшей службы, в Каспийскую флотилию. А.Ф. Остолопов, командуя шкоутом «Св. Поликарп», участвовал в экспедиции Н.Н. Муравьева по установлению морского маршрута к Туркменскому берегу Каспийского берега. Был уволен со службы в чине капитан-лейтенанта в 1821 г.²⁰¹.

После экспедиции М.И. Войновича, состоявшейся в 1782 г., русский флот плаваний к туркестанскому берегу не осуществлял. Офицеры императорского флота России, вошедшие в состав экспедиции Н.Н. Муравьева, в первой четверти XIX в. впервые осуществили морской переход по Каспийскому морю к новому для них берегу. При переходе руководствовались картой, составленной 36 лет тому назад.

Таким образом, целью военно-морской части экспедиции Н.Н. Муравьева была также и корректировка карты Каспийского моря, составление наиболее приемлемого морского маршрута до туркменского побережья, промер глубин фарватера залива, пригодного для удобной стоянки

¹⁹⁹ РГАВМФ. Ф.212. Оп.9. Д.370. Л.1-6.

²⁰⁰ Веселаго Ф. Ф. Общий морской. Указ. соч. С.374 – 376.

²⁰¹ Там же. С.652– 653.

морских транспортных и военных судов. Н.Н. Муравьев отмечал в своих воспоминаниях, что был определен наиболее удобный залив. По сути, это был тот же Красноводский залив – начало сухопутного пути в Хиву отряда А. Бековича-Черкасского. Карта восточной части Каспийского моря, составленная экспедицией М.И. Войновича, за исключением некоторых изменений, внесенных силами природы, оказалась верной. Военно-морские офицеры Г.Г. Басаргин и А.Е. Колодкин продолжили описание Каспийского моря. А.Е. Колодкин по результатам своего исследования издал первый атлас Каспийского моря²⁰².

Конечной цели экспедиции достичь не удалось. Хивинский хан отказался принять предложенный Н.Н. Муравьевым по поручению русского правительства торговый маршрут. Мотивация хана заключалась в том, что предложенная Россией сухопутная часть маршрута от Хивы и до морского побережья Каспийского моря пролегла по землям туркменских племен, не находящихся в зоне его влияния.

В своих воспоминаниях Н.Н. Муравьев писал о реакции хана на предложение русского правительства: «...Хотя справедливо, что Мангышлакская дорога гораздо долее Красноводской, но народ мангышлакский мне предан и поддан, прибрежные же иомуды, живущие к Астрабаду, по большей части служат Каджарам (правители Ирана с 1795 по 1925 гг. К.Н.), и потому караваны мои будут подвергаться опасности быть ими разграбленными; я не могу на это согласиться...»²⁰³

По результатам своей миссии Н.Н. Муравьев не получил согласия хана и на заключение военного союза для совместной охраны караванов в том числе.

²⁰² РГАВМФ. Ф.215. Оп.1. Д.779. Л.86.

²⁰³ Цит. по: Муравьев Н.Н. Указ. соч. С.12.

Хан отложил разрешение этого вопроса до возвращения ответного посольства, направленного на Кавказ к Н.П. Ермолову.

Пассивная торговля Российского государства со странами Востока продолжалась с использованием пристани на Мангышлаке. Впоследствии вопрос оптимизации торговых путей на повестке внешнеполитической деятельности Российского государства не ставился. Таким образом, в период правления императора Николая I, вплоть до 1847 г., Российское государство не предпринимало реальных действий в вопросах активизации восточной торговли сухопутно морским и водным путем. Военно-морские офицеры продолжали описание Каспийского моря, внося коррективы в достигнутые результаты.

Итак, рассмотрев участие офицеров русского флота в военно-географических экспедициях по изучению акватории Каспийского моря, можно отметить следующее. Нами было установлено, что военно-морские офицеры русского флота были активно задействованы в политике Российского государства по установлению сухопутно-морского торгового пути в государства Средней Азии через акваторию Каспийского моря. Несмотря на то, что в составе экспедиций всегда присутствовал воинский контингент, эта политика в основном осуществлялись на мирной основе. Воинскому контингенту, входящему в состав экспедиций, ставилась задача по охране и осуществлению строительных задач, а также они были нужны для предполагаемого исполнения обязанностей личной гвардии Хивинского хана и Бухарского эмира, при достижении соглашений в этом вопросе.

Все эти действия вписываются в содержание введенного нами для определения сущности петровской политики в Волжско-Каспийском регионе понятия «каспийская концепция» Петра I. Содержание этого термина, как мы полагаем, заключается также и в следующем: – все меры, предпринятые в петровскую эпоху и его преемниками, были направлены на превращение России

в морскую державу, установление диагонального сухопутно-морского торгового пути от Северо-Запада до Юго-Востока России, связывающего европейские страны со странами Востока, Индией и Китаем. Сухопутно-водная магистраль должна была пройти по внутренним водным путям Российского государства через акваторию Каспийского моря и далее с использованием водного хода по рекам среднеазиатского региона. Таким образом, Петр I предполагал связать два моря: Балтийское и Каспийское. Основная цель: сделать основанный им город-порт Санкт-Петербург центром международной торговли между Европой и Азией, а Россию приобретателем положения главного посредника и регулятора этой торговли и собственника основной международной торговой коммуникации. Итогом деятельности Российского государства явилось закрепление за собою Волжско-Каспийского водного бассейна и его расширение.

Немаловажным итогом действий Российского государства в рассмотренный период, в ходе реализации каспийской концепции Петра I, явилось появление целой плеяды талантливых адмиралов и офицеров, внесших большой вклад в становление Военно-Морского Флота России, в расширение и закрепление за российским государством Волжско-Каспийского водного бассейна. Решение конкретных задач юго-восточного направления внешней политики осуществлялось за счет мобилизации лучших представителей личного состава Военно-Морского Флота, благодаря которым было выполнено описание Каспийского моря, установление и прокладка морских сообщений с его азиатским побережьем. Прикладным значением описи Каспийского моря стали лоции и атласы, создание безопасных морских маршрутов, точки якорных стоянок, составленные военно-морскими офицерами русского флота и не потерявшие своей актуальности и в настоящее время.

Деятельность военно-морских офицеров русского флота по освоению и описанию Каспийского моря, наряду с выходом в Атлантический океан через

Балтийское море и завоеванными позициями на Черном море, внесла достойный вклад в обладание Российской империей статуса морской державы. Именно благодаря изученной и проанализированной нами деятельности военно-морских офицеров русского флота, Российское государство, вплоть до разделения акватории и шельфа Каспийского моря, на основании определения конвенции о правовом статусе Каспийского моря, подписанной в казахском городе Актау 12 августа 2018 г., занимало центральное положение.

ГЛАВА 2

Офицеры и нижние чины военно-морского флота в составе Оренбургской экспедиции (комиссии) (1734–1744 гг.)

§1. Организация Оренбургской экспедиции – начало реализации проекта И.К. Кирилова по установлению сухопутно-морского пути в Среднюю Азию через акваторию Аральского моря (1734–1737гг.)

В 1730 г. из экспедиции вернулся Витус Беринг. Первая Камчатская экспедиция, организованная по поручению Петра I обер-секретарем Правительствующего Сената, будущим главным командиром Оренбургской экспедиции И.К. Кириловым, была завершена, но стратегическая ее цель – отыскание пути в Китай и Индию не была реализована. Можно полагать, что отрицательный результат Первой Камчатской экспедиции окрылил И.К. Кирилова, придав ему больше уверенности в реализации своих зарождающихся планов.

Дальнейший ход истории показал, что ему были хорошо известны все информационные источники, характеризующие и отображающие многовекторную деятельность государства в первой четверти XVIII в. Они направлялись в Сенат как из высших, так и, выражаясь современной терминологией, из региональных и муниципальных органов власти и управления. В безотказном доступе были документы, хранящиеся в сенатском и других архивах. Мы полагаем, что И.К. Кирилов не мог не владеть информацией, пусть и не в том виде, в котором изложил ее Ф.И. Соймонов в своей книге: «Описание Каспийского моря и чиненных на оном российских завоеваний, яко часть истории государя императора Петра Великого».

Для данной диссертационной работы этот период интересен тем, что на основе обзора, изучения и анализа источниковедческого материала предложена гипотеза, раскрывающая одну из тайных задач, заложенных при обосновании и реализации проекта И.К. Кирилова об организации Киргиз-Кайсакской известной, сиречь секретной, экспедиции. Содержание данной гипотезы в том, что тайная экспедиция И.К. Кирилова была направлена и на претворение в жизнь, наряду с торговыми интересами России, интересов английского финансово-торгового капитала. Более того, мы полагаем, что в исследуемый исторический период имел место быть конфликт интересов между различными группами финансово-торгового капитала Запада, прежде всего английского и голландского. Этот конфликт имел свои корни еще в конце XVII в., когда во время царствования Алексея Михайловича, в борьбе за гегемонию в приобретении экспортных русских товаров (вар или деготь) для судостроения и транзит через территорию России товаров Востока, схлестнулись интересы Голландии и Англии. Об этом в своем дневнике пишет Николаас Витсен²⁰⁴. Не исключалось и то, что для целей разрешения указанного конфликта интересов и была пролоббирована экспедиция И.К. Кирилова. Это, несомненно, является темой для отдельного исследования, мы ограничимся лишь приведением мотивов, послуживших для выдвижения этой гипотезы.

С одной стороны, традиционно сложившийся внешнеторговый оборот, контролируемый выдвиненцами Петра I. На наш взгляд, главным лоббистом, действовавшим в интересах западной (преимущественно английской) финансово-торговой коалиции после смерти Петра I, был князь А.Д. Меншиков. После его ареста Следственная комиссия доносила, что достояние Меншикова состояло из 9 миллионов рублей в банковских билетах

²⁰⁴Николаас Витсен. Путешествие в Московию 1664–1665. Дневник. Перевод со староголландского В. Г. Трисман. СПб., 1996. С.170, 212.

Лондонского и Амстердамского банков, а также и в других заёмных актах²⁰⁵. Не исключается, что резидент иностранных банков не оставался в стороне от проведения политики торговли и принимал участие косвенно либо явно в жизни этих банков. Умело действуя чужими руками, он в последний этап правления Екатерины I смог добиться организации в структуре Коммерц-коллегии самостоятельной единицы – Комиссии о коммерции, которая была образована указом императрицы Екатерины I от 17 марта 1727 г. при Верховном тайном совете²⁰⁶. Во главе указанной комиссии, благодаря протекции князя А.Д. Меншикова, был поставлен барон А.И. Остерман. Канцелярия комиссии возглавлялась обер-секретарём Сената И.К. Кириловым; членами были представители Сената, Коммерц-коллегии и других учреждений (князь А.М. Черкасский, О.А. Соловьёв, И.С. Стрежнев и др.). Из всех Комиссий о коммерции эта комиссия играла наиболее активную роль в государственном управлении. Она участвовала в подготовке ряда значимых актов, в том числе новой редакции Берг-привилегии (1727г.)²⁰⁷, «Устава вексельного» (1729г.)²⁰⁸ и Морского пошлинного регламента (1731г.)²⁰⁹.

Таким образом, устанавливается цель организации известной Киргиз-Кайсакской экспедиции, основанной на сведениях, которые поступали из различных государственных органов²¹⁰, а именно на информации о возможностях и выгоде восточной торговли. Все они проходили через канцелярию обер-секретаря Сената И.К. Кирилова, что не исключает воздействия на него магии больших чисел. Полученные сведения позволили ему сделать вывод о высокой рентабельности юго-восточного сектора международной торговли. Эти сведения позволили ему сделать еще один вывод:

²⁰⁵ Вейдемейер А.И. Указ. соч. С.62; Арсеньев К.И. Указ. соч. С.43.

²⁰⁶ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. V. №.5040.

²⁰⁷ Там же. Т.V. №.5040.

²⁰⁸ Там же. Т.VIII. №.5410.

²⁰⁹ Там же. №.5733.

²¹⁰ Там же. Т.VII. №.5057.

ввиду принятия в российское подданство Малой Киргиз-Кайсакской орды(жуза), о возможности перенаправления товарного потока с Востока. Этот товарный поток предполагал маршрут через Аральское море и присоединенные к России территории, далее в центральные области государства внутренними водными путями через башкирские земли.

В начале 30-х гг. XVIII в. общеполитическая ситуация на юго-восточных рубежах России коренным образом изменилась. Это было обусловлено тем, что хан Абулхаир, находившийся в состоянии войны с Джунгарией, в поисках союзника через уфимских воевод обратился к императрице Анне Иоанновне с просьбой о принятии в российское подданство. Именно это обстоятельство послужило причиной того, что у И.К. Кирилова родилась идея о перенаправлении путей международной торговли через земли принятых в подданство Каракалпаков и подданных хана Абулхаира, Аральское море и построенный купеческий город на этих землях. Для переговоров с ханом Абулхаиром из Санкт-Петербурга был направлен переводчик Посольского приказа Алексей Иванович Тевкелев, который среди башкир и киргиз-кайсаков был известен как Кутлумухаммет.

Л.С. Берг, проводивший исследование Аральского моря и сравнивавший существовавшие на тот момент его карты, а именно в период с 1701 по 1740 гг., пишет, что новыми картографическими данными мы обязаны отчасти Тевкелеву и что никто в это время, кроме членов посольства А.И. Тевкелева, картографического описания Аральского моря производить не мог²¹¹. И именно поэтому, как он полагает, в состав посольства А.И. Тевкелева в 1731 году, когда он отвозил хану Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абулхаиру грамоту от

²¹¹ Берг Л.С. Указ. соч. С.58.

19 февраля 1731 г., были включены геодезисты А. Писарев и М. Зиновьев, отправленные из Уфы для описания мест, занимаемых Киргиз-Кайсаками²¹².

Однако, как известно, члены посольства, в числе которых вместе с А.И. Тевкелевым находились уфимские дворяне, башкиры и другие представители царской администрации, до Аральского моря не дошли. По крайней мере, истории такой факт не известен. После прибытия в ставку хана Абулхаира выяснилось, что не все киргиз-кайсацкий являются сторонниками принятия российского подданства, и хан Абулхаир занял двойственную позицию. А.И. Тевкелев был арестован и заключен в тюрьму, и только благодаря заступничеству башкирских тарханов Алдара Исянгильдина и Таймаса Шаимова, он избежал казни. К тому же, в это время шла война хана Абулхаира с джунгарами. Поэтому во враждебном окружении провести инструментальную разведку местности и картографические съемки на Аральском море вряд ли было возможно. Можно предположить, что первые карты Аральского моря составлялись так же, как и первоначальная карта Каспийского моря – по опросам местного населения. Только в 1739–1740-х гг., после того как А.И. Тевкелев был отозван в Санкт-Петербург для вступления в должность начальника Оренбургской комиссии князя В.А. Урусова, начались переговоры с ханом Абулхаиром об исследовании части побережья Аральского моря вблизи его кочевий. Вопрос описания Аральского моря и установления морских маршрутов судоходного движения по нему на повестке дня в тот период ставился, так как правительство еще не обладало достаточными силами и средствами.

Кавказское и Волжско-Каспийское направление находились под непосредственным руководством А.И. Остермана, который всеми доступными

²¹² Крафт И. Указ. соч. С.23. История Казахстана в русских источниках. Т. III: Журналы и служебные записки дипломата А. И. Тевкелева по истории и этнографии Казахстана (1731–1759 гг.) / Сост. И. В. Ерофеева. Алматы., 2005. С. 34.

мерами и льготами поддерживал и лоббировал интересы армянских купцов, торговавших шелком-сырцом из Персии через Каспийское море. В Астрахани эта компания армянских купцов была известна под названием «Жулфинской»²¹³. И это после того, как Петр I отменил привилегии Армянской компании за невыполнение торгового договора, издав именной Указ «Об уничтожении привилегий данных Армянской компании»²¹⁴.

А.И. Остерману было известно о намерении Петра I установить монополию на торговлю шелком-сырцом производства персидской провинции Гилян, завоеванной в ходе Персидского похода. Но Анна Иоанновна довольно прохладно относилась к итогам Персидских походов Петра. Завоеванные провинции были возвращены Персии по Гянджийскому трактату – мирному договору между Россией и Персией, заключенному 21 марта 1735 г. Суть мирного договора заключалась в том, чтобы продемонстрировать мирные инициативы Российского государства о не намерении удерживать территории Персии. Знаком демонстрации мирных намерений и проявлением царского великодушия стало то, что Российское государство преждевременно возвращает Персии города Баку и Дербент с землями и деревнями²¹⁵.

С другой стороны, появилась молодая поросль западных финансово-торговых групп, ввиду накопления торгового капитала. Их стремлением было желание подвинуть традиционную финансово-торговую коалицию и занять лидирующее положение в международной торговле через территорию Российского государства. Случилось совпадение интересов, поскольку в это время в окружении императрицы разыгрывались очередные дворцовые партии. Понимая, что ограничить власть А.И. Остермана и отодвинуть его от рычагов

²¹³ Арсеньев К. И. Указ. соч. С. 19.

²¹⁴ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. V. №. 3385. С.714.

²¹⁵ Юзефович Т.П. Договоры России с Востоком. Политические и торговые / Собр. и изд. [с историческим обзором]. СПб., 1869. С.204.

внешней политики и торговли не удастся, Г. Бирон добился казни кабинет-министра А.П. Волынского, а в противовес А.И. Остерману на его место был назначен сын бывшего фаворита Анны Иоанновны – А.П. Бестужев-Рюмин, который и не скрывал свои симпатии сентджеймскому двору и англофильские взгляды. Таким образом, образовалась новая российская коалиция, действовавшая, прежде всего, в корыстных личных интересах. Одной из целей, с подачи И.К. Кирилова, было установление нового маршрута наиболее ликвидных товаров Востока, в том числе и шелка-сырца через предполагаемый к строительству г. Оренбург.

Подтверждением этой гипотезы является и немотивированное включение в состав экспедиции И.К. Кирилова английских подданных: капитана английского торгового флота, астронома Джона Эльтона и живописца Джона Кэстли. Д. Эльтон отличился перед Правительством России еще в 1732 г., подав «...проект о китовой ловле и исканию корабельного хода северным морем от города Архангельска в Японию, Китай и Америку...»²¹⁶. В данном проекте наглядно просматривается намерение англичан чужими руками, за счет сил и средств Российского государства, установить новые сухопутно-морские торговые маршруты и попытаться впоследствии воспользоваться ими. Подданный английской короны, живописец Джон Кэстли, мало известен, но его картина «Башкир» находится в копилке изобразительного искусства, а следы его в историографии теряются в 1740 г. Капитан английского торгового флота Д. Эльтон, напротив, впоследствии перейдя на сторону иранского шаха, , своими действиями, направленными против Российского государства, спровоцировал международный скандал с участием России, Англии и Ирана. Следственная

²¹⁶ Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными государствами. Т. IX – X. Трактаты с Англией. СПб., 1892. С.66.

комиссия задала вопрос по поводу действий Д. Эльтона В.Н. Татищеву, вследствие чего последнему пришлось оправдываться.

Нам кажется, можно считать, что на усиление позиции вышеуказанного суждения о лоббировании интересов английских финансовых корпораций при организации военно-исследовательской экспедиции под началом И.К. Кирилова влияли и указы Российского Правительства о продвижении товаров только через Оренбург, недопущении купцов в Астрахань и прочие запретные и протекционистские меры²¹⁷.

На наш взгляд, неслучайным совпадением является и тот факт, что 28 февраля 1735 г. Анной Иоанновной был ратифицирован торговый договор с Англией «О дружбе и взаимной между обеих Держав коммерции», в соответствии с которым «Великобританским подданным тако ж позволяется, что они всякие вещи и товары привозить, и через Российские области в удобнейший и кратчайший путь в Персию провозить могут, платя пошлину по три процента ефимками с оценки тех товаров, а кроме того с них ничего ни под каким претенстом (предлог, повод – К.Н.) не брать...»²¹⁸. Договор со стороны России подписали А.И. Остерман, А.М. Черкасский, П.П. Шафиров, от Великобритании – резидент короля Клаудиус Рондо.

Но в то же время непосредственный участник описания Каспийского моря с целью прокладки морской составляющей торгового маршрута Ф.И. Соймонов определяет, что самый удобный и кратчайший путь лежит через Каспийское море. В своей книге «О торгах за Каспийское море древних средних и новейших времен» он писал, что если доставлять товары в Бухару от Оренбурга, то гораздо выгоднее использовать следующий маршрут: сплав по р. Яику (Уралу) от Оренбурга до Гурьева. Далее по уже известному морскому маршруту до

²¹⁷ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ.Т. IX. №.6584.

²¹⁸ Там же. №.6652.

Красноводского залива, кратковременный караванный переход до Хивы и Бухары, а потом к Индии и Китаю. Таким образом предотвращается опасность нападения близлежащих народов на караваны, что обеспечивает их безопасность и сохранность товаров. Сокращение как времени и рисков, так и расстояния²¹⁹.

Более того, продолжая полемику с П.И. Рычковым по вопросу концепции торговли со странами Востока, Ф.И. Соймонов отмечает, что Петр I, отправляя военно-исследовательские экспедиции для изучения и описания Каспийского моря прежде всего предполагал возобновление торговли с восточными странами через Каспийское море, куда Россия имеет прямой выход с давних времен²²³.

Вновь образовавшееся лобби под руководством Г. Бирона и А. П. Бестужева увидело в проекте И.К. Кирилова многообещающий итог и всячески способствовало его реализации. Таким образом, сложившаяся совокупность интересов различных групп влияния привела к тому, что известная Киргиз-Кайсакская экспедиция И.К. Кирилова (позднее – Оренбургская) стала неизбежностью.

Внешнеполитический проект русского государства в период правления Анны Иоанновны – Киргиз-Кайсакская экспедиция И.К. Кирилова 1734–1737 гг. – стал попыткой русского государства устранения неудач первых 20 лет XVIII века. Толчком для данной экспедиции прежде всего явилось стремление русского государства к продвижению в Азию с целью установления кратчайших торговых путей в богатую серебром и золотом Индию. Нормативной основой для претворения столь далеко идущих планов стало принятие присяги и вхождение в подданство России Малой Киргиз-Кайсакской орды (жуза) под предводительством хана Абулхаира и выдачи ему в том похвальной грамоты²²⁰

²¹⁹ Соймонов Ф.И. О торгах. Указ. соч. С.72–74.

²²⁰ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. IX. №.6567.

Воодушевляясь открывающейся перспективой встать во главе присоединения, по его понятию «Новой России», обер-секретарь Правительствующего Сената И. К. Кирилов подает на имя императрицы проект²²¹ «Изъяснение о Киргиз-Кайсакской орде», который и будет впоследствии принят как руководство к действию. Этот проект, по мнению И.К. Кирилова, является продолжением планов Петра I, который по причине смерти не успел воплотить их в жизнь. 15 сентября 1735 г. И.К. Кирилов уже докладывает Правительству о закладке и окончании строительства Оренбургской крепости (г. Орск), о полезных ископаемых, найденных в ее окрестности, закладке шахты для добычи медной руды²²². Мы полагаем, что именно после доклада И.К. Кирилова о закладке города на р. Орь его экспедиция и получила название – Оренбургская экспедиция.

Во главе внешнеполитических действий Российского государства всегда находились ее вооруженные силы и особенно офицерский корпус. Костяк указанной экспедиции составили 130 офицеров²²³, в числе которых были офицеры флота, а также морские и адмиралтейские служители. Стратегической целью известной экспедиции И.К. Кирилова было не что иное, как образование флота и строительство портовой инфраструктуры для него на побережье Аральского моря. Государственная задача была сформулирована предельно ясно – «... завезть свои суда с пушками и тем морем овладеть действительно»²²⁴.

Итак, предстояло установление сухопутно-морского и водного пути к ханствам Средней Азии и далее. Примечательно, что этот путь был известен И.К. Кирилову. Такой вывод позволяет нам сделать биограф Оренбургской

²²¹ Добросмыслов А.И. Материалы по истории России. Сборник указов и других документов, касающихся управления и устройства Оренбургского края 1734 г. Т.1. С.324. Материалы по истории России: Сборник указов и других документов, касающихся управления и устройства Оренбургского края. СПб., 1734. Т.1. С.324.

²²² РГАДА. Ф.248. Оп.3. Кн. 134. Д.2, 4, 8–21. Л. 5–60.

²²³ Материалы по истории Башкирской. Указ. соч. С.100.

²²⁴ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.IX. №.6576.

экспедиции П.И.Рычков. В своей книге «Топография Оренбургской губернии», изданной в Оренбурге в 1887 г., он пишет о том, что издревле существовали межгосударственные водные коммуникации с использованием речных систем Среднеазиатских ханств – вниз по р. Аму-Дарье в акваторию Аральского моря, вверх до Бухарского ханства и далее к Балху, Бадахшану и Индии²²⁵. Таким образом, установление сухопутно-морского и водного пути в «полуденную Азию» в рамках Оренбургской экспедиции выглядело бы следующим образом: от заложенного И.К. Кириловым Оренбурга к Аральскому морю, переход морем до впадения в море р. Аму-Дарья, водный переход речным путем до Хивы, Бухары, а далее к северной Индии и Китаю. Мы полагаем, что при надлежащей организации Оренбургской экспедиции реализация ее стратегической цели могла быть. Торговая, социально-политическая экспансия России в Среднюю Азию, а далее к Индии и Китаю через Аральское море и водные пути региона – всё это могло послужить на благо государства еще в первой половине XVIII в. Зарубежные исследователи, оценивая внешнеполитические действия Российского государства, придавали важнейшее значение основанию г. Оренбурга. Мировое сообщество считает, что это было одно из важнейших событий в деятельности Российского государства, вторым по значению после завоевания Россией Казани. Если завоевание Казани – это плацдарм для выхода России в Азию в целом, то Оренбург – это плацдарм для продвижения России в Среднюю Азию, а далее к Афганистану, Индии и Китаю²²⁶.

Историографический материал относительно различных аспектов Оренбургской экспедиции обширен, однако исследование участия и деятельности в указанной экспедиции офицеров императорского флота России не проводилось. В свою очередь, мы рассматриваем и анализируем аспекты

²²⁵ П.И. Рычков. Топография. Указ. соч. С.15.

²²⁶ Walther Kolars. Op. cit. P.254.

деятельности Оренбургской экспедиции (комиссии) через призму участия в этом процессе военно-морских офицеров русского флота.

Иван Кириллович Кирилов (1689–1737), первый руководитель Оренбургской экспедиции 1734–1737 гг., осуществлявший контроль за картографическим описанием губерний Российского государства, родился в 1689 году в семье подьячего. В. Г. Семенов и В. П. Семенова сообщают о полученном И.К. Кириловым образовании в школе математических и «навигацких наук» в Москве у Андрея Фархварсона²²⁷. Также об этом свидетельствует статья Большой советской энциклопедии, в которой сказано, что «Кирилов окончил Московскую «навигацкую» школу в (1707 или 1708г.)»²²⁸.

Несмотря на то, что в современной историографии имеются суждения об отсутствии у И.К. Кирилова фундаментального и системного образования, мы придерживаемся официальной точки зрения, но в то же время отмечаем, что она небесспорна, поскольку еще П.И. Рычков отмечал отсутствие систематического образования у первого командира Киргиз-Кайсакской экспедиции Кирилова.

28 мая 1734 года И.К. Кирилов представил штатное расписание Оренбургской экспедиции на утверждение императрице Анне Иоанновне. Утверждение данного расписания не заставило себя долго ждать, и уже 31 мая 1734 года вышел царский указ по представлению И.К. Кирилова от вышеуказанной даты. 3 июня 1734 г. И.К. Кирилов подал в Правительствующий Сенат представление о лицах, которые должны были войти в состав экспедиции.

Приведем список морских чинов более подробно. В данном представлении с повышением воинских чинов и званий он просил утвердить следующих офицеров и унтер-офицеров Военно-Морского Флота: с

²²⁷ Семенов В.Г., Семенова В.П. Указ. соч. С.36–42

²²⁸ Большая Советская энциклопедия. Т. 18. М., 1974. С.501.

пожалованием чина поручик флота* Петра Бахметева, с пожалованием чина мичмана* Дмитрия Апраксина, с пожалованием чина галерный мастер* Федора Базанина, с пожалованием чина штурман* Ивана Петровича Кошелева, с присвоением звания боцман* Степана Полева, с присвоением звания боцманмат* Федосея Кудрявцева.

Далее в представлении И.К. Кирилов перечисляет поименно низшие морские чины: писарь Ефим Рыжиков, матросы, конопатчики Фома Перфильев, Кузьма Коптелов, Матвей Шляхтин, Устин Аверкиев, Федор Воробьев, Яков Аврамов, Герасим Быков, Яков Иванов, ученик Антон Пицеда, десятник Нестер Алексеев, Петр Озеров, плотник Осип Воробьев, Киприан Алексеев, Алексей Косенков, корабельный Андрей Попов. При этом И.К. Кириллов просит Правительствующий Сенат прибавить всем низшим чинам по половине денежного содержания от казны, так как они в званиях повышаться не будут, а оставшимся специалистам денежное содержание назначить так же, как и матросам²²⁹.

Петр I, организовывая военно-морской флот, за основу принял терминологию голландского, датского и английских флотов, поэтому офицерские чины русских моряков запутаны и замысловаты. В штатном расписании Оренбургской экспедиции, по профессиональной принадлежности к кораблевождению и кораблестроению, числились 23 морских служителя.

Статус морских служителей по отнесению их к военно-морским офицерам по кораблевождению и кораблестроению либо к унтер-офицерам и низшим чинам устанавливался соответствующими положениями Морского устава от 1720 года и Табели о рангах от 1722 года, причем офицеры в императорском

²²⁹ Добросмыслов А. И. Указ соч. С.134.

*Здесь и далее. См. прил.

флоте России и армии производились в чины, а рядовому составу присваивались звания.

Таким образом, в соответствии со статусом в составе Оренбургской экспедиции было 4 офицера Российского императорского флота²³⁰: по части кораблевождения – Бахметев Петр Степанович, Дмитрий Апраксин, штурман Иван Кошелев– и по части кораблестроения – галерный мастер Федор Базанин. Отсюда суждение М.М. Зулькарнаева о том, что в Оренбургской экспедиции принимали участие 28 военно-морских офицеров нам представляется не совсем корректным²³¹. Однако в рамках экспедиции судостроением руководили все морские офицеры, в том числе и унтер-офицеры. Военно-морское ведомство Российской империи надлежащим образом исполнило указ императрицы Анны Иоанновны: по распоряжению Адмиралтейств коллегии экспедиция И.К. Кирилова была обеспечена инструментарием и принадлежностями для строительства предписанных судов. Необходимое снаряжение было передано П.С. Бахметеву²³². Также в распоряжение морской администрации Оренбургской экспедиции были переданы и рабочие судостроительные чертежи судов, предписанных к строительству в рамках экспедиции.

Остальные морские чины Оренбургской экспедиции были унтер-офицерского звания и низшие морские и адмиралтейские чины (старшинского и рядового состава в современном понимании данных значений).

Бахметев Петр Степанович (2-я половина XVII в. – 1-я половина XVIII в.) из дворян старинного рода Бахметевых, выходцев из Орды. Его послужной список приводит Ф.Ф. Веселаго в книге «Общий морской список»²³³.

²³⁰ Пятый офицер флота, поручик князь Белосельский М. А. В 1736 г. был сослан в ссылку и по первоначальному штату от 1734 г. в списках Оренбургской экспедиции не значился. Прим. авт.

²³¹ Зулькарнаев М.М. Указ. соч. С.12.

²³² РГАВМФ Ф.212. Оп.11. Д.680. Л.1–25.

²³³ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С.30.

Флотский поручик П. С. Бахметев, тесть Кириллова, о чем упоминает П.И. Рычков («...дав от себя наставление тестю своему от флота поручику Бахметеву, кой ныне бригадиром...»²³⁴), оказался в составе экспедиции среди остальных морских офицеров в расчете на достижение конечной цели экспедиции – строительство флота и пристани на Аральском море и установлении судоходства на указанном море с дальнейшим продвижением в Среднюю Азию, а далее в Индию.

Однако, столкнувшись с неожиданным и отчаянным сопротивлением башкирского народа, воспрепятствовавшим претворению в жизнь всех замыслов И.К. Кириллова, последний вынужден был поручить П.С. Бахметеву не свойственную для флотского офицера задачу – строительство крепостей.

П.С. Бахметевым было заложено строительство следующих крепостей вверх по течению реки Самары по направлению к Оренбургу: Красносамарская, Борская, Тоцкая, Сорочая, Караульная и Бердская²³⁵. Таким образом, служебная деятельность Бахметева развивалась в совершенно ином, далеком от употребления по флотской надобности, русле. По представлению Кириллова ему был присвоен чин подполковника, он становится одним из заместителей И.К. Кириллова. Данный факт также упомянут в выше названной книге П.И. Рычкова. После смерти И.К. Кириллова и до вступления в должность В.Н. Татищева П. С. Бахметьев с 30 мая 1737 г. некоторое время практически руководит делами и канцелярией Оренбургской экспедиции совместно с А.И. Тевкелевым, претворяя в жизнь последние указания своего зятя.

В дальнейшем служба Бахметева неразрывно связана с Оренбуржьем. Несмотря на обвинения Татищева В.Н. в казнокрадстве (в доносе

²³⁴ Цит. по: Рычков П.И. Топография. Указ. соч. С.223.

²³⁵ Буканова Р.Г. Города-крепости. Указ. соч. С.96.

А.И. Тевкелева на действия Татищева В. Н. было указано, что последний якобы взял денежные средства с Бахметева за продвижение по службе²³⁶. В.Н. Татищев, отвечая на вопросы следственной комиссии Правительствующего Сената, отвечал: «С Бахметева не брал ничего, а купил у него перстень, за который заплатил ему деньгами, что и подтверждается рядом писем Бахметева»), которые были сняты с него в 1738 году, он перевелся служить в Оренбургский полк. Был воеводой Исетской провинции. С конца 1744 года стал полковником, командиром Оренбургского полка (гарнизонного), поскольку Оренбургский драгунский полк был образован в 1784 году. Был одним из ближайших сподвижников губернатора И. И. Неплюева. В 1747 году принимал участие в подавлении восстания тептярей и бобылей Башкирии. Закончил службу в чине генерал-майора²³⁷.

Галерный мастер Федор Базанин был руководителем кораблестроительной программы Оренбургской экспедиции (комиссии). До назначения на эту должность он в качестве подмастерья служил под началом В.Н. Татищева при строительстве речных транспортных судов в Уткиной слободе. В качестве корабельного состава для флота Аральского моря предписывалось строительство дубель-шлюпок или островских лодок.

Прообразом островских лодок являлись казацкие челны – длиной в 60 футов, шириной от 10 до 12 футов, а глубиной в 8 футов, снабженных для лучшей управляемости 2 рулями²³⁸. Ф.Ф. Веселаго в своей книге «Очерк русской морской истории» описывает тактико-технические данные этих плавсредств, оценивает их мореходность и технологический процесс изготовления – силами экипажа в 50–70 человек их можно было построить за 15 дней²³⁹.

²³⁶ Татищев Ю.В. Указ. соч. С.18–24.

²³⁷ Там же. С.26.

²³⁸ Боплан Г.Л. Описание Украины. Перевод с французского. [пред. и прим. Ф. Устрялова]. СПб., 1832. С.27.

²³⁹ Веселаго Ф.Ф. Очерк истории. Указ. соч. С.47–48.

Исходя из тождественного сравнения, становится очевидным факт, что для строительства судов, предписанных Инструкцией Анны Иоанновны, обученного личного состава явно было недостаточно. Если провести несложные математические расчеты и принять во внимание, что в судостроении в рамках Оренбургской экспедиции было занято 20 морских и адмиралтейских служителей, то становится ясным – занятым количеством личного состава возможно построить одну островскую лодку за 45 дней. Это количество дней, причем, без учета времени на поиск и транспортировку строительного материала до места строительства, без учета времени на заготовку и распил строительного материала, без учета необходимости его сушки – на Верхнеяицкой пристани или на пристани Сакмарского городка. Для строительства 30–40 лодок или, что равнозначно, дубель-шлюпок необходимое время составляет порядка 5 лет. Таким образом, становится очевидным волонтаристский подход организаторов экспедиции к вопросам судостроения.

Во исполнение предписанного императрицей требования о строительстве упомянутых судов для нужд Оренбургской экспедиции галерный мастер Ф. Базанин был послан в марте 1735г. с командой на Верхнеяицкую пристань для ее обустройства и решения судостроительных задач²⁴⁰. Наш тезис о нехватке для строительства судов личного состава подтверждает ордер А.И. Тевкелева галерному мастеру Ф. Базанину. Более того, вышеуказанный ордер демонстрирует, что в формате Оренбургской экспедиции (комиссии) строительство судов не осуществлялось и адмиралтейские служители во главе с главным строителем Ф. Базаниным привлекались для решения, в том числе, конвойных задач. В ордере

²⁴⁰ РГАДА. Ф.248. Оп.12. Кн.1131. Л. 148; 151–152.

А.И. Тевкелева от 21 сентября 1735 г. галерному мастеру Базанину об отправлении его в Течинскую слободу говорится о том, что Ф. Базанин, находясь на Верхнеяицкой пристани с вверенным ему личным составом, строительства ни судов, ни плотов не осуществлял в летний период, а в связи с тем, что наступила осень и по погодным условиям судостроение осуществляться не может, А.И. Тевкелев приказал инструменты отдать по описи на хранение поручику Ветошникову, о чем он извещен, а самому Ф. Базанину и его подчиненным прибыть в команду А.И. Тевкелева²⁴¹.

Апраксин Дмитрий, по прошению И.К. Кирилова произведенный в мичманы (отчество, дата рождения и смерти не установлены), скорее всего, принадлежал к отдаленной ветви дворянского рода Апраксиных. Чин гардемарина присваивался дворянским недорослям по окончании курса Морской академии. Впервые этот чин введен Петром I в 1716 г. После 12 месячной морской практики молодые дворяне сдавали экзамены и производились в офицеры с присвоением чина мичмана²⁴². Направление мичмана Д. Апраксина в распоряжение И.К. Кирилова подтверждает указ Правительствующего Сената, в котором прописывается, что мичман Апраксин, по возвращении из морской практики, отправлен к И.К. Кирилову, согласно штатному расписанию Оренбургской экспедиции²⁴³. В марте 1735 г. мичман Д. Апраксин был послан в Сакмарский городок для осуществления строительства транспортных судов²⁴⁴. Сакмарский городок был основан

²⁴¹ Добросмыслов А.И. Указ. соч. С.129.

²⁴² Морской энциклопедический словарь Т. 2. Указ. соч. С. 290–291.

²⁴³ Добросмыслов А.И. Указ. соч. С.129, 239–240.

²⁴⁴ РГАДА. Ф.248. Оп.12. Кн.1131. Л.153–154.

яицкими казаками атамана Василия Арапова в июне 1725 года прежде всего в целях защиты юго-восточной границы государства вблизи башкирских земель от набегов неприятельских каракалпакских и киргиз-кайсакских орд²⁴⁵. С 5 мая 1741 г. Д. Апраксин назначен для надзора за работами при Оренбургской комиссии над верфями и строениями, в декабре того же года по болезни исключен из списков флота²⁴⁶.

Таким образом, военно-морские офицеры русского флота в рамках Оренбургской экспедиции (комиссии) по объективным причинам не использовались по прямому своему назначению – судостроение и судовождение. Вместо этого они вынуждены были заниматься разрешением не свойственных для их специальности задач. Судостроение, осуществляемое в рамках Оренбургской экспедиции (плоты, продовольственные и транспортные лодки), никоим образом не соответствовало программе строительства морских кораблей, призванных продемонстрировать военно-морскую мощь русского государства приграничным народам. Соответственно, демонстрация военно-морской мощи российского государства окружающим народам, что могло способствовать бы их вхождению в русское подданство, априори не могло осуществляться. Этот факт также подтверждает волонтаристский подход первого главного командира Оренбургской экспедиции И.К. Кирилова к выполнению государственной задачи по овладению Аральским морем.

²⁴⁵ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. VII. №.4685.

²⁴⁶ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С. 13.

§2. Деятельность военно-морских офицеров в составе Оренбургской комиссии при В.Н. Татищеве (1737–1738 гг.)

Командирами Оренбургской экспедиции, организованной в 1734 г. и до логического завершения ее деятельности в 1744 г. образованием Оренбургской губернии, назначались неординарные личности, прежде всего в силу того, что они были истинными государственниками с определенными заслугами перед Отечеством. Каждый из командиров Оренбургской экспедиции (с 1737 года – комиссии) сыграл в достижении ее целей определенную роль, обусловленную индивидуальным характером и соответствующими им склонностями.

Первый командир указанной выше экспедиции И.К. Кирилов стремился получить роль первооткрывателя короткого пути в Индию через Башкирию и Казахстан. Он зачастую принимал произвольные решения, не сочетавшиеся с объективными обстоятельствами исторически сложившихся взаимоотношений с местным населением. Причем это его стремление имело сомнительную выгоду для государства – были поставлены под удар стратегические цели Оренбургской экспедиции, так как И.К. Кирилов и его помощник А.И. Тевкелев грубым вмешательством во внутренние дела башкирского общества спровоцировали восстание, длившееся с 1735 по 1740 г.

Характерную особенность деятельности И.К. Кирилова заметил В.Н. Татищев, который в 1737 г. заменил его на посту командира Оренбургской экспедиции. В своем письме кабинет-секретарю Кабинета Ее Императорского Величества И.А. Черкасову В.Н. Татищев писал о причинах работы следственных комиссий в отношении его деятельности, когда он был командиром Оренбургской комиссии. Обнаружив беспорядки и обман центральных органов власти со стороны организаторов указанной экспедиции И.К. Кирилова и А.И. Тевкелева, соответствующими рапортами В.Н. Татищев стал докладывать об этом Г. Бирону и А.И. Остерману, чем вызвал их

негативную реакцию.²⁴⁷ В свою очередь, в целях сокрытия нарушений А.И. Остерман велел А.И. Тевкелеву и другим виновным лицам доложить об этих событиях императору, но с иной точки зрения²⁴⁸

Как мы уже отмечали, стратегической целью экспедиции было образование флота и порта на Аральском море, кроме основания города Оренбурга. Оренбург должен был стать как континентальной и центральной базой снабжения флота Аральского моря, так и ведущим логистическим центром международной торговли с ханствами Средней Азии, Индией и Китаем. По тождеству с Санкт-Петербургом, который по сути являлся внешнеторговым портом Российского государства, Оренбург должен был стать отправной точкой сухопутно-морских торговых маршрутов в Среднюю Азию, Индию и Китай. В ранее опубликованной статье мы писали о том, что Оренбург, как стратегический регулятор, должен был выполнять те же представительско-внешнеторговые функции на юго-востоке, что и Санкт-Петербург на северо-западе страны. Отсюда и привилегия, данная форпосту Юго-Востока Российского государства – городу Оренбургу – Анной Иоанновной, практически полностью повторяет привилегию, данную Петром I вновь образованной столице Российского государства на Неве²⁴⁹.

Фактическое и дословное толкование позиций вышеназванной Инструкции, определяющих судостроительно-технические регламенты, установленные для судов, подлежащих к введению в корабельный состав будущего флота на Аральском море, демонстрирует следующее: – практически при полном отсутствии сведений об аральском морском побережье Российское государство повторило для исполнения строительства судов пункты инструкции известной экспедиции И.К. Кирилова. Нелегко было отказаться от тех радужных

²⁴⁷ Пекарский П.П. Указ. соч. С.37–38.

²⁴⁸ Татищев Ю.В. Указ. соч. С.9–10.

²⁴⁹ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.IX. №.6584.

перспектив, которые открывало бы установление сухопутно-морских торговых маршрутов со Средней Азией, Индией и Китаем, поэтому российское правительство повелело В.Н. Татищеву, не принимая во внимание фактически установившуюся военно-политическую обстановку на башкирских землях, выйти на побережье Аральского моря, овладеть им на судах с пушками, и со стороны Башкирии построить на этом море пристань²⁵⁰. Конкретные координаты и направление строго не прописывалось, что уже подразумевало необязательность исполнения. Примечательно, что И.К. Кирилову для строительства города на р. Орь была указана географическая координата – около 52 градуса северной долготы.

В то же время В.Н. Татищеву строго предписывалось довершить начатое прежним командиром экспедиции дело, и отказа от судостроительной программы не последовало. Российское государство не обладало никакими сведениями о возможности мореплавания по Аральскому морю. Не было ни промера глубин, ни описания берегов, ни характеристик судоходных фарватеров, отсюда и невозможность определения класса морских кораблей для включения их в состав флота Аральского моря. Данные обстоятельства также не озаботили Правительство Российского государства, что подтверждает тезис Д.А. Сафонова об авантюристности Оренбургской экспедиции. В.Н. Татищеву также в абстрактной форме было повелено строить известные ему суда, а именно островские лодки или дубель-шлюпки²⁵¹, а также демонстрировать военно-морскую мощь государства путем крейсирования построенных судов в количестве 3–4-х единиц по маршруту Оренбург – Яицкий городок и ниже по р. Яику²⁵². Необходимо отметить, что, не обладая военно-морским образованием, В.Н. Татищев всё-таки имел отношение к речному судостроению.

²⁵⁰ Там же. №.6576.

²⁵¹ Там же.

²⁵² Там же.

Промышленная продукция, произведенная на заводах под руководством В.Н. Татищева, отправлялась на барках, построенных при Уткинской слободе вблизи Екатеринбурга на реке Чусовой. Под руководством будущего галерного мастера Ф. Базанина на производственных мощностях речного судостроения, организованных в Уткинской слободе еще во времена Петра I в 1703 г., строились речные транспортные суда. Вне сомнения, водный путь от Уральских заводов в Центральную Россию В.Н. Татищеву был известен. Таким образом, в деле назначения главных командиров Оренбургской экспедиции присутствует одна немаловажная постоянная величина – профессиональная осведомленность в вопросах судостроения, что в очередной раз подтверждает суждение о стратегической цели вышеназванной экспедиции, а именно: строительство флота и порта на Аральском море.

Из источниковедческого анализа архивных источников, обнаруженных нами в Ф. 248 РГАДА, видно, что между И.К. Кириловым, В.Н. Татищевым и галерным мастером Ф. Базаниным существовал интенсивный документооборот. Например, об авансовом отчете за использованные командировочные средства В.Н. Татищев предписывал: «Указ ея императорского величества Самодержицы всероссийской действительного статского советника Татищева галерному мастеру Базанину, по получению сего прислать сюда известие, из взятых денег из канцелярии израсходовано и что имеется в остатке, и если остаточные имеются, то в расход без указа не употреблять. Май 23, 1736. послано сего числа с мещеряком Маметом Борисовым». Этот отчет подтверждает, что Ф. Базанина занимается отнюдь не судостроительными делами – в составе воинских команд он обеспечивает охрану продовольственных обозов, сопровождает плененных участников восстания башкир²⁵³.

²⁵³ РГАДА. Ф.248. Оп.9. Кн.1533. Л.64. Указ 605.

Анализ обнаруженных архивных материалов говорит о том, что в тот период известной экспедиции И.К. Кирилов, В.Н. Татищев и Ф. Базанин исполняли свои обязанности в различных ведомствах²⁵⁴.

Неустанно осуществляя и претворяя в жизнь государственный интерес, в целях поддержания профессиональных качеств, необходимых при осуществлении постройки предписанных инструкцией судов, В.Н. Татищев, будучи прекрасно осведомленным о том, что Ф. Базанин занимался строительством примитивного речного судостроения²⁵⁵, командировал для обучения ново-манерному судостроению галерного мастера Ф. Базанина с «адмиралтейскими служителями» в Казанское адмиралтейство для строительства 12-ти весельной шлюпки²⁵⁶.

В какой-то мере педантичный, В.Н. Татищев провел ревизию всех мероприятий, проведенных прежним руководящим составом вверенной ему экспедиции. В донесении к императрице Анне Иоанновне с подробным изложением проделанной или невыполненной работы В.Н. Татищев также указал на возможность или невозможность воплощения в жизнь некоторых положений, а также их дальнейшую перспективу в его понимании. Он констатировал, что строительство города-порта на Аральском море не производилось и более того, демонстрация военно-морской мощи государства не осуществлялась, поскольку по р. Яику ходили только лодки с провиантом, без вооружения их артиллерией. Военно-политическая обстановка на Южном Урале сложилась таким образом, что необходимо было предпринимать действия, направленные, прежде всего, на подавление возмущений башкирского общества. Процедура демонстрации военно-морских возможностей

²⁵⁴ РГАДА. Ф.248. Оп.9. Кн.1525. Л.307,360; Кн.1535. Л.608; Кн.1536. Л.114.

²⁵⁵ Насыров К.З. Судостроительная программа Оренбургской экспедиции (комиссии) 1734-1737 гг. – несвоевременный проект. // Казанская наука. № 11. С.38.

²⁵⁶ РГАДА. Ф.248. Оп.12. Кн.1536. Л.328.

Российского государства, при осуществлении судовых переходов на водных артериях Южного Урала, не представлялась актуальным действием, ввиду не восприятия местным населением мероприятий Оренбургской экспедиции в целом²⁵⁷.

Констатируя несвоевременность строительства города-порта и флота на Аральском море, прежде всего, ввиду осложнившейся военно-политической обстановки на Южном Урале, в донесении В.Н. Татищев изложил, что для строительства пристани и города на Аральском море необходимо, чтобы войск было не меньше четырех тысяч человек. Далее он перечислил количество тяглого состава, сумму денежных средств для строительства судов и расходы на представительские средства для подарков ханам и старшинам²⁵⁸.

В.Н. Татищев провел оптимизацию расходов казны на содержание штата Оренбургской комиссии, в том числе в части, касающейся кораблестроительных чинов, и галерный мастер Ф. Базанин²⁵⁹ предписанием от 14 декабря 1737 г В.Н. Татищева был отправлен для дальнейшего прохождения службы и исполнения прямых обязанностей судостроителя на Воронежскую верфь²⁶⁰. В то же время В.Н. Татищевым был подан рапорт о штатном расписании морских и адмиралтейских служителей, в котором он отмечает, что при комиссии таких служителей находится незначительное число, недокомплект морских чинов составил 11 служителей, а адмиралтейских служителей – 25 человек.

²⁵⁷ РГАДА. Ф.248. Оп.13. Кн.1183. Л.52.

²⁵⁸ Там же. Л.53-56.

²⁵⁹ Полных персональных данных установить не представилось возможным. Прим. авт.

²⁶⁰ Смирнов Ю.Н. Указ. соч. С.75.

Таблица 1.

«Ведомость коликое число по мнению тайного советника Татисчева в порученной ему комиссии морских, адмиралтейских служителей в том надобно в то число что есть и в том добавить требуется, а также геодезистов и инженеров»²⁶¹

Звание. Чин	По штату надобно	В то число есть	В том требуется
Флота поручик	1	1	
писарь	1	1	
боцманмат	1	-	1
квартирмейстер	3	1	2
Матрос 1 статьи.	6	6	
Матрос 2 статьи	12	4	8
итого	24	13	11
<i>Адмиралтейские</i>			
Галерный ученик	1	1	
комендор	2	2	
Плотничий десятник	4	4	
плотник	8	1	7
Столярный десятник	1	1	
столяр	2	-	2
токарь	1	-	1
живописец	1	-	1
Конопатный десятник	1	1	
конопатчик	6	-	6

²⁶¹ РГАДА. Ф.248. Оп.10. Кн.1183. Л.40.

Кузнечный подмастерье	1	-	1
кузнец	2	1	1
Пильный десятник	1	1	
пильщик	2	-	2
молотобоец	2	-	2

В истории Российской империи до сегодняшнего времени имеется довольно много еще не совсем изученных страниц. Одной из таких страниц являются события, связанные с Оренбургской экспедицией и участием в ней военно-морских офицеров русского флота. Именно этот факт и явился предпосылкой для нашего диссертационного исследования, несмотря на кажущуюся нелогичность нахождения военно-морских офицеров при решении не свойственных сухопутных задач. В этом диссертационном исследовании мы рассматриваем Оренбургскую экспедицию как эпизод, в котором принимали участие военно-морские офицеры русского флота, при попытке государства продвижения к рубежам Среднеазиатских государств. Оренбургская экспедиция (комиссия) 1734–1744 гг.²⁶² стараниями русского государства задумывалась, в том числе, и для приведения в подданство новых народов. Первопричиной была не колонизация территорий, а оптимизация сухопутно-морских торговых коммуникаций (маршрутов), в том числе и с вовлечением в эти процессы ново-подданных народов. Российское государство давало себе отчет, что могут возникнуть разного рода сложности, начиная с реакции местных народов на вхождение в их ареал жизнедеятельности и заканчивая внешнеполитическими интригами, организаторами которых, как правило, выступали представители Англии.

²⁶² Прекратила свое название после образования Оренбургской губернии в 1744 г. Прим. авт.

Начиная с начала XVIII века, англичане усиливали свои устремления к установлению как торгово-коммерческих, так и военно-политических отношений с ханствами Средней Азии²⁶³, в целях воспрепятствования деятельности Российского государства в этом секторе ее внешней политики.

В этих условиях необходимо было закрепить успех по принятию в российское подданство приграничных Киргиз-Кайсакских орд (жузов). В то же время, при таких сложных военно-политических, бытовых, повседневных обстоятельствах, сопутствующих жизнедеятельности Оренбургской комиссии, центральной властью она рассматривалась и как идеальное место для «почетных ссылок» высших чиновников. Одновременно для исполнения приговора туда направлялись и политически неблагонадежные представители различных сословных групп населения Российской империи, в том числе и офицеры. Парадоксально, но, занимаясь не свойственными для их профессии делами, большинство из них внесли существенный вклад, в том числе и в дело установления сухопутно-морских торговых маршрутов Российского государства в первой половине XVIII в. Такова участь судьбой была предназначена и военно-морскому офицеру русского флота князю М.А. Белосельскому.

Почти четырехлетний Оренбургский этап жизнедеятельности М.А. Белосельского послужил трамплином для последующего карьерного роста князя, что позволило ему дойти до непосредственного руководства военно-морским ведомством Российской империи XVIII века.

М.А. Белосельский в 1736 г. был сослан по приговору следственной комиссии, ввиду «некоторого дела», навечно в Оренбургскую экспедицию (комиссию) с предписанием находиться там при водяной и морской экспедициях

²⁶³ Насыров К.З. Незаслуженно забытые российские офицеры В.А. Обручев и П.С. Мертваго – организаторы исследования Арала // Казанская наука. 2015. №11. С.32.

и при строительстве судов, но с исключением из списков флота²⁶⁴. Об этом говорилось в приказе адмиралтейств-коллегии от 19 июля 1736 г. На основании документов, поступивших из канцелярии тайных розыскных дел, а также именного указа императрицы Анны Иоанновны, предписывалось: поручика морского флота князя Михаила Белосельского послать в ссылку в г. Оренбург – с исключением из штата и списков Военно-Морского Флота, с предписанием исполнения обязанностей в Оренбургской экспедиции по вопросам судостроения и судоходства²⁶⁵. Таким образом, 5-й военно-морской офицер императорского флота первоначально в штатном расписании Оренбургской экспедиции не значился. Примечательно, что, еще будучи гардемаринном, М.А. Белосельский был известен лично императору Петру I и выполнял его поручения²⁶⁶

Так называемое «некоторое дело» началось с доноса Егора Столетова на князя М. А. Белосельского, «который будто бы пользовался особой милостью у царевны Екатерины Иоанновны (родной сестры императрицы Анны Иоанновны)»²⁶⁷. Сам М.А. Белосельский, вспоминая об этом в своей записной книжке, написал так: «под караул взят в 736-м г. (1736 г.) февраля 24 числа. Послан в Оренбург в том же г. в июле 11-м числе»²⁶⁸. Скоротечность работы следственной комиссии, в которую М.А. Белосельский был привлечен в качестве одного из обвиняемых, и не отягощённость исполнением наказания, , как пишет в своей книге Ю.Н. Смирнов, позволила М. А. Белосельскому, прибыв в Самару, устраивать великосветские застолья и вечера, на удивление местного общества²⁶⁹. Это позволяет сделать нам вывод лишь об одном:

²⁶⁴ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч.1. С. 66.

²⁶⁵ МИРФ. Указ. соч. Т. VII. С.231.

²⁶⁶ МИРФ. Указ. соч. Т. II. С.356.

²⁶⁷ РГВИА. Ф. 6. Преображенский приказ. Разряд VI. 1736 г. Д.342. Л.35.

²⁶⁸ ГАРФ. Ф.1068. Оп.1. Д.72. Л.37.

²⁶⁹ Смирнов Ю.Н. Указ. соч. С.94.

правительство было не заинтересовано в раздувании скандала, и виновника «торжества» просто вывели из орбиты разразившихся придворных интриг.

Если И.К. Кирилов, прежний главный командир, не отягощал М.А. Белосельского служебными тяготами, то В.Н. Татищев, при вступлении в командование Оренбургской экспедицией (комиссией) в соответствии с именным указом от 10 мая 1737 г., ввел князя в административное присутствие в канцелярии для коллегиального разрешения проблем в управлении делами Оренбургской экспедиции (комиссии)²⁷⁰.

Император Петр I, «прорубая окно в Европу», среди многих великих дел – модернизации и изменения структуры государственного аппарата, строительства флота и формирования регулярной армии, создания соответствующей духу времени дипломатической службы – заложил своими указами и новые нормы соответствующего церемониала, протокола и этикета. Именно этими нормами и руководствовался В.Н. Татищев, вступив в 1737 г. в командование Оренбургской комиссией при приеме хана Абулхаира и приведению его к присяге на верность российской царице Анне Иоанновне. Комментируя назначение В.Н. Татищева на руководство Оренбургской комиссией, Д.А. Корсаков, который хорошо изучил жизнь русских деятелей XVIII века, писал, что прежде всего перед В.Н. Татищевым стояла задача по установлению с местным башкирским обществом доверительных отношений, которое с XVI века бунтовало против политики русского государства. Встала острая необходимость усиления русского элемента среди башкирского общества. В.Н. Татищев, проводя правительственную колонизацию края, построил по южной окраине башкирской земли две укрепленные черты, два ряда крепостей для защиты от набегов Киргиз-Кайсаков и других среднеазиатских степняков. Одна из этих крепостей до сих пор называется в его честь –

²⁷⁰ Татищев Ю.В. Указ. соч. С.4.

Татищевой²⁷¹. Необходимо отметить, что в 1737–1738 гг. в подчинение главного командира Оренбургской экспедиции по вопросам управления Закамской пограничной линией была передана Казанская адмиралтейская контора²⁷².

При принятии присяги В.Н. Татищевым от Абулхаир-хана дипломатический церемониал был скорректирован и претворен в жизнь с привязкой к военно-политической и ментальной особенностям народов, приграничных Оренбургской экспедиции (комиссии). В.Н. Татищев, имевший дипломатический опыт, прекрасно осведомленный о менталитете, восточных нравах, обычаях и особенностях восприятия местными народами роли, мощи и силы государства, роли подарков при установлении контактов, запросил дополнительные средства на осуществление приема хана Абулхаира со знатными старшинами Малой Киргиз-Кайсакской орды(жуза). Разработка церемониала приема в 1738 г. и сам церемониал проходил при непосредственном участии морского офицера, князя М. А. Белосельского²⁷³, обладающего определенным опытом в дипломатическом приеме. Более того, мы полагаем, что, благодаря именно его флотским качествам, поскольку на флоте все подчинено скорости мышления, логике, быстроте принятия решения, В.Н. Татищев отдал приоритет участия ему при организации приема и приведении к присяге хана Малой Киргиз-Кайсакской орды(жуза) Абулхаира.

М.А. Белосельский действительно имел навыки и опыт дипломатического общения с представителями зарубежных государств²⁷⁴. Будучи унтер-лейтенантом флота*, это отмечено в предписании от 12 апреля 1732 г., по приказу адмирала Гордона, он был назначен командиром придворной яхты «Елизавета» и в ранге командира, командуя ей, участвовал в приеме китайского

²⁷¹ Корсаков Д.А. Из жизни русских деятелей XVIII века. С.34

²⁷² РГАДА.Ф.248. Оп.3. Кн.140. Д.1. Л.1-6.

²⁷³ Крафт И. Указ. соч. С.38; МИРФ. Указ. соч. Т.VII. С.379.

²⁷⁴ Веселаго Ф. Ф. Общий морской. Указ. соч. С.65; МИРФ. Указ. соч. Т.VII. С.394.

посла при его посещении Кронштадта в 1732 г. 6 июня 1732 г. из адмиралтейств-коллегии, по доношению князя М.А. Белосельского, «на оную яхту» было прислано «трубачей из иноземцев 5 человек, да литаврщика 1 из корабельной команды». В тот же день адмиралтейств-коллегия представила в кабинет Анны Иоанновны церемониал встречи и сопровождения китайского посла, который был утвержден и применен в данном дипломатическом приеме. Очевидна тождественность приема хана Малой Киргиз-Кайсакской орды(жуза) церемониалу приема китайского посла Абулхаира. Все это подтверждает наше суждение о деятельном участии военно-морского офицера русского флота, князя М.А. Белосельского в дипломатической деятельности Оренбургской экспедиции.

Военно-морской дипломатический церемониал подробно описан в документе²⁷⁵. Торжественная организация приема Абулхаир-хана практически соответствует вышеописанному военно-морскому дипломатическому церемониалу, но с переложением на степные условия. Придворная яхта* «Елизавета» была спущена на воду в Санкт-Петербурге в 1723 г. В соответствии с записями в вахтенном журнале яхты, Ф.Ф. Веселаго установил, что яхта «Елизавета» в 1732 г. перевозила китайского посланника²⁷⁶.

Прием хана Абулхаира был проведен со всей допустимой на тот момент пышностью. При этом князю М.А. Белосельскому отводилась центральная роль: сопровождать хана Абулхаира, что для хана было весьма значимо. Ему было разъяснено, что во главе почетного караула драгун до порога парадного шатра полномочного представителя российской самодержицы Анны Иоанновны главного командира Оренбургской экспедиции (комиссии) В.Н Татищева его

²⁷⁵ Там же. С.395.

* Здесь и далее см. прил.

²⁷⁶ Веселаго Ф.Ф. Список морских. Указ. соч. С.267.

сопровождает представитель рода российских царей. Именно так хан был приведен к присяге на верность Российской империи.

Сложность приведения к присяге заключалась в том, что восточный менталитет хана Абулхаира препятствовал пониманию того, что он должен был по дипломатическому протоколу при принятии присяги назвать себя рабом русской императрицы²⁷⁷. По-видимому, можно считать, что именно участие князя из Рюриковичей способствовало устранению противоречивых сомнений в процедуре дипломатического протокола. Несомненно, что В.Н. Татищев с достойной благодарностью отметил участие князя в осуществлении приведения к присяге хана и знатных старшин Малой Киргиз-Кайсакской орды(жуза), тем более что царское правительство, не зная сложностей, особенностей и тонкостей этого процесса, высказывала серьезные претензии в отношении затягивания вышеописанной процедуры. Более того, В.Н. Татищева, скорее всего, угнетало и то, что он в какой-то мере был причастен к тому, что, по наговору Егора Столетова, князя отправили в ссылку²⁷⁸. Повторное следствие по делу он проводил, будучи главным командиром Сибирских и Уральских заводов.

М.А. Белосельский, как «родовитый» князь, хотя и происходивший из захудалой белозерской ветви Рюриковичей²⁷⁹, проявил себя доверенным соратником и союзником В.Н. Татищева при управлении последним Оренбургской экспедицией, который небезосновательно считал его себе равным по занимаемому социально-сословному положению. Безусловно, что именно эта «родовитость», плодотворное сотрудничество и, несомненно, деловые качества военно-морского офицера М.А. Белосельского сыграли существенную роль в хлопотах и представлении В.Н. Татищевым в Петербург рапорта о переводе

²⁷⁷ Крафт И. Указ. соч. С.39-42.

²⁷⁸ Егор Столетов. Указ. соч. С.1-27.

²⁷⁹ Русский биографический словарь. Указ. соч. Т.3. С.650-652.

ссылного, с назначением и повышением в чине, в приближенный к столице элитный Ингерманландский полк, сформированный лично Петром I.

Показательно то, что в осуществлении реализации перевода не сказались ни случайная вовлеченность М.А. Белосельского в интригу, направленную против В.Н. Татищева, ни отстранение теперь уже самого В.Н. Татищева от дел Оренбургской комиссии.

После отъезда В.Н. Татищева в январе 1739 г. из Самары князю М. А. Белосельскому некоторое время пришлось коллегиально управлять делами Оренбургской комиссии по части, касающейся морской составляющей, поскольку только он носил старший морской чин на том этапе деятельности Оренбургской комиссии.

При продолжении службы в Адмиралтейской коллегии²⁸⁰ случилось то, что именно Оренбургский этап жизнедеятельности князя стал причиной участия князя в очередной интриге. М. А. Белосельский попадает в очередную историю, разразившуюся уже при царствовании дочери Петра I, Елизаветы Петровны, в связи с противостоянием В.Н. Татищева и А.И. Тевкелева по руководству делами Оренбургской экспедиции (комиссии) с образованием следственной комиссии по доносу последнего²⁸¹.

Указом самодержицы российской М.А. Белосельский был исключен из ссылки и возвращен в Санкт-Петербург. Но позже последовал императорский указ, согласно которому дальнейшим местом службы его был определен армейский Ингерманландский полк²⁸².

Ингерманландский полк был сформирован по именному указу Петра I 22 июля 1704 года. Должность майора предусматривала занятия по хозяйственной

²⁸⁰ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С.67.

²⁸¹ Татищев Ю.В. Указ. соч. С.8-19.

²⁸² ГАРФ. Ф.1068. Оп.1. Д.72. Л.70.

части²⁸³. На службе в данном полку будущий адмирал, князь М.А. Белосельский находился непродолжительное время. Именно с этого назначения и началась служба военно-морского офицера русского флота князя М.А. Белосельского по военно-хозяйственной надобности. 5 ноября 1740 г. он был назначен «в советники в экипажскую комиссию». Было указано: «взятого из флота лейтенанта князя Михаила Белосельского, который ныне в Ингерманландском полку майором...», направить служить в военно-морском ведомстве²⁸⁴.

Последующий карьерный рост начинается 24 апреля 1743 г., когда указом императрицы из советника экипажской комиссии князь М.А. Белосельский был произведен в чин генерал-экипажмейстера*, о чем князю было объявлено в Сенате, где он был приведен к присяге²⁸⁵. Через 4 года, 5 сентября 1747 г., М.А. Белосельский был повышен в чине. Ему был пожалован чин генерал-кригс-комиссара* с присутствием в Адмиралтейств-коллегии и предписано иметь свою канцелярию в комиссариате²⁸⁶. Князь принимает активное участие в судостроительной программе русского флота, участвует в закладке кораблей 1 ранга совместно с императрицей²⁸⁷.

Круг обязанностей и дел, в соответствии с занимаемой адмиралом М.А. Белосельским должности, весьма обширен. В силу своих служебных обязанностей он проверяет корабли Военно-Морского Флота на предмет готовности к очередным боевым походам. Как генерал-экипажмейстер М.А. Белосельский руководит укомплектованием кораблей всем необходимым

²⁸³ Геништа В.И., Борисевич А.Т. История 30-го драгунского Ингерманландского полка 1704 г.– 1904 г. СПб., 1904. С. 4.

²⁸⁴ МИРФ. Указ. соч. Т. IX. С.14.

²⁸⁵ Там же. С.378.

²⁸⁶ Там же. С.651.

²⁸⁷ Там же. С.514.

морским провиантом, снабжением боекомплектом и по мере готовности обеспечивает незамедлительный выход кораблей на рейд.

Служебная деятельность М. А. Белосельского как нельзя лучше демонстрирует лучшие качества военно-морского офицерского корпуса. Пройдя суровую школу испытаний морской службой при Петре I, М.А Белосельский в смутное время, когда государством российским руководили преемники первого императора России и флоту уделялось мизерное внимание, самоотверженно служил на посту руководителя службы снабжения, вещевого и денежного довольствия. М.А. Белосельский очень многое сделал для возрождения былой мощи русского флота, подготовил почву для расцвета талантов и славных побед российского императорского флота.

§3. Адмиралы В.А. Урусов и И.И. Неплюев как проводники политики России в юго-восточном регионе (1739-1758 гг.)

Последующие события сложились так, что все командиры Оренбургской комиссии, которые занимали этот пост после В.Н. Татищева, также продолжали заниматься искоренением волонтаризма И.К. Кирилова и реальным воплощением в жизнь его проекта.

Приступая к исполнению дел и обязанностей руководителей, они серьезным образом корректировали программу Оренбургской комиссии. В соответствии со своими замыслами и представлениями, а также духом исторической обстановки, которая сложилась на данном этапе развития Российского государства, преобразовывали ее в отдельное, пусть и неординарное, но все же внутривластное мероприятие по включению юго-восточных рубежей империи в общероссийское государственно-правовое пространство. Это было также в интересах Российского государства.

Примечательно и то, что трое из командиров Оренбургской комиссии – В.Н. Татищев, В.А. Урусов, И. И. Неплюев – были непосредственными выдвиженцами Петра I и, более того, его ближайшими соратниками в определенных государственных мероприятиях. Кроме того, двое из них— В.А. Урусов и И. И. Неплюев – были удостоены чести носить чин адмирала Военно-Морского Флота Российской империи.

Современная историография крайне фрагментарно отображает деятельность командиров Оренбургской комиссии с точки зрения морского воплощения ее планов. Напротив, довольно объемно раскрывается роль и вклад каждого из командиров в подавление башкирских восстаний, в реализацию программы Оренбургской комиссии по присоединению территорий приграничных народов и принятию их в российское подданство.

Неоднозначна роль третьего командира Оренбургской комиссии Василия Алексеевича Урусова. На основании анализа источниковедческого материала можно утверждать, что он предстает только лишь как исполнитель роли карателя, руководившего подавлением башкирского восстания.

На наш взгляд, в научный оборот это суждение ввел В.Н. Витевский в своей книге «И. И. Неплюев и Оренбургский край в прежнем его составе до 1758 года». Характеризуя деловые качества и психологическую типологию В.А. Урусова, по меткому выражению Д. А. Сафонова, «степного адмирала»²⁸⁸ – он пишет, что это был умный, энергичный человек, но жестокий и не любивший никому давать пощады. Далее В.Н. Витевский определил формулу поведения В.А. Урусова по отношению к восставшему башкирскому обществу, которая заключалась в том, чтобы вбить в них страх, и более того, чтобы этот страх передавался и через поколения²⁸⁹.

²⁸⁸ Сафонов Д.А. Указ. соч. С.92.

²⁸⁹ Витевский В.Н. И.И. Неплюев и Оренбургский край. Указ. соч. С.164,169.

В современной научной-исторической литературе он также традиционно предстает в роли карателя, руководившего подавлением башкирского восстания. В то же время современные исследователи не обращают внимание на то, что вопросы справедливости при проведении следственных мероприятий не были чужды «степному адмиралу». Во время нахождения князя в Самаре к нему «прибыли башкирские старшины Алдар-бей²⁹⁰ и Саит-бей с просьбой о повинной от имени башкирского народа. Как пишет П. В. Алабин, они были князем В. А Урусовым «ласково приняты и прощены», «но А.И. Тевкелев настоял на пересылке их в Мензелинск для производства следствия над ними как над вождями и главными организаторами восстания. В.А. Урусов уступил требованиям А.И. Тевкелева и отпустил их в Мензелинск с обязательным условием – простить их. А.И. Тевкелев не выполнил требование «степного адмирала» и казнил башкирских старшин. В результате восстание приняло более серьезные размах²⁹¹. Однако, данное суждение П. В. Алабина (городского главы г. Самары в 1884–1891 гг.) входит в противоречие с материалами следствия по делу башкирского восстания 1735–1740 гг. Для проведения следствия их затребовал не А. И Тевкелев, а начальник Башкирской комиссии генерал-майор Л.Я. Соймонов²⁹². По результатам своей деятельности в Оренбургской комиссии полковник А.И. Тевкелев, в силу сложившихся обстоятельств, был отозван в Санкт-Петербург и более не находился при ее делах. В.А. Урусов был извещен о том, что вместо А.И. Тевкелева к нему в дальнейшем будут направлены два помощника, которым надлежит в долях определить сумму денежного содержания, выделявшегося на жалованье А.И. Тевкелева²⁹³.

²⁹⁰ Алдар Исекеев – тархан, награжденный Петром I за отличие в Азовском походе.

²⁹¹ Алабин П.В. Двадцатипятилетие Самары как губернского города. (Историко-статистический очерк). Самара., 1877. С.14.

²⁹² Материалы по истории Башкирской АССР: [Ч. 1] / [ответственный редактор А. Чулошников]. С.405-419.

²⁹³ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. X. № 7876.

В данном контексте, справедливости ради, необходимо отметить то, на что не обращал внимание В.Н. Витевский и не обращают свое внимание и другие современные исследователи. Вся служебная деятельность князя В.А. Урусова проходила в рамках нормативных положений Военно-морского устава Петра I от 1720 г. и Воинского артикула от 1715 г. В соответствии с вышеуказанными нормативно-правовыми источниками за невыполнение приказа и повелений императора полагался только один вид наказания – смерть. Вместе с тем следует отметить, что на территории Башкирии в местном обществе судебная система, введенная еще Петром I, не действовала²⁹⁴. На тех территориях в составе России, где еще не получила распространения общеимперская судебная система, не урегулированные законодательством и судебной практикой дела рассматривались в центре.

В.А. Урусов, возвращенный так же, как и А.И. Тевкелев, был из инородческой среды и целиком принадлежал к имперской административно-бюрократической системе, но, в отличие от В.Н. Татищева, не имел возможности проявлять собственную инициативу, а был обязан беспрекословно исполнять указания вышестоящих органов власти. Он возглавил Оренбургскую комиссию на последнем этапе ее деятельности, когда последствия социальной катастрофы в Башкирии, которая явилась результатом амбициозного проекта и непродуманных действий И.К. Кирилова, были налицо. На этом этапе правительство, уже осознавшее непродуктивность деятельности Оренбургской экспедиции (комиссии), было заинтересовано в скорейшем успокоении края. Тем более что на последнем этапе башкирского восстания ее участники, доведенные до отчаяния, были готовы объединиться с Киргиз-Кайсаками, среди которых тоже назревало недовольство экспансионистской политикой России.

²⁹⁴ Буканова Р. Г., Бондаренко Ю. В. Административно-судебные преобразования в Башкирии как опыт расширения единого правового пространства России в первой половине XVIII века // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2019. № 4. С.9-16.

То, что происходило в юго-восточных приграничных областях России, не могло не влиять на взаимоотношения России с соседними мусульманскими странами, с которыми башкиры традиционно имели тесные взаимоотношения. В этих условиях правительство было готово отказаться от первоначального плана выхода к Аральскому морю и установления сухопутно-морского торгового пути в страны Средней Азии, сосредоточив свое внимание на усовершенствовании системы управления в Башкирии, которая после учреждения Оренбургской губернии стала именоваться Оренбургским краем.

Мы проанализировали деятельность «степного адмирала» В.А. Урусова в ракурсе истоков администрирования обширного Оренбургского края. Следует обратить внимание также и на то, что именно в период его руководства Оренбургской комиссией была окончательно прекращена попытка установления Российским государством сухопутно-морского торгового маршрута в Среднюю Азию, а далее к Индии и Китаю через Аральское море. Строительство порта на Аральском море также было отложено. Российское правительство пришло к пониманию того, что для дальнейшей торгово-политической экспансии в Среднюю Азию необходимо провести описание и укрепление вновь образуемых юго-восточных границ государства.

Можно считать, что деятельность В.А. Урусова – это исторический эпизод, характеризующий один из этапов в осуществлении геополитических проектов Российского государства в юго-восточном направлении в XVIII в. Мы понимаем, что наше исследование несколько противоречит устоявшемуся подходу к оценке деятельности В.А. Урусова в современной историографии. Деятельность князя В.А. Урусова мы отражаем, прежде всего, через призму реализации государственных интересов Российской империи на Южном Урале по включению этих приграничных территорий в единое государственно-правовое пространство. Дальнейшее продвижение Российского государства в

Среднюю Азию, а далее к рубежам Индии и Китая, без реализации вышеуказанной акции, была невозможна.

Адмирал В.А. Урусов, будучи профессиональным военным моряком, не имел полного и объективного представления, как мы полагаем, о тех сухопутно-степных хитросплетениях, творившихся в Оренбургской комиссии.

Если бы он знал о том, что творится в Оренбургской комиссии, то, можно предположить, что он попытался бы аргументированно обосновать свою программу действий перед российским правительством по возможному разрешению проблем, создавшихся при прежних ее руководителях. Возможно, и не было бы массовых репрессий при подавлении восстания. Д.А. Сафонов об этом пишет более прямолинейно, с позиций сугубо штатского человека: – «Думается, осведомленный человек всеми силами постарался бы увильнуть от этого сомнительного предложения»²⁹⁵. Однако князь, «степной адмирал» В.А. Урусов получил под свое управление ту ситуацию, которая сложилась к этому времени, и, соответственно, восприятие ее было тождественным. Назначение на должность главного командира состоялось, и предстояло решительно исполнять приказы. Приступив к исполнению своих обязанностей, 25 августа 1739 г. князь В.А. Урусов доложил центральным органам власти о приеме в свое управление Оренбургской комиссии с приложением рапортов о количестве войск, чиновников, ссыльных, а также крепостей, построенных его предшественниками²⁹⁶.

Очевидно, что В.А. Урусов менее известен читателям и теряется при сравнении с первыми двумя командирами Оренбургской экспедиции – И.К. Кириловым и В.Н. Татищевым. Но, в действительности, он был администратором имперского уровня из числа образованнейших и умнейших

²⁹⁵ Цит. по: Сафонов Д.А. Указ. соч. С. 62.

²⁹⁶ РГАДА. Ф.248. Оп.3. Кн. 134. Д. 107. Л.1210-1233.

людей того времени, чья строжайшая исполнительность и мастерство управления оттачивались под непосредственным наблюдением Петра I.

Назначение В.А. Урусова, носившего чин контр-адмирала русского Военно-Морского Флота, не что иное, как сугубо прагматичный подход российской власти в использовании личных качеств и опыта определенного военного чиновника в целях достижения приоритетных государственных задач. 17 июня 1739 г. императрица Анна Иоанновна произвела В.А. Урусова в чин генерал-поручика, он был назначен главным командиром Оренбургской комиссии и исключен из списков адмиралтейств-коллегии²⁹⁷.

В.А. Урусов проходил обучение морскому ремеслу за границей и, как отмечено в его послужном списке, на различных кораблях совершал морские походы с заходом в иноземные порты, и более того, успел в качестве военно-морского офицера послужить в иностранном флоте²⁹⁸.

Далее, в январе 1716 г., когда В.А. Урусов вернулся в Россию, он по высочайшему повелению Петра I в разведывательных целях был командирован в Астрахань с присвоением чина поручика. Здесь вошел в состав команды Карла фон Вердена для ревизии карты восточного побережья Каспийского моря А. Бековича-Черкасского. В 1719 году занимался в Твери постройкой судов, необходимых для осуществления Персидского похода Петра I, в частности островских лодок и транспортных судов. Есть сведения о том, что В.А. Урусов руководил проводкой к Астрахани судов, построенных в Казани. В 1722 году руководил строительством кораблей в Астрахани. Был активным участником Персидского похода Петра I. Командовал третьей эскадрой ластовых судов, участвовал в блокаде Дербента и Баку в 1723 г²⁹⁹. Очевидно, что служба на флоте под непосредственным началом Петра I и его неусыпным контролем до предела

²⁹⁷ МИРФ. Указ. соч. Т. VII. С. 550.

²⁹⁸ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С.382.

²⁹⁹ МИРФ. Указ. соч. Т. VII. С.318.

усовершенствовали такие черты его характера, как решительность и беспрекословную исполнительность. Князь В.А. Урусов твердо усвоил, что неисполнение приказов влечет за собой неотвратимость наказания, вплоть до лишения жизни. В традиции инструкций Петра неизменно присутствовало указание о неотвратимости смертного наказания за неисполнение приказа императора³⁰⁰.

Впоследствии некоторое время он занимался вопросами судостроения в Московской адмиралтейской конторе, сначала советником, затем директором уже в адмиральском чине. При Анне Иоанновне перед назначением на должность главного командира Оренбургской комиссии руководил подготовкой военно-морских специалистов³⁰¹.

Можно предположить, что именно опыт князя по отысканию сухопутно-морского торгового маршрута к границам Индии и Китая через акваторию Каспийского моря сыграл немаловажную роль при назначении его на должность главного командира Оренбургской комиссии. Но теперь уже предстояло строительство пристани с выходом к берегам Аральского моря от Южного Урала. Однако, по мере осознания событий, происходивших на юго-восточной окраине государства, правительство российской империи было вынуждено тщательнейшим образом проанализировать создавшуюся военно-политическую обстановку на юго-восточных рубежах и вновь присоединённых территориях. Приоритетным направлением становилось успокоение края, описание и укрепление установившейся юго-восточной границы, прекращение протестного движения башкирского общества, создание новой укрепленной пограничной линии, строительство новых фортификационных объектов, расселение

³⁰⁰ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. V. №.3177.

³⁰¹ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. С.381.

гарнизонов и, как итог, введение края в общегосударственное правовое пространство.

Однако, центральная власть государства предписывает В.А. Урусову отложить и завуалировать отказ от строительства города и порта на аральском побережье, а Абулхаира-хана известить о том, что состояние его земель Российскому государству еще неизвестно, а без определения истинного определения географических условий город там построить невозможно. Вначале необходимо описать места кочевков. Предложить это Абулхаиру-хану, и если он согласится и обеспечит безопасность, то отправить к нему надежного офицера, способного описать места кочевков около Аральского моря. По мере возможности территории у Бухарских городов осмотреть, описать, составить достоверную и полную ландкарту (географическая карта К.Н.). По возвращении из экспедиции карту прислать в Кабинет императрицы³⁰².

Таким образом, деятельность «степного адмирала» В.А. Урусова по установлению сухопутно-морского торгового маршрута в Среднюю Азию ограничивалась одним – организацией и отправлением разведывательно-картографической экспедиции для предварительного исследования и описания возможности установления такого пути. По сути задача, поставленная перед В.А. Урусовым, состояла только лишь в сухопутной составляющей. Не обладая достаточными силами и средствами, правительство Российского государства ограничилось предписанием об исследовании части побережья Аральского моря вблизи кочевий хана Абулхаира. Вопрос описания Аральского моря в целом и установления морских маршрутов судоходного движения по нему на повестке дня в тот период не значился. К тому же заканчивался период правления Анны Иоанновны, который ознаменовался дестабилизацией социально-политической обстановки в Башкирии, крупнейшим восстанием башкир, спровоцированным

³⁰² ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.Х. №.7876.

непродуманными действиями царских чиновников. Было ясно, что без разрешения «башкирского вопроса», упразднения чрезвычайного положения в крае путем перехода от репрессивной политики к введению общегосударственной системы управления в крае, а также без окончательного включения всех Киргиз-Кайсакских орд(жузов) в государственно-правовое пространство России продвижение в Среднюю Азию невозможно.

Однако сложилась такая ситуация, когда Российское государство разрешение вопроса, связанного с присоединением новых территорий, вынуждено было оставить до лучших времен. Тем не менее, центральные органы управления государства предписывают «степному адмиралу» Урусову продолжать начатые В.Н. Татищевым дипломатические процессы по включению Средней Киргиз-Кайсакской Орды(жуза) в российское подданство. В.А. Урусову предписывалось принять срочные меры для обеспечения принятия российского подданства Средней Киргиз-Кайсакской ордой (жузом)³⁰³.

Исполняя поручение императрицы, в сентябре 1740 г. в Орской крепости В.А. Урусов принял знатных старшин Эрали и Нурали, сыновей хана Абулхаира, присягнувших на верность русской императрице. Также В.А. Урусов принял и нового хана Средней Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абдул Мамеда, который, в свою очередь, тоже принес присягу на верность российской короне. Тексты речей, присяги и журнальная запись проведенного церемониала данного мероприятия были отправлены в Санкт-Петербург³⁰⁴.

Кроме того, «степному адмиралу» В.А. Урусову предстояло разрешить вопрос с переносом г. Оренбурга на новое место. В соответствии с именованным указом ему было предписано строить новый Оренбург при Красной горе, прежний Оренбург переименовать в Орскую крепость, а Абулхаира-хана известить, что Оренбург будет построен на новом месте. При этом нужно было

³⁰³ Там же. С.871.

³⁰⁴ РГАДА Ф.248. Оп. 3. Кн.143. Д.17. Л.82–98.

привести ему доводы, для чего определено перестроение города Оренбурга, а именно то, что место, на котором прежний г. Оренбург построен, неудобно как к укреплению, так к поселению людям. Новое местоположение города будет более удобным для организации торговли, поскольку сократит как сроки, так и расстояние доставки товаров³⁰⁵. Политически этот перенос Оренбурга нужно было преподнести таким образом, чтобы не возникло сомнений в неисполнении русским государством взятых на себя обязательств перед ханом Абулхаиром при вхождении последнего в российское подданство.

В то же время правительство Российской империи, осознавая невозможность прогнозирования постоянно изменяющейся обстановки на юго-восточных рубежах, предоставляет В.А. Урусову свободу маневра при принятии организационных, военно-политических решений, но в рамках ранее данных инструкций и указов³⁰⁶.

Князь В.А. Урусов был сосредоточен на решении внутренних проблем вверенного ему края. Он стремился продолжать начинания, предпринятые его предшественником В.Н. Татищевым по вопросу приобщения местного инородческого и приграничного населения к образовательному процессу, тем самым мотивируя вхождение местных народов в культуру повседневности Российского государства. Процесс устройства образования для князя, в свое время руководившего системой подготовки военно-морских специалистов, был не нов. В.Н. Витевский отмечал, что В.А. Урусов, стараясь приобщить инородческое население к образованию, собрал все школы в доме князя Михаила Андреевича Белосельского, заботился об их улучшении и информировал Татищева об успехах и о том, что руководит этим процессом П.И. Рычков³⁰⁷. Таким неожиданным образом переплелись судьбы военно-

³⁰⁵ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ.Т.Х. №.7876; Аминов Р.Р. Указ соч. С.40.

³⁰⁶ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ.Т.Х. №.7876.

³⁰⁷ Цит. по: Витевский В.Н. И.И. Неплюев и Оренбургский. Указ. соч. С.176.

морских офицеров русского флота: адмирала В.А. Урусова и поручика флота М.А. Белосельского, который в свое время был сослан навечно в Оренбургскую комиссию.

Кроме того, перед князем В.А. Урусовым была поставлена задача по организации оборонительной, транспортно-логистической инфраструктуры «от пристани и до пристани». В именном указе от 20 августа 1739 г. В.А. Урусову, главному командиру Оренбургской комиссии, предписывалось г. Оренбург возводить на найденном новом месте у Красной горы, а от этого места, вниз по Яику и по реке Самаре до Красно-Самарска и от Красной горы вверх по Яику до Верхояицкой пристани, построить укрепления в удобных к поселению и безопасных местах³⁰⁸.

Таким образом, В.А. Урусов руководил закладкой нового Оренбурга при урочище Красная гора, реконструкцией и модернизацией Табынской и Верхнеяицкой пристаней, тем самым предопределяя строительство фундамента, необходимого для достижения предстоящей, но отложенной на время стратегической цели. Проведя инспектирование крепостных сооружений и укреплений, В.А. Урусов приступил к строительству пограничной линии, рекогносцировав места, отвечающие не только целям обороны, но и безопасности и жизнедеятельности гарнизонов при неожиданных набегах неприятеля³⁰⁹. Сделав соответствующие выводы по результатам инспектирования, князь В.А. Урусов после исследования реки Сакмары принял решение о строительстве девяти крепостей, начиная от верховьев и до устья, а в качестве гарнизонов заселить их ландмилицкими полками³¹⁰.

³⁰⁸ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.Х. №.7876. С.867–868.

³⁰⁹ Там же.

³¹⁰ Стариков Ф.М. Историко–статистический очерк Оренбургского казачьего войска с приложением статьи о домашнем быте оренбургских казаков, рисунков со знамен и карты. Оренбург., 1891. С.56.

Правительством была активирована переселенческая политика, в том числе речь шла о переселении на Оренбургские земли малороссийских черкас. Во исполнение данного указа В.А. Урусовым была создана специальная экономическая контора в рамках администрации Оренбургской комиссии³¹¹. Данное подразделение занималось делами переселенцев, установлением специальных льгот³¹². Льготы предоставлялись также и русским переселенцам по прежнему указу императрицы Анны Иоанновны от 3 августа 1736г³¹³.

Перенос Оренбурга на новое место и начатое строительство укрепленной линии требовало привлечения большого количества мастеровых людей. В связи с этим 31 июля 1739 г. последовал указ «О сборе с плотников Олонецкого уезда и крестьян Сибирской губернии с 240 душ по человеку, об употреблении первых в Адмиралтейство к строению кораблей, а последних на поселение в Оренбург и другие строящиеся крепости по Яику»³¹⁴. Право распределения контингента строителей возлагалось на командира Оренбургской комиссии в тесном сотрудничестве с губернатором Сибирской губернии. Особо в указе Правительствующего сената было прописано, чтобы переселенцы как можно скорее были наделены землей, на которой они смогли бы организовать пашню для своего пропитания, а также изготовить необходимое для содержания своих домов³¹⁵. По сути дела, «степной адмирал» стоял у истоков создания Оренбургской пограничной линии.

Мы полагаем, что на первоначальном этапе руководства Оренбургской экспедицией В.А. Урусов в 1740 г. пользовался определенным доверием со стороны местного населения. В период инспектирования и осмотра уже построенных фортификационных сооружений, в чем адмирал В.А. Урусов имел

³¹¹ РГАДА. Ф.248. Оп.3. Кн.143. Д.4. Л.19-33.

³¹² Буканова Р.Г. Города-крепости. Указ. соч. С.183-184.

³¹³ РГАДА. Ф.248. Оп.3. Кн.135. Д.20. Л.378-398 об.

³¹⁴ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. X. №.7861.

³¹⁵ Там же.

определенный опыт³¹⁶, местные башкиры показали и провели его более короткой дорогой до Уфы из Орска. До В.А. Урусова предыдущая дорога, по которой продвигался к Орску И.К. Кирилов, проходила через ущелья Губерлинских гор, свое название которые получили от реки Губерля (в переводе с башкирского «бурлящая») – правого притока р. Урал. Это представляло определенную сложность при движении значительного контингента войск и транспортного обоза. Более удобный перевозочный маршрут в свое время от И.К. Кирилова местным населением был скрыт. По мнению В. Г. Семенова и В. П. Семенов, «степной адмирал» В.А. Урусов при движении маршем во главе воинского контингента к Орску открыл короткий и удобный путь³¹⁷, что, согласимся, маловероятно без помощи коренного населения. Наш вывод основан на описании короткого пути к Орской крепости П.И. Рычков в книге «Топография Оренбургской губернии», где автор прямо указывает на то, что этот путь В.А. Урусову подсказали местные верные башкиры³¹⁸. П.И. Рычкову вторит и В.Н. Витевский, который в книге «Неплюев и Оренбургский край в прежнем его составе до 1758 года» пишет, что этот путь находился левее существующего, имел один некрутой подъем, был гораздо удобнее³¹⁹.

Значительным фактором, влияющим на социально-экономическое развитие края, являлся процесс организации и модернизации торговли, причем с предоставлением таможенных льгот участникам торгового оборота. Выполнение задачи, поставленной перед руководителями Оренбургской комиссии – «...торгу в новом Оренбурге быть», требовало от В.А. Урусова невероятных усилий. Торговля рассматривалась как немаловажный источник финансового пополнения как центрального, так и местного бюджета, но на

³¹⁶ МИРФ. Указ. соч. Т. VIII. С.479.

³¹⁷ Семенов В.Г. Семенова В.П. Указ. соч. С.36.

³¹⁸ Рычков П.И. Топография. Указ. соч. С.333.

³¹⁹ Витевский В.Н. И.И. Неплюев и Оренбургский. Указ. соч. С.175.

первых порах никто из купцов не хотел торговать в новопостроенном городе. Чтобы привлечь купцов в Оренбург, были установлены преференции торговцам из Бухары и иных восточных стран: при осуществлении торговли в Оренбурге льготы устанавливались сроком на 10 лет. Задача привлечения купцов в Оренбург решалась также традиционным способом – правительственными указами о переселении определенных групп населения из внутренних уездов и городов. В частности, было велено «на первый случай в новый Оренбург определять первостатейных купцов из Казанской губернии...»³²⁰

Большое внимание по-прежнему уделялось организации внешней торговли. Попытки отправить торговые караваны из новопостроенного Оренбурга в среднеазиатские ханства предпринимались и при В.Н. Татищеве, но существовала угроза ограбления караванов. «Степной адмирал» тоже отправил торговый караван в Ташкент, однако он был разграблен киргизкайсаками³²¹. В разведывательных целях под видом торгового человека вместе с караваном должен был отправиться и геодезист, капитан Яков Фелистов, назначенный В.А. Урусовым, но его командировка не состоялась ввиду возбуждения против него уголовного дела. Я. Фелистов вместо Ташкента был этапирован в г. Новгород по обвинению в убийстве³²².

После внесения корректив Российским правительством в план Оренбургской комиссии, по представлению В.Н. Татищева, «...строение на Аральском море отложить...наперед надлежит тамошние места описать»³²³, обязанность строительства пристани и флота на Аральском море отпала. Строительство флота уже не вменялось в обязанность В.А. Урусова. Оренбургская комиссия уже не имела того значения, что прежде. Это в первую

³²⁰ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. X. №.7876.

³²¹ РГАДА. Ф.248. Оп.13. Кн.138. Д.24-25. Л.318-326 об.

³²² Там же. Кн.140. Д.15. Л.666-678.

³²³ Там же. Л.675.

очередь сказалось на комплектовании ее личного состава, который стал пополняться за счет ссыльных, в том числе и морских офицеров. Например, лейтенанты Чириков и Маслов, мичман Карпов были сосланы в Оренбург за взятки с лишением чинов и имений³²⁴. В дальнейшем они были амнистированы³²⁵. Ссылные военно-морские офицеры русского флота: Алексей Карпов, Иван Чириков, Яков Лавин, Алексей Маслов, Порфирий Орлов – профессионалы морского дела. Они были определены В.А. Урусовым вахтерами в провиантских магазинах³²⁶. Примечательно, что в ссылку к «степному адмиралу» отправляли и матросов. За отказ принять присягу на верность Иоанну Антоновичу в 1741 г. матроса Максима Михайловича Толстова (Толстого) отправили в Оренбург на вечное поселение, впоследствии реабилитировали с присвоением звания сухопутного капитана и денежным вознаграждением³²⁷. Ссылные – геодезист Муравин и инженер Назимов – приняли участие в экспедиции по описанию Аральского моря.

Справедливости ради необходимо отметить, что именно под руководством князя В.А. Урусова при его жизни успешно состоялась экспедиция по описи части Аральского моря и сухопутного маршрута в Хиву. По свидетельству П.И. Рычкова, «в экспедицию были назначены ссылные геодезист Муравин и инженер Назимов, причем Муравин описал тракт от Орска до Хивы и часть Аральского моря и ландкарту учинил, а Назимов снял план города Хива»³²⁸. В описную экспедицию командиром, как пишет В.Н. Витевский, был послан поручик Д. Гладышев³²⁹. Они также собрали сведения о судьбе плененных русских людей. Выяснилось, что только в одном

³²⁴ РГАВМФ. Ф.216. Оп.1. Д.49. Л.24-36.

³²⁵ РГАДА. Ф.248. Оп.10. Кн.584. Д.18. Л.520-525.

³²⁶ РГАДА. Ф.248. Оп.3. Кн.143. Д.13. Л.73-74.

³²⁷ РГАДА. Ф.248. Оп.10. Кн.582. Д.25. Л.266-280 об.

³²⁸ Рычков П.И. История Оренбургская. Указ. соч. С.118.

³²⁹ Цит. по: Витевский В.Н. И.И. Неплюев и Оренбургский. Указ. соч. С.176.

городе Хиве содержатся в плену взятые из команды А. Бековича-Черкасского, как русские, так калмыки и иноземцы, с три тысячи человек, о которых он знает точно³³⁰. Эти сведения Д. Гладышеву были сообщены яицким казаком Андреем Бородиным.

О поездке из Орска в Хиву и обратно, совершенной в 1740–1741 годах Гладышевым и Муравиным, Я. В. Ханыков сообщает, что результатов этой экспедиции было два: были составлены путевые заметки участников с комментариями и приложениями и карта пути с описанием движения от Орской крепости через устье Сыр-Дарьи до города Хивы и обратно³³¹.

Наш тезис о деятельности «степного адмирала» В.А. Урусова по включению башкирского общества в государственно-правовое пространство Российского государства в полной мере подтверждает мнение В. Н. Витевского, который считал, что именно действиями Кирилова, Татищева, и Урусова Оренбургский край был введен в общую административную систему Российской империи, а его разнообразные органы управления были подчинены вертикали власти. Именно эти деятели, развивая и устраивая все стороны жизнедеятельности края, готовили его к исполнению воли Петра Великого по превращению Оренбургского края в форпост юго-восточной политики Российского государства. Доводить эту задачу до логического завершения предстояло И.И. Неплюеву³³². Необходимо отметить, что деятельность В.А. Урусова по преобразованиям в Оренбургской комиссии регулировал Правительствующий Сенат. В соответствии с именными указами, указами Сената ему вменялась в том числе организация военного, административного и финансового управления краем³³³.

³³⁰ Ханыков Я.В. Поездка из Орска. Указ. соч. С.18.

³³¹ Там же. С.3.

³³² Витевский В.Н. И.И. Неплюев и Оренбургский. Указ. соч. С.176.

³³³ РГАДА. Ф.248. Оп.3. Кн.143. Д.24. Л.245-277, 280-289.

Тем самым, «степной адмирал», князь В.А. Урусов успел укрепить плацдарм для последующих действий. Он положил, в том числе, начало строительству транспортно-логистической инфраструктуры в этом регионе, установив более удобный маршрут от Уфы до Орска, модернизировал и строил оборонительные фортификационные укрепления пограничной зоны, обеспечивал вхождение приграничной Средней Киргиз-Кайсакской орды (жуза) в подданство Российского государства. Самым существенным достижением Российского государства в преддверии образования Оренбургской губернии стало то, что В.А. Урусов способствовал включению края в общероссийское государственно-правовое пространство.

Деятельность И.И. Неплюева, военного моряка, адмирала, не прославившего себя ни громкими победами, ни конфузными поражениями на театре морских сражений в столь бурный «петровский век», ни заговорщическими интригами или фаворитизмом при императорском дворе является ярким примером верному служению Отечеству. Вся государственная деятельность И.И. Неплюева полностью отдана служению Отечеству. На наш взгляд, именно отсутствие таковых сведений, но наличие государственного подхода во всей деятельности И. И. Неплюева и определили его принадлежность к высшему чиновничеству России, заботившемуся прежде всего о пользе и процветании России³³⁴.

Историческая личность первого губернатора Оренбургской губернии и в современности вызывает значительный интерес исследователей. Проведя тождественное сравнение ранних первоисточников и современных публикаций, мы пришли к выводу, что некорректным и спорным является мнение современного оренбургского историка Д.А. Сафонова о деловых и

³³⁴ Буканова Р.Г. Насыров К.З. Контр-адмирал Иван Иванович Неплюев – реформатор материальной культуры Оренбургского края. // Федеральное архивное агентство. Российский государственный архив Военно-Морского Флота. Елагинские чтения. СПб., 2014. Вып.7. С.58.

профессиональных качествах первого губернатора Оренбургской губернии, опубликованное им в книге «Начало оренбургской экспедиции (создание Оренбургской губернии в середине XVIII века)», где он пишет о том, что при рассмотрении списка его служебной карьеры становится очевидным, что знания и опыт были в новой для И. И. Неплюева ипостаси малопригодны³³⁵, ведь он никогда не руководил крупными административными образованиями государства, никогда не занимался какими-либо грандиозными стройками, никогда не контактировал с кочевыми племенами.

Однако послужной список И. И. Неплюева содержит совершенно иные сведения, не подвергающиеся сомнению, как-то: опыт администратора – Киевский генерал-губернатор; администратор крупного производства, осуществляющий общее руководство массовым строительством судов, что явилось и немаловажным посылом для его назначения на должность командира Оренбургской комиссии. Таким образом, И.И. Неплюев обладал опытом как главный строитель и смотритель строительства конкретных военных кораблей в Санкт-Петербурге, контр-адмирал. К тому же, он дипломат-востоковед, определенный на эту должность именным указом Петра I, был посланником в Османскую империю в качестве резидента морского флота и на основании вышеприведенного указа адмиралтейств-коллегией направлен в коллегия иностранных дел³³⁶. Итак, очевидно, что И. И. Неплюев имел огромный дипломатический опыт, причем в тюркском мире, что было весьма существенным при отнюдь непростых отношениях с местными и приграничными народами, исповедующими ислам³³⁷. На наш взгляд, именно этот фактор и возымел, наряду с иными, превалирующее значение при его определении центральной властью государства в главные командиры

³³⁵ Сафонов Д.А. Указ. соч. С.67.

³³⁶ МИРФ. Указ. соч. Т.IV. С.444.

³³⁷ Витевский В.Н. И.И. Неплюев, верный слуга. Указ. соч. С.231.

Оренбургской комиссии. Основная задача, решение которой вменялось И.И. Неплюеву, – разрешение киргиз-кайсацкого вопроса, которое заключалось в скорейшем включении Старшей и Средней Киргиз-Кайсацких орд (жузов) в подданство Российского государства. Установление сухопутно-морских торговых маршрутов из акватории Аральского моря в повестке дня не было даже обозначен. Перед И.И. Неплюевым не ставились задачи и по модернизации башкирского общества, эти вопросы заняли как бы второстепенную роль. Напротив, преобразование огромной территории в плацдарм для дальнейшей экспансии Российского государства в Среднюю Азию, отыскание и использование природных богатств башкирских земель – вот что занимало наряду с Киргиз-Кайсацким вопросом главенствующее положение.

Мы рассматриваем деятельность И.И. Неплюева исключительно через призму становления под его руководством Оренбургского края как будущего плацдарма для установления сухопутно-морского пути в Среднюю Азию через акваторию Аральского моря. Наиболее значителен вклад И.И. Неплюева в обустройство обширного Оренбургского края, который именно в период его деятельности был преобразован в Оренбургскую губернию в 1744 г. Этот огромный по территории юго-восточный регион Российской империи, в политическом, экономическом и культурном развитии которого, включая и реформирование материальной культуры, определяющую роль сыграл И.И. Неплюев, именно благодаря ему вплоть до середины XIX в. назывался Оренбургским краем. В.И. Пистоленко в своей книге «Из прошлого Оренбургского края» пишет, что Оренбургский край занимал огромную территорию и в 1775 году имел примерно следующие границы. На западе в состав края как конечные точки входили города Гурьев и Самара, далее граница простиралась по р. Волге и от устья р. Кама вверх по Каме. На севере граница шла от Камы севернее Кунгура через Екатеринбург, далее по р. Исеть до

впадения ее в р. Тобол. На востоке по р. Тобол до устья р. Уй, далее по р. Нура до устья р. Ишим, уходя далее несколько на Запад, линия границы упиралась в реку Сыр-Дарья. На юге граница проходила по Сыр-Дарье через Аральское море до Каспийского и по берегам последнего до г. Гурьева³³⁸. Следует отметить, что территория Оренбургской губернии XVIII в. в 12,5 раз превышала территорию Оренбургской области Российской Федерации и включала в себя почти 30 % территории современного Узбекистана, Каракалпакстан – ранее Каракалпакская АССР в составе Узбекской ССР.

В настоящее время, когда тема роли личности в истории государства становится актуальной и когда движущей силой политического и социально-экономического развития государства и его регионов является самоотверженное, высокопрофессиональное, умное, человечное и предельно государственное исполнение чиновниками всех рангов, стоявших перед ними задач, жизнь и государственная деятельность И.И. Неплюева может служить примером.

Обратимся к биографии И.И. Неплюева. Он родился в 1693 г. в небогатой дворянской семье. В 1714 г. был отдан в Новгородскую математическую школу. И.И. Неплюев, поступил в Морскую академию в день ее открытия – 1 октября 1715 г. Далее И. И. Неплюев, после стажировки в Ревеле на корабле «Архангел Михаил», в числе 27 гардемарин был отправлен в Корфу (Венеция). Там он пробыл до 1720 г. и в совершенстве овладел искусством управлять галерой. Кроме того, он, исполняя инструкции Петра I волонтерам³³⁹, смог предоставить аттестат о праве на самостоятельное управление галерой в качестве командира судна, что сыграло существенную роль при последующей проверке его знаний и навыков по морскому делу.

³³⁸ Пистоленко В.И. Из прошлого Оренбургского края. Чкалов., 1939. С.1.

³³⁹ Бескровный Л.Г. Хрестоматия русской военной истории. М., 1947. С.162.

В.Н. Витевский пишет, что ободрённый самим Государем, Неплюев отвечал бойко и дельно. Государь остался очень доволен его ответами и тут же наградил Неплюева чином лейтенанта морского галерного флота. Тогда же Пётр Великий приказал Неплюеву состоять при своей особе и назначил его главным командиром над всеми морскими судами, строившимися в Петербурге. Кроме того, Неплюев некоторое время был также переводчиком при иностранных министерствах. Павленко Н. И. в своей книге «Петр Великий» приводит реплику Петра I из диалога с И.И. Неплюевым, состоявшегося между ними при встрече 1 июля 1720 г. на экзамене в Адмиралтейств-коллегии: «Видишь, братец, я и царь, да и у меня на ладонях мозоли, а все от того показать вам пример и, хотя б под старость, видеть мне достойных помощников и слуг Отечеству»³⁴⁰.

По нашему мнению, очевидно, что император российский весьма положительно оценил познания И.И. Неплюева в «корабельной архитектуре»³⁴¹ и относился с полным доверием к исполнению последним своих обязанностей по службе. В соответствии со списком русских военных судов, заложенных на стапелях Санкт-Петербурга и строившихся в 1720–1721 гг., когда обязанности главного командира и смотрителя над строящимися кораблями исполнял И.И. Неплюев³⁴², без его внимания не могли остаться такие корабли Балтийского флота, как «Фридрихштадт» – 3-х палубный, 90/96 орудий; «Норд Адлер» – 3-х палубный, 78/80/88 орудий; «Астрахань» – 2-х палубный, 66 орудий; «Св. Петр» – 3-х палубный, 80/88 орудий³⁴³ (без учета всех остальных более малого водоизмещения).

Чин капитана I ранга ему был пожалован Петром I за дипломатические заслуги в качестве русского резидента, а затем и в ранге посла в Османской

³⁴⁰ Цит. по: Павленко Н.И. Петр Великий. М., 1998. С.483; Витевский В. Н. И.И. Неплюев, верный слуга. Указ. соч. С.15.

³⁴¹ Лукашевич С.П. Краткий военно-морской словарь. Л., 1939. С.36.

³⁴² РГАВМФ. Ф.212. Оп.11. Д.348. Л.24.

³⁴³ Веселаго Ф.Ф. Список морских. Указ. соч. С.46.

империи (1721–1735 гг.). Современные исследователи не обращают внимание на еще один малоизвестный факт из биографии адмирала И.И. Неплюева приходилось заниматься и контрразведывательной деятельностью, что инициировало принятие специального указа Синода. Он, будучи в Османской империи, проанализировал ситуацию и сделал вывод о том, что маршрутными разведчиками турок могут быть всякого рода богомольцы и духовные лица, которые прибывали в Константинополь с Украины и разных мест России. Об этом И.И. Неплюев, в целях упорядочивания процесса и контроля за странниками, доложил в Правительство. В указе Синода от 15 октября 1722 «О не отпуске духовных лиц за границы для богомолья в Константинополь и во Иерусалим без особого указа из Синода» говорилось: действия богомольцев, приходящих в Иерусалим и Константинополь как из России, так и из Украины вызывают подозрение и беспокойство у военно-морского резидента И.И. Неплюева. Паломничество прекратить³⁴⁴.

Результатом многовекторной деятельности И.И. Неплюева на посту военно-морского резидента России в Османской империи стал договор «Трактат, заключенный в Константинополе между российским резидентом Неплюевым и великим визирем Ибрагим пашей о согласии Российского двора с Турецким, по поводу явившегося в Персии самозванца Махмуда, на присоединение Персидских провинций к России и Османской империи по их прикосновенности к границам того и другого Государств» от 12 июня 1722 г., в соответствии с которым к Российской империи присоединялись земли персидских областей, лежащих на побережье Каспийского моря. Таким образом под юрисдикцию Российского государства, по вышеуказанному договору, отходили Гилян, Мазендаран и Астрабад, а также города Баку и Дербент³⁴⁵.

³⁴⁴ ПСЗРИ 1 – Е СОБРАНИЕ. Т. VI. №.4108.

³⁴⁵ Там же. Т. VII. №.4531.

Далее в трактате определяются границы с установкой пограничных знаков. Становится очевидным факт колоссальной работы, проделанной И.И. Неплюевым для установления мира с «Высокой Портой»³⁴⁶. 17 июля 1728 г. И.И. Неплюев указом Верховного тайного совета был произведен в чин капитан-командора, как отмечалось в вышеназванном указе, за долговременную и усердную работу по защите интересов Российского государства при турецком дворе, но в то же время денежное содержание И.И. Неплюева было оставлено на прежнем уровне³⁴⁷.

В 1730 г. императрицей Анной Иоанновной И.И. Неплюев был произведен в чин шаутбенахта*. В дальнейшем служебная деятельность И.И. Неплюева не была связана с военно-морским флотом. В 1736 г. он был произведен в тайные советники, в 1740 г. назначен губернатором в г. Киеве.

В начале правления Елизаветы Петровны И.И. Неплюев по ложному обвинению был арестован, лишен чинов и наград, но вскоре его оправдали и отправили в Оренбургский край, где он находился с 1742 по 1758 гг. Таким образом, наиболее активный период деятельности И.И. Неплюева относится к первой половине XVIII века.

Цели и задачи, стоявшие перед Оренбургской комиссией к моменту, когда ее возглавил И.И. Неплюев, Российским государством были кардинально скорректированы. Строительство порта и флота на Аральском море было исключено из реализации задач Оренбургской комиссии, но программа ее все же оставалась весьма объемной. Задачи, требующие разрешения, были доведены до логического завершения И.И. Неплюевым, возглавившим Оренбургскую комиссию в 1742 г. и ставшим последним ее начальником, и первым губернатором учрежденной 15 марта 1744 г. Оренбургской губернии³⁴⁸. С этой

³⁴⁶ Ратификация договора турецким султаном Ахметом III состоялась 13 января 1725 г.

³⁴⁷ МИРФ. Указ. соч. Т.V. С.560.

³⁴⁸ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т.XII. №8901.

даты Оренбургская комиссия прекратила свое существование, все программы и ее дела, в том числе регулирование отношений с приграничными народами, как правопреемнику, указ Правительствующего Сената предписывал разрешать основателю Оренбургской губернии И.И. Неплюеву.

Российское правительство приступило к проведению военно-административной реформы в целях окончательного разрешения башкирской проблемы – устранения причин, способствующих возникновению восстаний башкирского народа и яицкого казачества. И.И. Неплюев способствовал окончательному закреплению территории Башкирии и земель Яицких казаков в составе России. Ф.М. Стариков в своей книге «Историко-статистический очерк Оренбургского казачьего войска с приложением статьи о домашнем быте оренбургских казаков, рисунков со знамен и карты» приводит пример организации И.И. Неплюевым обороноспособности Исетской укрепленной линии, выделением на ее защиту контингента казаков Исетского казачьего войска, с административным центром в крепости Челябинская, образовании провинций, которые в дальнейшем вошли в Оренбургское казачье войско и Оренбургскую губернию³⁴⁹. Стараниями И.И. Неплюева было принято положение об Оренбургском казачьем войске³⁵⁰.

Почтовые и транспортные тракты, заложенные под руководством И.И. Неплюева еще в 1752 году между Оренбургом, Челябинской и Троицкой крепостями протяженностью более 700 км и в настоящее время являются составной частью не только транспортной инфраструктуры Оренбургского края, но и Южного Урала в целом. Именно установление удобных и безопасных трактовых путей способствовало укреплению связей России со странами

*здесь и далее см. Приложения.

³⁴⁹ Стариков Ф.М. Указ. соч. С.28.

³⁵⁰ Там же. С.79.

Средней Азии. Вне сомнения, это один из факторов, повлиявших на вхождение приграничных народов в государственно-правовое пространство России.

В целях модернизации юго-восточных границ Российской империи И.И. Неплюев приложил немало усилий для обороноспособности юго-восточных рубежей государства, поскольку огромный край протяженностью от Каспийского моря и до Аральского был совершенно не защищен, не было почти ни одного укрепленного фортификационного сооружения. В таких условиях о планах становления и развитии торговли и промышленности речи вообще быть не могло. Каждый торговый караван, каждое промышленное предприятие пришлось охранять целым войсковым объединением как от казахов, калмыков, так и от разбойнических шаек каракалпаков, кашгарцев, хивинцев и других среднеазиатских народов³⁵¹.

Второй «степной адмирал» докладывал в Петербург о том, что торговля с восточными народами сосредоточена в укрепленных городах и крепостях Оренбургского края в связи с опасностью разграбления караванов, идущих в Хиву, Бухару, Ташкент, в киргиз-кайсацкие улусы кочевыми племенами³⁵².

С первого же года управления гигантским по территории краем И.И. Неплюев начал строить укрепленные линии и заниматься увеличением гарнизонного воинского контингента³⁵³. Как пишет В.Н. Витевский в своей книге «И.И. Неплюев, верный слуга своего Отечества, основатель Оренбурга и устроитель Оренбургского края», при Неплюеве было во всем Оренбургском крае около 114 укрепленных мест, из которых более половины были основаны, устроены и заселены благодаря заботам и трудолюбию умного и осторожного

³⁵¹ Витевский В. Н. И.И. Неплюев, верный слуга. Указ. соч. С.38-39.

³⁵² РГАДА. Ф.248. Оп.3. Кн.136. Д.28. Л.183-196 об.

³⁵³ РГАДА. Ф.248. Оп.3. Д.26. Л.147-153; Д. 27. Л.155-182.

Неплюева. После устройства крепостей, конечно, понадобились и военные силы для их заселения и обороны³⁵⁴.

Необходимо отметить, что строительство городов-крепостей на территории Оренбургского края велось и при прежних командирах Оренбургской экспедиции (комиссии). Как отмечает в своей книге «Города-крепости юго-востока России в XVIII веке» Р.Г. Буканова, строительство крепостей осуществлялось и прежними руководителями Оренбургской экспедиции и началось еще в 1736 г. Она также описывает и характеризует расположенность этих крепостей в Зауралье, на южных и юго-западных границах, на реках Самара, Яик³⁵⁵.

Усилия И.И. Неплюева увенчались успехом. Вот как он в своих воспоминаниях описывал этот процесс: «С 1745 г. знатный торг в Оренбурге возымел начало»³⁵⁶. Также И.И. Неплюев инициировал и соперничество в вопросах русско-восточной торговли с другим регионом Российской империи – Астраханью, желая превратить Оренбург в единственный центр торговли России со странами Востока³⁵⁷.

Был период в 1775 г., когда наступил процесс стагнации в международной торговле, вызванный беспорядками в Персии и войной Соединенных Штатов Америки, способствовавший оживлению торговли через Оренбург. К.И. Габлиц в своей работе «Исторический журнал бывшей в 1781–1787 годах на Каспийском море русской эскадры под командованием флота капитана 2 ранга графа Войновича с приложением карты» пишет, что это случилось в период, когда разразился общемировой кризис. Ведущие европейские государства были

³⁵⁴ Витевский В.Н. И.И. Неплюев, верный слуга. Указ. соч. С.43.

³⁵⁵ Буканова Р.Г. Города и крепости. Указ. соч. С.122–123.

³⁵⁶ Неплюев И.И. Записки Ивана Ивановича Неплюева 1693 – 1773. СПб., 1893. С.139.

³⁵⁷ Торопицын И.В. Соперничество Астраханских и Оренбургских властей за лидерство в реализации внешнеторговой политики России на среднеазиатском направлении в XVIII в./ Астраханские петровские чтения «Россия – Астрахань – Восток: интегральное взаимодействие (к 300-летию образования Астраханской губернии)». С 13-17.

заняты войной в Новом свете, и в 1775 г. произошел благоприятный для России случай. Морские международные коммуникации стали небезопасными для движения товаров. Индийские купцы вынуждены были пользоваться долгими сухопутными маршрутами, а для сбыта своих товаров и приобретения новых приезжать за ними чрез Бухару и Хиву в Оренбург³⁵⁸. Характеризуя службу И.И. Неплюева на посту губернатора Оренбургского края, Р.Г. Буканова отмечает, что, по ее мнению, самым главным итогом деятельности И.И. Неплюева следует, по-видимому, считать превращение Оренбурга в губернский город и подготовку губернской реформы в Башкирии³⁵⁹.

В завершение второй главы диссертации следует отметить, что попытка реализации каспийской концепции Петра I предпринималась на протяжении всего XVIII столетия. Воплощение в жизнь идеи Петра I по открытию сухопутно-морского пути к странам Средней Азии, Индии и Китаю являлось одним из главных аргументов при организации Оренбургской экспедиции 1734-1742 гг. и первой экспедиции на Арал под руководством Д. Гладышева 1740-1741 гг.

Основная тяжесть по выполнению этой непосильной для того времени задачи легла на плечи офицеров императорского Военно-Морского Флота, направленных в отдаленный степной край. Среди них были морские и адмиралтейские чины: адмиралы, поручики флота, боцманматы, матросы 1 и 2 статьи, галерные мастера и ученики, комендоры, конопатчики и многие другие специалисты корабельного дела. Яркими представителями, оставившими свой след в истории освоения сухопутно-морского пути к странам Средней Азии, были адмиралы И.И. Неплюев, В.А. Урусов, будущий адмирал, князь

³⁵⁸ Габлиц К.И. Указ. соч. С. VI.

³⁵⁹ Буканова Р.Г. Города и крепости. Указ. соч. С.151.

М.А. Белосельский, а также офицеры П.С. Бахметев, Ф. Базанин и многие другие.

Однако парадокс заключался в том, что, будучи кадровыми офицерами императорского Военно-Морского Флота, направленными в еще не освоенное степное пограничье Южного Урала, они в силу сложившейся исторической действительности были вынуждены заниматься исполнением несвойственных им задач. Благодаря их деятельности, на территории Башкирии были построены Верхнеяицкая и Табынская пристани, множество городов-крепостей, в том числе г. Оренбург, проложены почтовые тракты, проведена реформа по административно-территориальному переустройству края, завершившаяся учреждением Оренбургской губернии. Описание Аральского моря, а тем более и овладение им оказалось непосильной задачей. Выполнение заявленного проекта по строительству флота и морской портовой инфраструктуры не представилось возможным. В таких условиях прокладка сухопутно-морского пути к странам Средней Азии, Индии и Китаю осталась нереализованной попыткой. Организация «восточной» торговли, центром которой должен был стать губернский город Оренбург, в полном масштабе также не состоялась и не отвечала интересам государства. Вместе с тем нельзя не отметить, что в XVIII в. была создана необходимая инфраструктура и материально-техническая база для дальнейшего продвижения России в Среднюю Азию. Поэтому главным итогом деятельности «степных адмиралов» В.А. Урусова и И.И. Неплюева следует считать создание плацдарма для дальнейшей экспансии Российского государства на Восток. Установившаяся стабильная общественно-политическая жизнь в Оренбургской губернии способствовала развитию края наравне с другими регионами Российской империи.

Необходимо было придать новый импульс торговым отношениям с Востоком. Российская империя приступила к завершающей фазе установления

сухопутно-морского пути в Среднюю Азию только лишь в первой половине XIX в.

ГЛАВА 3

Аральская экспедиция А.И. Бутакова 1848 г. и ее историческое значение

§1. Создание кораблестроительной базы Аральской экспедиции в первой половине XIX века. Оренбургская верфь

В первой четверти XIX в., несмотря на достижения военно-морских офицеров русского флота в описании Каспийского моря, установление лоций безопасных морских маршрутов к его туркменскому побережью, постоянных торговых отношений со Среднеазиатскими ханствами Российскому государству через акваторию Каспийского моря учинить не удалось. Несмотря на попытку оживления каспийской концепции Петра I в ходе экспедиции Н.Н. Муравьева в Хиву и Бухару, Российскому государству пришлось перенаправить вектор внешней политики в юго-восточном направлении. Произошедшие геополитический потрясения в Западной Европе продемонстрировали Российскому государству, что дальнейшее развитие страны возможно лишь в юго-восточном направлении. Произошла замена географического района как плацдарма для юго-восточной экспансии Российского государства. На арену реализации каспийской концепции Петра I выходило Аральское море и среднеазиатские ханства с их водными ресурсами в целях организации торговли со странами Востока.

Государство осознавало, что только организация полномасштабной торговли со странами Востока окажет действенную помощь в пополнении казны империи и улучшении благосостояния страны. На острие имперского продвижения России в юго-восточном направлении находились ее вооруженные

силы и иррегулярные войска, несшие линейную службу на Оренбургской пограничной линии.

Отдельный Оренбургский корпус был сформирован 16 декабря 1816 года по указу императора Александра I. С 1864 г. он был преобразован в войска Оренбургского края. Примечателен состав Отдельного Оренбургского корпуса тем, что в него входили 4 иррегулярных войска: 2 инородческих и 2 русских – Башкирское войско, Калмыцкое войско, Оренбургское казачье войско и Уральское казачье войско³⁶⁰. В дальнейшем, когда продвижение Российской империи в Среднюю Азию перешло в силовую фазу, активное участие в боевых операциях принимали представители Кубанского казачьего войска и малыми силами одерживали победы над многочисленной конницей текинцев³⁶¹.

Строительство морского судна, необходимого для предварительного изучения Аральского моря и его военно-техническое оснащение состоялось благодаря неустанным хлопотам командира Отдельного Оренбургского корпуса и военного губернатора Оренбургского края генерала от инфантерии Владимира Афанасьевича Обручева (1793–1866 гг.). В.А. Обручев занял пост оренбургского генерал-губернатора и командира Отдельного Оренбургского корпуса в начале 1842 г. после назначения прежнего военного губернатора В.А. Перовского членом Государственного Совета³⁶². Его деятельность по управлению воинским соединением подробно изложена в Русском биографическом словаре под редакцией А.А. Половцова. Вступив в должность, он, как и прежние руководители Оренбургской губернии, объехал весь вверенный ему край. В 1846 г. предпринял экспедицию на восточный берег Каспийского моря, где на полуострове Мангышлак им было построено укрепление Новопетровское (ныне – форт Александровский). В следующем 1847 г., желая укрепить за Россией

³⁶⁰ Рахимов Р.Н. Указ. соч. С.165-190.

³⁶¹ Потапов А.Е. Указ. соч. С.19.

³⁶² Русский биографический словарь. Указ. соч. Т. 12. С.68.

Киргиз-Кайсаков и защитить их от набегов соседних азиатских кочевников, В.А. Обручев послал значительный воинский отряд к реке Сыр-Дарья, где в урочище Раим было воздвигнуто укрепление и оставлен гарнизон³⁶³. Таким образом, было обеспечено постоянное присутствие российских войск на подступах к Аралу. Российская империя приступает к завершающей фазе установления сухопутно-морского пути в Среднюю Азию.

Научное обоснование проекта изучения Аральского моря и организации новой экспедиции на Арал в своем докладе правительству, как мы писали в ранее опубликованной статье «Незаслуженно забытые российские офицеры В.А. Обручев и П.С. Мертваго – организаторы исследования Арала»³⁶⁴, изложил адмирал Ф. Ф. Беллинсгаузен. Одновременно им же была предложена кандидатура военно-морского офицера, лейтенанта А.И. Бутакова, как профессионала, способного описать Аральское море и возглавить создаваемую, в случае одобрения проекта правительством, Аральскую экспедицию.

Катализатором для ее начала послужил конфуз, как это в истории нередко и бывает. В 1846 г. капитан отделения генерального штаба Л.П. Шульц, состоявший при командире Отдельного Оренбургского корпуса для поручений (в дальнейшем дослужившийся до генерала), был отправлен командиром корпуса В.А. Обручевым в разведывательных целях на рекогносцировку с целью определения возможностей строительства форта в урочище Раим, при впадении реки Сыр-Дарьи в Аральское море. Одной из задач, поставленных перед ним, было определение возможностей кормовой базы для тяглогового и кавалерийского состава. В ГАОО хранятся сведения о предпосылке начала организации исследования Аральского моря, которые характеризуют эти обстоятельства следующим образом: Л.П. Шульц, обзревая местность, дал о ней «совершенно

³⁶³ Насыров К. З. Незаслуженно забытые. Указ. соч. С.31.

³⁶⁴ Там же. С.32.

неточное понятие правительству, уверяя об изобилиях пахотных и луговых мест, которых, однако ж, на самом деле, в таком значительном количестве вовсе не имеется»³⁶⁵.

Но основным и главным политическим аргументом для принятия решения правительством о закладке укрепления Раим и направлении Аральской экспедиции для исследования Аральского моря послужило сообщение В.А. Обручева о возможном занятии низовьев Сыр-Дарьи англичанами. Представители английской короны издревле проявляли интерес к Аральскому морю в целях оптимизации транспортной составляющей по движению к своей будущей колонии Индии. О происках англичан в Среднеазиатском регионе периодически поступали сообщения. Например, правительству было известно, что еще в 1740 году английские купцы Гок и Томсон проехали из Уральска в Хиву через запад Арала, и один из них вернулся через низовья Сыр-Дарьи. Также поступали сообщения о том, что в 1840 г. английские офицеры Шекспир и Аббот проехали из Хивы и Ургенча в бывшее Петровское укрепление на Каспии³⁶⁶.

Участник заграничных походов русской армии, во время Отечественной войны 1812 года командовавший Отдельным Оренбургским корпусом В.А. Обручев³⁶⁷, как никто другой понимал и верно оценивал не случайность в проявлении интересов английской короны к территориям ханств Средней Азии. Стратегически оценив возможность появления недружественных Российскому государству протекторатов англичан в непосредственной близости от ее юго-восточных границ, он предпринял все зависящее от него для убеждения центрального правительства в срочной необходимости обратить внимание на

³⁶⁵ ГАОО. Ф.6. Оп.6. Д.127. Л.34.

³⁶⁶ Географическо-статистический словарь Российской империи Т.1 под редакцией Семенова Тянь-Шанского В.П. СПб., 1863. С.118.

³⁶⁷ Русский биографический словарь Указ. соч. Т. 12. С.68.

укрепление границ страны и создания дружественных политических образований из местных приграничных народов под флагом Российского государства.

«Из Петербурга, – как писал участник экспедиции А.И. Макшеев, – ему возражали, но он настаивал, говоря, что если мы не займем низовьев Сыр-Дарьи, то могут занять англичане! Ему дали, наконец, разрешение, и в следующем 1847 г. он отправился сам на Сыр-Дарью, взял с собою значительный отряд и все необходимое, как для устройства укрепления, так и для содержания его гарнизона в течение года»³⁶⁸.

Существует мнение о том, что основателями флота, портовых сооружений и первыми мореплавателями на Арале являются исключительно представители Военно-морского ведомства Российского государства. Это, на наш взгляд, представляется не совсем исторически выверенным заключением. Очевидец и непосредственный участник описываемых событий А.И. Макшеев в своем вышеприведенном сочинении указывал на то, что подготовительные работы и закладка укрепления Раим, строительство судов началось «...под командою бывшего моряка, поручика Мертваго»³⁶⁹. Л. Мейер в своей книге приписывает факт установления судоходства на Арале В.А. Обручеву. Он отмечает, что для окончательного укрепления нашей власти на Сыре (р. Сыр-Дарья) В.А. Обручев устроил судоходство по Аральскому морю и Сыру³⁷⁰.

Главная роль В.А. Обручева в овладении Аральским морем, как нам удалось установить, заключалась в создании Оренбургской верфи. Введение понятия «Оренбургская верфь» и ее история впервые представлены в данном диссертационном исследовании. Необходимость создания Оренбургской верфи,

³⁶⁸ Цит. по: Макшеев А.И. Указ. соч. С.54.

³⁶⁹ Там же. С.9.

³⁷⁰ Мейер Л. Киргизская степь Оренбургского ведомства / Сост. Ген. штаба подполк. Л. Мейер. СПб., 1865. С.70.

пусть и временно существовавшей для решения конкретной задачи по строительству кораблей для экспедиций П.С. Мертваго и А.И. Бутакова, возникла после того, как прекратило существование Казанское Адмиралтейство.

Как было уже отмечено в данной работе, практический весь корабельный состав Каспийской флотилии, который принимал участие как в ходе боевых действий на море, так и при описании морской акватории был построен на казанских верфях. Но с наступлением эпохи паровых двигателей Казанское Адмиралтейство перестало соответствовать потребностям Военно-Морского Флота³⁷¹.

В 1826 г. российским правительством была назначена экспертно-ликвидационная комиссия во главе с вице-адмиралом П.М. Рожновым по описанию как корабельных лесов, так и производственных мощностей Казанского и Астраханского адмиралтейств. В своем рапорте П.М. Рожнов докладывал, что Казанское Адмиралтейство «со всеми принадлежащими ко оным зданиям осмотрено было с подробностью в исходе декабря месяца прошлого 1826 г. и весною 1827 при случившемся полноводии»³⁷². Задание, полученное вице-адмиралом П.М. Рожновым, заключалось также в определении возможности продолжения судостроения в Казанском Адмиралтействе. В своем рапорте, отвечая на этот пункт задания, он указывает на невыгодность для казны продолжения строительства судов в Казани. Далее П.М. Рожнов отмечал, что местонахождение Казанского Адмиралтейства не удобно для осуществления судостроения, поскольку спуск на воду построенных судов возможно осуществить только раз в течение календарного года при большой воде в весеннее половодье – в апреле и в начале мая. При несоблюдении этого условия возможна была посадка корабля на мель, как это и случилось в 1820 г.

³⁷¹ Цит. по: Смирнов В.Г. «От карт ветров. Указ. соч. С.75.

³⁷² РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.614. Л.2.

Продолжая свои выводы, вице-адмирал П.М. Рожнов отмечал, что река Казанка практически одиннадцать месяцев непригодна для использования к проводке судов и даже к доставке каких-либо припасов на гребных судах. Отсюда Казанское Адмиралтейство рентабельностью не обладает, поскольку, как отмечал вице-адмирал П.М. Рожнов, длительное время оно простаивает и не приносит пользы для бюджета государства³⁷³.

Приводя доводы в пользу упразднения Казанского Адмиралтейства и продолжения строительства военных кораблей и транспортных судов в Астрахани, вице-адмирал П.М. Рожнов в своем рапорте докладывал, что Астраханская верфь расположена на главной протоке р. Волги со значительными глубиной и шириной, строение судов производится удобно и легко для рабочих, чему много соответствует благоприятный климат, а к спуску судов она способно во всякое время года, кроме непродолжительной зимы. Резюмируя, П.М. Рожнов указывает, что Астраханское Адмиралтейство существует также сто лет и что в нем производилось и производится судостроение с удобством и пользой³⁷⁴. Необходимо отметить, что против ликвидации Казанского адмиралтейства возражал его первоприсутствующий, маркиз А.И. де Траверсе³⁷⁵, сын военно-морского министра на тот момент, маркиза И.И. де Траверсе.

Николай I на основании проделанной адмиралом П.М. Рожновым работы упразднил Казанское Адмиралтейство, высочайше одоббив проект Морского министерства 16 декабря 1827 г³⁷⁶. Личный состав упраздняемого Казанского Адмиралтейства был переведен в перволинейные экипажи действующего флота, туда, где в этом была острая необходимость. Однако упразднение Казанского

³⁷³ Там же. Л.2. об.

³⁷⁴ Там же. Л.4.

³⁷⁵ РГАВМФ. Ф.19. Оп.1-1. Д.15. Л.5.

³⁷⁶ Там же. Л.7.

адмиралтейства окончательно состоялось только лишь в 1830 г. Причиной явилось то, что Казанский кожевенный завод был загружен заказом по изготовлению помповых материалов для нужд флота. Казанский кожевенный завод входил в состав адмиралтейства и военно-морской министр князь Меншиков на окончательное утверждение императора об упразднении Казанского Адмиралтейства согласился только после завершения исполнения заказа кожевенным заводом³⁷⁷.

Создание Оренбургской верфи в планы Российского государства не входило, поэтому нигде в источниках никаких сведений о существовании Оренбургской верфи не встречается. Но если под верфью предприятие для строительства судов, обычно расположенное на берегу реки, озера или то она существовала фактически, но временно. В основе существования Оренбургской верфи присутствовала прежде всего логистика транспортных коммуникаций. Суда для исследования и овладения Аральским морем при существовании Казанского адмиралтейства могли бы доставляться вплотную к г. Оренбургу от Казани по рекам Волга, Самара, Сакмара. Именно таким путем впоследствии и доставлялись первые паровые корабли на Аральское море, но уже из Санкт-Петербурга. Однако постройка кораблей в Астраханском адмиралтействе для нужд предстоящей Аральской экспедиции, разборка, транспортировка и дальнейшая сборка представлялось трудозатратным и нерентабельным процессом. Мы полагаем, что именно этими соображениями и руководствовался сугубо сухопутный офицер, генерал от инфантерии (пехоты) В.А. Обручев.

В дальнейшем Оренбургская верфь, после постройки в 1848 г. А.И. Бутаковым шхуны «Константин», была упразднена. Одновременно в 1747 г производственные судостроительные площадки (стапеля) были развернуты и

³⁷⁷ Там же. Л.7. об.

в укреплении Раим. Мы полагаем, судостроительная площадка в Оренбурге и Раиме была тождественна с той лишь разницей, что шхуны после строительства в Оренбурге разбирались и отправлялись в Раим, где они снова собирались и спускались на воду Сыр-Дарьи. С началом «паровой эры» на Аральском море производственные судостроительные мощности (стапеля) укрепления Раим прошли глубокую модернизацию и были перенесены в Казалинск.

Кораблестроение в г. Оренбурге началось с того, что В.А. Обручев обратился в военно-морское ведомство, истребовав чертежи, морских офицеров и мастеровых для строительства судов, предназначенных для плавания на Аральском море. Просьба его была удовлетворена. Были предоставлены чертежи пригодных судов, утверждены штат и смета на построение «лодок для ученой экспедиции» в Оренбурге, откуда предполагалось послать суда к берегам Аральского моря³⁷⁸. Как пишет в своей монографии «Андреевский флаг над барханами. Участие флота в завоевании Средней Азии Российской империей» Ю.Ф. Каторин, весной 1847 г. Морское министерство прислало в Оренбург кораблестроителей: капитан-лейтенанта Николая Карловича Краббе (будущего российского адмирала, который в течение 14 лет будет управлять Морским министерством), кондуктора корпуса корабельных инженеров Павла Шматкова, 3-го рабочего экипажа парусника Егора Бобылева и 1-го рабочего экипажа мастеровых Алексея Горича и Петра Афанасьева³⁷⁹. За исключением мастеровых, офицеры вскоре отбыли обратно в Петербург, и строительством судов занимались штатные военнослужащие Оренбургского корпуса.

При строительстве судов, которым руководил сугубо сухопутный офицер, произошел казус. Когда из Санкт-Петербурга в Оренбург прислали чертежи лодок (дубель-шлюпок), они не понравились В.А. Обручеву. Он назвал их

³⁷⁸ РГАВМФ. Ф.410. Оп.1. Д.2062 Л.43-46; Ф.161. Оп.1. Д.1455. Л.21-35.

³⁷⁹ Каторин Ю.Ф. Указ. соч. С.10.

«баркасами» и посчитал, что они беспалубные и непригодны для долговременного использования их в море³⁸⁰. Мы полагаем, что именно по этой причине В.А. Обручев не возражал против скорого отъезда офицеров императорского флота, присланных по его просьбе из столицы. Используя свои отношения с бывшим главным командиром Астраханского порта Г.Г. Басаргиным, В.А. Обручев обратился к нему за чертежами более мореходных палубных судов. Чертежи были предоставлены³⁸¹. Позднее А.И. Бутаков отмечал, что первые шхуны «Николай» и «Михаил» были построены по образцу каспийских рыболовных судов. Они были неуклюжи на воде и тяжело управлялись, но причину проявления этих низких мореходных качеств не назвал³⁸².

По распоряжению В.А. Обручева, в начале 1847 г. в Оренбурге под руководством поручика 2-го линейного батальона отдельного Оренбургского корпуса П.С. Мертваго (необходимо отметить – в прошлом капитан-лейтенанта Военно-Морского Флота) началась постройка двух шхун: «Николай» и «Михаил»³⁸³. Первая создавалась для военных целей и имела вооружение из двух орудий, а вторая – для рыбной ловли и принадлежала тут же созданной на паях рыбопромысловой кампании, созданной совместно с московским капиталистом П.В. Голубковым. Это суждение основано на воспоминаниях непосредственного участника описываемых событий. П.В. Голубков был известным меценатом, в свое время служил на Каспийском море. К тому же он был активным сторонником возвышения значения торговли России в Азии. По-видимому, столь значимое событие – выход Российского государства на берега Аральского моря – не могло его не заинтересовать, и он вошел со своим

³⁸⁰ Большаков Л.Н. Быль о Тарасе. Книга вторая. М.; Оренбург., 1993. С.32.

³⁸¹ Там же. С.56.

³⁸² Бутаков А.И. Сведения об экспедиции, снаряженной для описи Аральского моря в 1848 г Ч. 7. разд. 7:1.

³⁸³ Макшеев А.И. Указ. соч. С.51.

капиталом в рыбопромысловую концессию. В архивных материалах содержатся документы, которые свидетельствуют об участии в рыбных промыслах, помимо П.В. Голубкова, местных оренбургских купцов первой гильдии М.С. Деева и И.Ф. Путолова³⁸⁴. Последнее, безусловно, состоялось опять-таки благодаря стараниям и предприимчивости В.А. Обручева, который нашел источники финансирования среди местного капитала, обещая взамен предоставить оренбургским купцам эксклюзивное право на рыбные ресурсы Аральского моря. Полномочия командира отдельного Оренбургского корпуса позволяли ему это сделать.

Первая в истории верфь на юго-восточной границе Российского государства (отметим – на весьма примитивном уровне) была устроена на правом высоком берегу р. Урала, напротив дома генерал-губернатора. В настоящее время это улица Советская г. Оренбурга. Командир Оренбургского корпуса был одержим идеей устройства судоходства на Аральском море, и в строительстве судов В.А. Обручев принимал непосредственное участие. Местоположение новой верфи на востоке страны было выбрано удачно, Оренбург находился на берегу полноводной реки Яик при впадении в нее р. Сакмара. Это было удобно для сплава лесных материалов с верховьев р. Урал. Иная логистика доставки лесных материалов для строительства как города Оренбурга, так и судов была бы нерентабельна. В основном лесоматериалы для строительства первых шхун Аральского моря сплавлялись с вотчинных лесов башкир, проживавших в верховьях указанных рек. На деревянных кильблоках (судостроительном стапеле) был размещен сосновый брус, предназначенный служить килем для мореходного судна. Вокруг стапельной площадки, на которой строились первые шхуны Аральского моря, были установлены строительные леса.

³⁸⁴ ГАОО. Ф.6. Оп. 10/2. Д. 5697. Л.32.

Сохранилось графическое изображение судостроительного стапеля на берегу Сыр-Дарьи в укреплении Раим. Это картины Т.Г. Шевченко «Шхуны «Константин» и «Николай» *. Художник некоторое время находился в оренбургской ссылке, а затем принял участие в Аральской экспедиции А.И. Бутакова. Вторая картина Т.Г. Шевченко носит название «Укрепление Раим. Вид с верфи на Сыр-Дарье» *. На картине изображена сборка шхуны «Константин», что подтверждает факт существования первой «степной верфи». Более того, мы полагаем, что верфь на Сыр-Дарье была идентична Оренбургской, но с судосборочной специализацией.

На акварели (сепия) Т.Г. Шевченко изображен продольный судостроительный стапель в его классической компоновке. В центре картины присутствует стапельный фундамент, представленный в виде перпендикулярно направленных к килю шхуны 4-х кильблоков. Фундамент распределен равномерно по килевой длине шхуны. Кильблоки сделаны из бревен большого диаметра и установлены под углом 10–15 градусов к горизонту водной поверхности. В носовой части установлено шкивное подъемное устройство. Вокруг стапеля расположены строительные леса и бортовые распорки для удержания корпуса шхуны в вертикальной плоскости. Графический материал демонстрирует готовность корпуса шхуны к спуску на воду для дальнейшей достройки. Мачты, паруса еще не установлены, также отсутствует и артиллерийское вооружение. Художник изобразил и шхуну «Константин» и стоящую на воде (второй план) шхуну «Николай». Налицо различие между шхунами, построенными П.С. Мертваго и А.И. Бутаковым. Если первые плоскодонные шхуны были предназначены большей частью для каботажного плавания, то в «Константине» наглядно обозреваются мореходные качества. Способность противостоять штормовому морю демонстрируют обтекаемые обводы корпуса шхуны.

В процессе строительства судов В.А. Обручев был въедлив до мелочей. За ходом строительства первых судов Аральского моря он наблюдал в перерыве от основных забот с балкона своего дома (дворец генерал-губернатора в г. Оренбурге сохранился до наших дней, однако портал над балконом и сам балкон были разрушены). Иногда не выдерживал и выбегал для дачи ценных указаний на стапель-площадку. П.С. Мертваго не смог противостоять ни авторитету, ни приказам генерала. В результате в теоретический чертеж шхун, по приказу В.А. Обручева, были внесены изменения, не подтвержденные судостроительными расчетами. Первоначально вместо положенных 49 футов (по чертежу) длина по киллю шхун была сокращена на 7 футов (1 фут равен 0,3048 м). Отсюда неуклюжесть на воде и плохая управляемость, что в дальнейшем отметил А.И. Бутаков.

Командир корпуса был обеспокоен, что транспортировка корабельных комплектов к побережью Аральского моря средствами гужевого транспорта будет невозможна. А позже выяснилось, что чертежи, ввиду изменения размеров, не подлежат применению для строительства шхун. Набор и оснастку также строили на глазомер командира Оренбургского корпуса³⁸⁵. Затем оба построенных двухмачтовых судна были разобраны и в разобранном виде отправлены в Раим³⁸⁶. Транспортировка деталей и узлов судов была осуществлена в Раим на полутора тысячах башкирских телег, запряженных верблюдами³⁸⁷. После доставки они были снова собраны. В закладке судостроительного стапеля в Раиме и самого укрепления Раим, под общим руководством командира отдельного Оренбургского корпуса В.А. Обручева, непосредственное участие принимала команда П.С. Мертваго.

³⁸⁵ Большаков Л.Н. Указ. соч. С.32.

³⁸⁶ Макшеев А.И. Указ. соч. С.51.

³⁸⁷ Каторин Ю.Ф. Указ. соч. С.12.

Ф.Ф. Веселаго в книге «Общий морской список» приводит данные о послужном списке П.С. Мертваго. В частности, он указывает, что после выпуска из Морского корпуса 1-го января 1831 г. П.С. Мертваго из унтер-офицера произведен в мичмана, а в 1845 г. был исключен из списков военного-морского ведомства. Затем он восстановился на военной службе в 1846 г. с назначением во 2-й линейный батальон отдельного Оренбургского корпуса с производством в поручики. После прохождения службы в Неплюевском кадетском корпусе, в том числе и с исполнением обязанностей полицмейстера корпуса, служил в военно-морском ведомстве, где и закончил службу в чине капитана I ранга на должности судьи военно-морского Кронштадтского суда³⁸⁸.

Таким образом, первыми моряками Российского государства, осуществившими плавание на Арале, был экипаж военной шхуны «Николай» под начальством поручика П.С. Мертваго. Конечно же, это было не полномасштабное исследовательское плавание, а, выражаясь современным языком, ходовые испытания построенных судов, что показало их жизнеспособность и пригодность для осуществления морских походов. Но первоначальные исследовательские мероприятия северной и северо-восточной части Аральского были проведены.

В.А. Обручев результатами работы по освоению Арала в 1847 г. остался недоволен. Запланированных итогов, ввиду неподготовленности экипажа и руководящего состава, достичь не удалось. Возникла необходимость в истребовании профессиональных кадров как для мореплавания, так и для проведения гидрографических, картографических и научных изысканий. Предстояло в следующий навигационный период вновь приступить к описанию Аральского моря. Как показала практика, предстояло действовать уже на совершенно ином профессиональном уровне.

³⁸⁸ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. X. С.680-682.

Для профессионального описания Аральского моря был необходим старший морской начальник – военно-морской офицер, обладающий навыками как судоводителя и судостроителя, так и гидрографа. Научная и профессиональная составляющая предстоящей экспедиции обосновывалась благодаря усилиям русского адмирала Ф.Ф. Беллинсгаузена, который и рекомендовал в ее начальники военно-морского офицера лейтенанта А.И. Бутакова.

Деятельный В.А. Обручев подготовил программу действий для следующей экспедиции в Аральское море. Примечательно, что в конце 1847 г. шхуна «Николай» и еще не построенный «Константин» были введены в состав флотилии сухопутного ведомства, и им было высочайше разрешено нести на своих флагштоках военные флаги 2-й дивизии гребного флота³⁸⁹. Скрупулезный командир отдельного Оренбургского корпуса предусмотрел все алгоритмы действия экипажа военных судов. Лейтмотивом инструкции, данной «начальником края» в 1848 г. А.И. Бутакову, был запрет на общение с хивинцами и опись южного берега Аральского моря с островами и устьем реки Аму-Дарья. Эта Инструкция прошла согласование с Министром иностранных дел Российской империи К.В. Нессельроде и являлась обязательной к беспрекословному исполнению. Правительство Российской империи всячески старалось не допустить возмущения хивинского хана и, более того, дипломатического конфликта с Англией³⁹⁰. Однако А.И. Бутаков нарушил этот пункт инструкции и под свою ответственность описал южный берег Аральского моря с устьем Аму-Дарьи. Он объяснял свой проступок тем, что нельзя признавать опись моря полной без исследования его отдельной части³⁹¹.

³⁸⁹ РГАВМФ. Ф.281. Оп.1-2. Д.6435. Л.30-32.

³⁹⁰ ГАОО Ф.6. Оп.10/2. Д.2. Л.4-7.

³⁹¹ Дневные записки плавания А.И. Бутакова на шхуне "Константин" для исследования Аральского моря в 1848–1849 гг. / По рукописным материалам Узбекской и Украинской

Но все же первоначальные исследовательские мероприятия северной и северо-восточной части Аральского были проведены. Результаты этих исследований и рукописно исполненные картографические материалы в последующем были переданы А.И. Бутакову командиром Оренбургского корпуса В.А. Обручевым.

В.А. Обручев позаботился и о личном составе для будущей экспедиции А.И. Бутакова. Он вновь обратился к вице-адмиралу Г.Г. Басаргину с вопросом командирования в Оренбург морских служителей для предстоящей экспедиции. Его просьба была удовлетворена, и из Астрахани через Аральск в Оренбург прибыл отряд моряков под командованием унтер-офицера Рахматуллы Абизарова. Это были профессионалы своего дела, многие из них имели знаки отличия за 15 лет безупречной службы на море. Переход на верховых лошадях команды моряков из Астрахани по снегам и морозам прошел в феврале – марте 1848 года³⁹². Деятельный командир Оренбургского отдельного корпуса генерал В.А. Обручев подготовил для будущей Аральской экспедиции 1848 г. первую в истории «степную верфь» и материалы для строительства шхуны «Константин». Прибытия своего командира А.И. Бутакова ожидал и профессиональный экипаж.

Итак, Российское государство в первой половине XIX века вновь вернулось к неразрешенной геополитической концепции, сформулированной Петром I в первой четверти XVIII века. Объективными условиями для этого послужили научно-технический прогресс, развитие производительных сил, укрепление мощи Российского государства после победоносной войны против наполеоновской Франции. Вновь юго-восточное направление внешней политики России становится важным. Большую роль в этом было суждено сыграть командиру отдельного Оренбургского корпуса, генерал-губернатору

государственных публичных библиотек подготовил к печати заслуженный библиотекарь Уз. ССР, кандидат исторических наук Е. К. Бетгер. С.27.

³⁹² Каторин Ю.Ф. Указ. соч. С.10.

Оренбургской губернии В.А. Обручеву. Им была создана временная судостроительная база в Оренбурге – Оренбургская верфь, организована первая разведывательная экспедиция в Аральском море и составлены маршрутные карты, , что не удавалось его предшественникам.

Как итог, вновь были активированы усилия, направленные на реализацию стратегической цели Оренбургской экспедиции, обозначенной в Указе императрицы Анны Иоанновны – строительство порта и флота в Аральском море в целях установления сухопутно-морских торговых маршрутов с использованием его водных артерий, и, как следствие – демонстрация флага и военно-морской мощи Российского государства³⁹³.

§2. Участие А.И. Бутакова и других военно-морских офицеров в создании сухопутно-морского пути в Среднюю Азию в первой половине XIX в.

Реализация положения указа императрицы Анны Иоанновны от 1734 г. состоялась в первой половине XIX века в рамках Аральской экспедиции под началом военно-морского офицера А.И. Бутакова. Далее мы попытались более подробно раскрыть послужные списки военно-морских офицеров русского флота – А.И. Бутакова и Х.П. Эрдели, сыгравших ключевую роль в установлении сухопутно-морского пути в Среднюю Азию через Аральское море, к которому Россия шла на протяжении 100 с лишним лет. Прежде всего наше стремление заключается в желании показать их высокие профессиональные качества.

Наиболее полно послужные списки отражены в книге Ф.Ф. Веселаго «Общий морской список», в которой опубликованы следующие вехи

³⁹³ ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. IX. №.6576.

профессионального становления военно-морского офицера из славного рода Бутаковых. Примечательно, что данная фамилия имеет особое значение для Военно-Морского Флота России. Представители этого рода поколениями служили на Военно-Морском Флоте, многие становились адмиралами, и только лишь последний военно-морской офицер в роду Бутаковых³⁹⁴ в советское время не был удостоен звания адмирала, закончив службу в звании капитана 1 ранга.

Ф.Ф. Веселаго в вышеупомянутой книге отмечает, что А.И. Бутаков в 1828 году был произведен в гардемарины и в течение 6 лет плывал на различных кораблях Балтийского флота. В 1832 г. А.И. Бутакову был присвоен чин мичмана. Он продолжал участие в морских походах на пароходе-фрегате «Богатырь» Балтийского флота, а в 1838 году был произведен в лейтенанты. В 1840–1842 гг. был участником кругосветного плавания в качестве старшего офицера на транспорте Або из Кронштадта в Камчатку и обратно.

Далее Ф.Ф. Веселаго пишет, что А.И. Бутаков в 1848 г. был командирован для описи и съемки берегов Аральского моря. Построив в Оренбурге шхуну «Константин», совершил на ней плавание по Аральскому морю для производства гидрографических исследований. 12 января 1849 г. он был произведен в капитан-лейтенанты, командовал той же шхуной и на том же море; открыл и описал группу островов, назвав их Царскими, и еще два острова, названных именами наших мореплавателей Беллинсгаузена и Лазарева; определил астрономически 9 пунктов и составил меркаторскую карту Аральского моря. За гидрографические работы награжден орденом Св. Владимира 4 ст. и пенсией по 157 р. в год. Пожалован прусским орденом Красного Орла 3 ст. и избран почетным членом Берлинского гидрографического общества³⁹⁵.

³⁹⁴ РГАВМФ. Ф.4. Оп.3. Д.9. Л.17.

³⁹⁵ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. IX. С. 330-334.

А.И. Бутаков добился участия в экспедиции великого kobzря украинского народ Т.Г. Шевченко. Именно благодаря зарисовкам Т.Г. Шевченко современные исследователи имеют графические источники, отображающие историческую действительность того периода развития Российского государства. В своей монографии «Андреевский флаг над барханами. Участие флота в завоевании Средней Азии Российской империей» Ю.Ф. Каторин справедливо отмечает, что состав экспедиции был интернационален: «Таким образом, на «Константине» были и русские, и украинцы, и татары, а еще поляк и эстонец, но разве это не в традициях нашей державы от самых ее истоков»³⁹⁶.

Впоследствии А.И. Бутаков – «Магеллан Аральского моря», как назвал его Е.К. Бетгер³⁹⁷, на основании доноса неустановленного лица в отношении рядового Т.Г. Шевченко приказом по военно-морскому ведомству был строжайше наказан, как было указано в приказе по морскому ведомству: «...за ослабление надзора за сосланным Т. Шевченко...», но в то же время и награжден по результатам Аральской экспедиции³⁹⁸. В исторических произведениях различных временных эпох встречаются различные интерпретации заслуг А.И. Бутакова. Его называют также и «Колумбом Аральского моря». Мы же в свою очередь полагаем, что «Магеллан Аральского моря» больше соответствует его открытиям на Аральском море.

Современный узбекский исследователь С.А. Сулайманов отмечает в своей работе: «27 января 1849 г. А.И. Бутаков пережил радость первого признания своего высокого научного подвига – с очередной почтой на остров Кос-Арал был доставлен диплом об избрании его в действительные члены Русского географического общества. Результатом двухлетних работ экспедиции Бутакова явилась первая морская (меркаторская) карта Аральского моря, изданная в 1850

³⁹⁶ Цит. по: Каторин Ю. Ф. Указ. соч. С.20.

³⁹⁷ Дневные записки плавания А.И. Бутакова. Указ. соч. С.7.

³⁹⁸ РГАВМФ. Ф.283. Оп.5. Д.51. Л.46.

году Гидрографическим департаментом Морского министерства. К отчетным материалам экспедиции А.И. Бутакова был приложен альбом видов берегов Аральского моря, выполненных Тарасом Шевченко в течение компаний 1848 и 1849 гг., о чем он писал своим родным и в дневнике³⁹⁹.

Начало парового судоходства в Аральском море ознаменовалось прибытием на флотилию первых паровых судов, а именно: парохода «Перовский» и железного парового баркаса «Обручев» (командиры капитан-лейтенант, в дальнейшем контр-адмирал, А.И. Бутаков и лейтенант, в дальнейшем капитан II ранга, георгиевский кавалер Х. П. Эрдели. Оба судна заказали в Швеции, Карлзунд в начале 1851 г. (совместно с баркасом «Обручев»). Комплекты паровых судов из Карлзунда (Швеция) были доставлены на шведском судне в Санкт-Петербург. Как пишет В.И. Лымарев в своей книге «Алексей Иванович Бутаков», судна заказали в Швеции, так как в это время Камско-Воткинский завод был загружен строительством 2 пароходов для Каспийской флотилии⁴⁰⁰. Далее корабельные комплекты Вышневолоцким водным путем из Санкт-Петербурга, по р. Волга через Самару, кратчайшим путем перевезли в Оренбург. В.И. Лымарев отмечает, что логистика транспортировки корабельных комплектов была составлена А.И. Бутаковым: летом водным путем из Санкт-Петербурга до Самары, зимой по санному пути до Орска, затем на следующую весну тележным транспортом до Раима, где и произвели их сборку. В 1852 г. корабельные конструкции были транспортированы на побережье Аральского моря⁴⁰¹, в том же 1852 г. из доставленных корабельных конструкций собрали вышеназванные суда и ввели их в эксплуатацию. Сборка этих судов положила начало организации судоремонтной базы на Аральском море. Непосредственное участие в

³⁹⁹ РГАВМФ. Ф.4. Оп.1.Д.82; Д.110. Л.67; Сулайманов С.А. Указ. соч. С.10.

⁴⁰⁰ Лымарев В.И. Указ. соч. С.112.

⁴⁰¹ Веселаго Ф.Ф. Список морских. Указ. соч. С.92.

осуществлении строительства этих паровых судов принимал капитан-лейтенант А.И. Бутаков («...командировать в Швецию для заказа пароходов «Обручев» «Перовский» и гребных судов к ним...»⁴⁰²), а также Х.П. Эрдели, который встречал караван в Самаре и отправлял корабельные комплекты на побережье Аральского моря, где в Раиме осуществлялась их сборка⁴⁰³. В 1853 г. состоялось боевое крещение «Перовского», принявшего участие в боевых действиях в целях поддержки сухопутных войск при штурме крепости Ак-Мечеть. Л. Мейер, подполковник генерального штаба Российской империи пишет в своей книге «Киргизская степь Оренбургского ведомства», что они стоили Правительству 49347 руб. Он отмечает, что пароходы приносят определенную пользу, но содержание паровой флотилии очень дорого, так как уголь для паровых котлов приходится доставлять из Донецкого района. К тому же, саксаул, который в качестве топлива может быть применим для получения пара, остро необходим и для других хозяйственных нужд как для воинского и гражданского контингента, так и для местного казахского населения. Растет же саксаул до промышленной кондиции весьма долго. Принимая во внимание эти обстоятельства, а также сложное судоходство по реке, вопрос о необходимости флотилии нельзя решить однозначно⁴⁰⁴. Позднее в 1855 году к Аральскому побережью было доставлено еще 7 железных гребных судов⁴⁰⁵.

В определенном отношении командиру Отдельного Оренбургского корпуса подчинялась флотилия. «Это была вновь созданная в 1852–1853гг. по инициативе А.И. Бутакова Аральская военная флотилия. Суда флотилии несли охрану судоходства, перевозили войска и грузы»⁴⁰⁶.

⁴⁰² Лымарев В.И. Указ. соч. С.114.

⁴⁰³ РГАВМФ. Ф.410. Оп.2-1. Д.192. Л.34-56.

⁴⁰⁴ Мейер Л. Указ. соч. С.74.

⁴⁰⁵ Рахимов Р.Н. Указ. соч. С.165-190; Лапшин Р.В. Митюков Н.В. Порцева Н.П. Указ. соч. С.141.

⁴⁰⁶ Лапшин Р.В. Митюков Н.В. Порцева Н.П. Указ. соч. С.143.

Современный биограф А.И. Бутакова В.И. Лымарев в своей книге «Алексей Иванович Бутаков 1816–1869» приводит сведения о деятельности Аральской флотилии и о судьбе тогда еще капитан-лейтенанта. Он пишет, что его мирная ученая деятельность стала тесно переплетаться с боевой службой флотского офицера, так как исследование Аральского моря проходило одновременно с боевыми действиями по присоединению среднеазиатских государств, в которых и Аральская флотилия принимала участие⁴⁰⁷. В 1853 году «Перовский» участвовал во взятии кокандской крепости Ак-Мечеть (дословно – Белая мечеть). Взятие крепости Ак-Мечеть стало своего рода Рубиконом юго-восточной политики Российской империи – от мирных способов установления союза со Среднеазиатскими государствами Россия вынужденно и бесповоротно переходила в фазу боевых действий.

В данной работе мы подробно не рассматриваем участие императорского флота в боевых действиях при завоевании Россией ханств Средней Азии. Приводимые исторические факты не что иное, как стремление продемонстрировать биографические данные военно-морских офицеров, принимавших участие в военно-географических экспедициях. Подробно о силовой фазе имперского продвижения России в Среднюю Азию пишет в своей монографии «Андреевский флаг над барханами. Участие российских моряков в завоевании Средней Азии» Ю.Ф. Каторин⁴⁰⁸. Более того, мы попытались обратить внимание и на заложенную Петром I систему подготовки офицеров императорского флота России, которые были обучены на море действовать как матросы, а на суше как солдаты.

В локальных боевых действиях при Ак-Мечети принимал участие и командированный в распоряжение Оренбургского губернатора капитан-

⁴⁰⁷ Лымарев В.И. Указ. соч. С.114.

⁴⁰⁸ Каторин Ю.Ф. Указ. соч. С. 46-54.

лейтенант императорского флота Николай Алексеевич Ивашинцев (встречается и другая редакция фамилии – Ивашинцов)⁴⁰⁹. Н.А. Ивашинцев внес достойный вклад в дело установления морских маршрутов до туркестанских берегов Каспийского моря и в описание судоходства на Сыр-Дарье через акваторию Аральского моря. В дальнейшем неоднократно участвовал в экспедициях по составлению описей Каспийского моря. За описание и промеры Каспийского моря в 1865 г. был награжден персидским орденом Льва и Солнца 2 степени со звездой. В 1869–1870 гг., будучи в чине контр-адмирала, вновь возглавлял экспедицию по промерам и описи Каспийского моря. Награжден орденом Св. Станислава 1 степени. Автор научных трудов, опубликованных в журнале императорского Военно-Морского Флота России «Морской сборник» в 1850–1866 гг. Среди них: «Очерки низовьев Сыр-Дарьи и приаральской степи», «Пояснительная записка к карте низовьев Сыр-Дарьи», «Общий план съемки и промера Каспийского моря», «Новые карты Каспийского моря», а также отдельно изданная в 1866 г. научная работа «Гидрографические исследования Каспийского моря»⁴¹⁰.

Осенью 1853 г. Аральская верфь была перенесена в Казалинск, в 1855 году было составлено подробное описание реки Сыр-Дарьи на 85 км выше Ак-Мечети. По итогам навигации 1856 г., командиром флотилии был направлен подробный отчет о деятельности вверенной ему Аральской флотилии «О состоянии и действиях Аральской флотилии под командованием капитана 2 ранга А.И. Бутакова в 1856 г»⁴¹¹. 6 июня 1857 г. за отличие он был произведен в чин капитана 1 ранга. Аральская военная флотилия охраняла судоходство, обеспечивала воинские перевозки, производила гидрографические работы, все

⁴⁰⁹ По Ф.Ф. Веселаго, в исторической литературе встречается и иная транскрипция фамилии – Ивашенцов – Прим. авт.

⁴¹⁰ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. X. С.223-225.

⁴¹¹ РГАВМФ. Ф.283. Оп.3-1. Д.129. Л.1-14.

пароходы и вспомогательные суда имели артиллерийское вооружение. В июне 1858 года на пароходе «Перовский» А.И. Бутаков поднялся по Аму-Дарье вверх до Кунграда, но исследовано было только лишь устье реки Аму-Дарья⁴¹². Необходимо отметить, что за 12 лет до этого события разведчик Ост-Индской компании англичанин (шотландского происхождения – К.Н.) лейтенант колониальной службы Александр Бернс (в старом русском написании Борнс – К.Н.), дальний родственник знаменитого шотландского поэта Роберта Бернса, уже побывал на Аму-Дарье, исследовал возможность судоходства на ней и описал ее, причем действовал при помощи военной хитрости, так же, как при описании и исследовании Инда. По результатам исследований, в Англии он издал свои воспоминания. Страстный сторонник возвеличивания императорской России в восточной торговле П. В. Голубков, входивший к тому же и в Аральскую рыбопромысловую концессию, издал воспоминания А. Бернса на русском языке⁴¹³. Аральская флотилия была придана российскому посольству Н.П. Игнатьева в Хиву. Необходимо отметить, что Н.П. Игнатьев при направлении⁴¹⁴ парохода под командованием А.И. Бутакова в Кунград по реке Аму-Дарье использовал такую же хитрость, как и англичанин А. Бернс. Н.П. Игнатьев мотивировал вхождение парохода «Перовский» под командованием А.И. Бутакова в реку Аму-Дарья тем, что орган, направляемый в качестве подарка от российского правительства хивинскому хану, в целях сохранности возможно доставить только речным путем. Н.П. Игнатьеву

⁴¹² Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ соч. Ч.IX. С. 332; Лымарев В.И. Указ. соч. С.113-117.

⁴¹³ Бернс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавании по Инду от моря до Лагора с подарками великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию и Персию, предпринятом по предписанию высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах лейтенантом Ост-Индской компанейской службы, Александром Борнсом, членом Королевского общества 3 т. М., 1848. С.46.

⁴¹⁴ Министерство иностранных дел категорически запретило входить в р. Аму-Дарью в целях недопущения обострения отношений с Англией.

изыскания А. Бернса были известны, об этом он пишет в своих мемуарах⁴¹⁵. Однако хивинские власти дальше Кунграда движение парохода запретили⁴¹⁶. А.И. Бутаков был вынужден ограничиться описанием устья Аму-Дарьи и возвратиться в Аральское море.

В состав посольства также входил лейтенант флота А.Ф. Можайский, о службе которого на флоте в современной историографии известно очень мало. Более А.Ф. Можайский известен как изобретатель одного из первых самолетов в мире. В посольстве Н.П. Игнатьева А.Ф. Можайский исполнял обязанности также и астронома, взамен выбывшего из-за болезни штатного астронома О.В. Струве, в будущем директора Пулковской обсерватории. Более того, им были в Морское министерство поданы рационализаторские предложения относительно технических данных для судов Аральской флотилии, в которых он указывал, что лучше всего строить пароходы-буксиры с сильной механической установкой при малоразмерном корпусе. По поводу буксируемых плавсредств он говорил, что у существующих барж необходимо увеличить надстройку и глубину трюма, поскольку перевозимый хлопок является грузом легким, но громоздким⁴¹⁷. В 1859 г. с десантом в 140 человек А.И. Бутаков участвовал в военных действиях у Кунграда, было проведено обследование и опись Аму-Дарьи вплоть до Нукуса и Чарджоу.

В Биографическом словаре А.А. Половцова указано, что 1 января 1860 г. А.И. Бутаков был всемилостивейше назначен флигель-адъютантом. Этому назначению предшествовал приказ, изданный на основании представления А.И. Бутакова, «О награждении офицеров Аральской флотилии и о назначении капитана 1 ранга А.И. Бутакова флигель-адъютантом Его Величества»⁴¹⁸. Затем

⁴¹⁵ Игнатьев Н.П. Миссия в Хиву и Бухару в 1858 году флигель-адъютанта, полковника Н. Игнатьева. С 274.

⁴¹⁶ РГАВМФ. Ф.410. Оп.2. Д.1528. Л.65-87.

⁴¹⁷ РГАВМФ. Ф.402. Оп.2. Д.657. Л.56-56 об.

⁴¹⁸ РГАВМФ. Ф.283. Оп.3-2. Д.5554. Л.35.

командир флотилии был вызван в Санкт-Петербург и командирован в Англию для заказа 2-х железных пароходов, плавучего дока и баржи. Следя за исполнением этих заказов, Бутаков также наблюдал за совершенствованием морского дела на Западе. Новейшие успехи кораблестроения в Соединенных Штатах Северной Америки привлекли его в Сан-Франциско и другие города республики. Окончив заказы в 1861 г., Бутаков доставил их частями на берега Аральского моря, занимался сборкой и установкой всех предметов, а в 1862 г спустил на воду пароходы «Сыр-Дарья» и «Арал» и баржу, в 1863г. был собран плавучий док. Прослужив в Аральском крае 15 лет, Бутаков в августе 1863 г. был переведен на Балтику. 19 апреля 1864 г. Бутаков был произведен в контр-адмиралы и определен в свиту Его Величества. В начале 1869 г. убыл по болезни на лечение за границу на воды, где и скончался⁴¹⁹.

Командиру парового баркаса «Обручев» Х. П. Эрдели при штурме Ак-Мечети пришлось командовать флотским десантом, сформированным из транспортного контингента «казаков, матросов и низших чинов пехоты». Примечательно то, что в составе десанта были представители иррегулярного войска – башкиры, калмыки, казаки. Особенность профессиональной подготовки морских офицеров заключалась в том, что еще со времен Петра I им прививались навыки действий как на море, так и на суше. Проходя ступень профессиональной подготовки в качестве гардемарин и действуя по петровским заветам «в бой как солдаты; в ходу как матрозы»⁴²⁰, морские офицеры получали навыки ведения боевых действий и в составе сухопутных формирований. Поэтому командование десантами при выполнении боевых задач на суше, военно-морскими офицерами осуществлялось на высокопрофессиональной основе.

⁴¹⁹ Русский биографический словарь. Указ. соч. Т. III. С.511-513.

⁴²⁰ Цит. по: Веселаго Ф.Ф. Очерк истории. Указ. соч. С.68.

Х.П. Эрдели, этнический венгр из дворян Херсонской губернии, поступил гардемаринем на Черноморский флот в 1837 году. В 1839 г. на линейном корабле «Силистрия» принял участие в крейсерстве у абхазских берегов и за храбрость «при занятии местечек Су-баши и Шахе» был награжден знаком отличия Военного ордена Св. Георгия. В 1841 г. переведен на Балтику, где в конце того же года был произведен в мичманы. Последующие 10 лет на разных судах Балтийского флота он крейсировал в Балтийском и «Немецком» морях, в 1848 г. был произведен в лейтенанты. В 1852 г. командирован в г. Самару «для сплава пароходов в Оренбургский край», после чего направлен на р. Сыр-Дарья во главе «транспортного отряда из матросов, башкирцев и казаков». В июне 1853 г. лейтенант 18-го флотского экипажа Эрдели, командуя пароходом «Перовский», с десантом поднялся по р. Сыр-Дарье к кокандской крепости Ак-Мечеть (дословно – Белая мечеть. К.Н.)⁴²¹.

По итогам своей дипломатической миссии, которая стала последней мирной попыткой Российской империи в установлении торговых связей со среднеазиатскими государствами, Н. П. Игнатъев подал служебную записку о программе действий на следующий г. (1860г.). Он указал, что по истощении мирных увещеваний при установлении судоходного водного пути по Аму-Дарье и когда угрозы применения оружия и иные доводы окажутся недейственными, А. И Бутакову следует прокладывать путь силою. Для этого Н.П. Игнатъев рекомендовал Правительству содержать на пароходах флотилии сверх экипажей и десант стрелков⁴²². По-видимому, именно по итогам дипломатической миссии Н.П. Игнатъева закончилась мирная реализация претворения в жизнь каспийской концепции Петра I по учинению торговли с Индией и Китаем через,

⁴²¹ РГАВМФ. Ф.406. Оп.3. Д.465. Л.32; Веселаго Ф. Ф. Общий морской. Указ. соч. Т. XII. С. 456.

⁴²² Игнатъев. Н.П. Указ. соч. С.265.

теперь уже, акваторию Аральского моря, с использованием водных артерий Кокандского и Хивинского ханств.

Дальнейшая судьба Аральской флотилии описывается в статье, опубликованной в военной энциклопедии 1911 года, где приводятся сведения об участии Аральской флотилии в боевых действиях с Кокандским, Хивинским ханствами и Бухарским эмиратом (1864–68 гг.) В частности, там указывается, что «Перовский» и «Обручев» в основном осуществляли лишь военные перевозки, доставляя воинский контингент и грузы, но в 1873 г. оба приняли участие в Хивинском походе. Также подробно описан корабельный и личный состав военно-морского соединения. В период с 1862 по 1872 гг. флотилию дополнили еще четыре пароходами иностранной постройки, плавучим доком и девятью баржами, заказанными в 1860 г. в Англии, общей грузоподъемностью 55,800 пудов и вооружением в 22 орудия. 18.6.1866 г. утвержден штат – 13 офицеров и классов чина, 344 нижних чина (по штату с 26 января 1880 г. было положено 24 офицера и классов чина, 548 матросов). В 1878 г. в составе флотилии числились 6 паровых судов (5 пароходов и 1 паровой баркас), 9 железных барж, 10 баркасов, 16 гребных судов, 8 железных паромов и 1 плавучий док⁴²³.

Все плавсредства Аральской флотилии, состоящие из вооруженных артиллерийским вооружением пароходов и барж, после окончания боевых действий оказались не востребованными. Ввиду нерентабельности использования по гражданской надобности Аральская флотилия в 1883 году была упразднена. Основная часть имущества была продана на месте, оставшаяся часть механизмов, машин и плавсредств была доставлена в Чарджуй и передана Аму-Дарьинской флотилии⁴²⁴.

⁴²³ Военная энциклопедия. СПб., 1911. Т.1. С. 1.

⁴²⁴ Там же.

Таким образом, после завершения наполеоновских войн в Европе в 1847 г. Российская империя вернулась к разрешению каспийской концепции Петра I через акваторию Аральского моря. Катализатором возвращения стали действия англичан в непосредственной близости от юго-восточных рубежей Российской империи. Накануне Крымской войны (1853–1856 гг.) возникла угроза установления протектората англичан над ханствами Средней Азии, что нанесло бы существенный ущерб геополитическим интересам Российской империи, создавая очаг напряженности на юго-восточной границе Российской империи.

Началом активизации политики Российской империи в среднеазиатском направлении послужили действия Отдельного Оренбургского корпуса под командованием В.А. Обручева. Была создана судостроительная верфь в г. Оренбурге, описаны берега Аральского моря и под руководством военно-морского офицера русского флота А.И. Бутакова организовано судоходство на р. Сыр-Дарья, состоялось описание водного пути и организовано судоходство по р. Аму-Дарья. Кроме того, были установлены границы между Российской империей и Хивинским ханством, что сопровождалось военными действиями, в которых принимали участие и военно-морские офицеры русского флота.

Подводя итог изучению истории подготовки, организации и результатов деятельности Аральской экспедиции А.И. Бутакова 1848 г., можно сделать вывод о том, что эта экспедиция имела огромное историческое значение. Задачи по закладке фундамента для начала изысканий и определения отправной точки морского маршрута через Аральское море к государствам Средней Азии с выходом на их водные артерии были достигнуты. Российское государство фактически завершило установление сухопутно-морского торгового маршрута в страны Средней Азии, а далее к границам Индии и Китая, причем с использованием и водных артерий осваиваемых территорий. Это стало

возможным только лишь через сто четырнадцать лет после начала известной Киргиз-Кайсакской (Оренбургской) экспедиции И.К. Кирилова.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Формирование геополитической стратегии Российского государства по расширению сферы влияния на страны Средней Азии Евразийского континента было основано на каспийской концепции Петра I. Реализация поставленной Петром I задачи продвижения России в Среднюю Азию, Индию и Китай сухопутно-морским путем, с использованием кадрового и материального ресурсов Военно-Морского Флота, растянулась на полтора столетия: с начала XVIII в. – организации каспийской экспедиции А. Бековича-Черкасского – до середины XIX в. – организации Аральской экспедиции А.И. Бутакова.

Основная тяжесть в выполнении этой цели выпала на долю офицеров Военно-Морского Флота. Участие военно-морских офицеров предполагало, в том числе, изыскание возможности судового хода по водным артериям среднеазиатского региона. Именно исходя из сущности разрешения геополитических задач по установлению сухопутно-морских торговых маршрутов к ханствам Средней Азии, а далее к рубежам Китая и Индии, основную роль в этом процессе играли военно-морские офицеры императорского флота России.

Всего для реализации данной стратегической задачи в XVII–XIX вв. по установлению сухопутно-морского пути на Восток через акваторию Каспийского моря было организовано восемь экспедиций, а именно:

- первая (1714-1715 гг.) и в 1716 г. вторая экспедиция А. Бековича-Черкасского при участии военно-морского офицера поручика А.И. Кожина с составлением описи и карты Восточного побережья Каспийского моря;

- в 1716 г. третья экспедиция на Каспийское море в составе поручиков флота А.И. Кожина и М. Травина с целью проверки и уточнения составленной А. Бековичем-Черкасским карты Каспийского моря;

- в 1718 г. четвертая экспедиция на Каспийское море под командованием В.А. Урусова в составе поручиков флота А.И. Кожина и М. Травина вновь с целью проверки и уточнения составленной А. Бековичем-Черкасским карты Каспийского моря;

- в 1719 г. пятая экспедиция под командованием К. ф Вердена в составе: М. Травина, А.И. Кожина, В.А. Урусова, П.П. Дорошенкова, Г. Золотарева, Ф.И. Соймонова, К.Й. Рентеля для описания южного и западного берегов Каспийского моря в преддверии Персидского похода Петра I. По результатам этой экспедиции была составлена карта Каспийского моря с приложением уточненной карты восточного берега А. Бековича-Черкасского. Данная карта была исполнена типографским способом и в 1720 г. Петром I послана в Париж:

- в 1764–1765 гг. была организована новая шестая каспийская экспедиция под руководством лейтенанта императорского флота И.В. Токмачева с участием сухопутного офицера-топографа и картографа майора А.П. Ладыженского. Результатом этой экспедиции явилось подтверждение использования Красноводского залива для судоходства как наиболее подходящего по глубине для входа в залив военных кораблей и торговых судов, впервые было описано Восточное побережье Каспийского моря от Мангышлакского до Астрабадского заливов;

- в 1781 г. седьмая экспедиция под флагом командующего Каспийской флотилией М.И. Войновича по описи Каспийского моря, постройке укрепления на восточном берегу и установлению сухопутно-морского пути в Индию;

- в 1819-1820 гг. восьмая экспедиция Н.Н. Муравьева в статусе военно-дипломатической проходила под командованием морскими силами Г.Г. Басаргиным. Экспедиция была по уточнению описи маршрутов, установленных ранее И.В. Токмачевым и М.И. Войновичем по использованию Красноводского залива на туркменском берегу Каспийского моря.

После неудачного результата экспедиции А. Бековича-Черкасского в 30-х гг. XVIII в Российское государство одновременно с продолжением изучения акватории и береговых линий Каспийского моря, попытками установления дипломатических отношений с прикаспийскими странами ищет новые подходы к решению поставленной Петром I каспийской концепции, заключающейся в поисках сухопутно-морских путей в Среднюю Азию с выходом к границам Индии и Китай, но через акваторию Аральского моря. Этот путь тогда казался более доступным – благо для этого сложились благоприятные условия: хан Младшей Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абулхаир в 1731 г. добровольно принял российское подданство.

Правительство беспокоил риск негативной реакции местного населения (башкир) на сосредоточение войск и сил на их вотчинных землях. Но, обосновывая свой проект, И.К. Кирилов ссылался на то, что этот проект – реализация замыслов Петра Великого, а башкиры всегда были верны Правительству Российского государства как в борьбе со шведами и поляками, так и с турками и крымским татарами. Поэтому основным пунктом дислокации Оренбургской экспедиции была выбрана Уфа.

Фактическим пограничным рубежом на юго-восточном направлении геополитических устремлений Российского государства XVIII века стала Башкирия – отсюда начинались древние караванные пути, которые вели в Среднюю Азию, а далее в Индию, Китай и которые предстояло оптимизировать и модернизировать в соответствии с историческими потребностями. Предстояло также разрешить задачу по исследованию и определению годности к судовому ходу водных артерий среднеазиатского региона. Дальше лежало одно из последних белых пятен мира – Средняя Азия. Утвержденную государственную политику по реализации каспийской концепции Петра I, но через акваторию Аральского моря предстояло разрешить военно-политической экспедиции под

началом ее идейного вдохновителя И.К. Кирилова. В его экспедицию были включены военно-морские офицеры: П.С. Бахметев, Д. Апраксин, Ф. Базанин, П.И. Кошелев, М.А. Белосельский. Военно-морские офицеры в Российской империи были «штучным товаром» и включение их в состав Оренбургской экспедиции подчеркивало особую значимость внешнеполитических задач, которые предстояло реализовывать. Оренбургская экспедиция сыграла особую роль в разрешении геополитических задач по установлению сухопутно-морских торговых маршрутов России по территории Южного Урала, степным просторам Младшей Киргиз-Кайсакской орды (жуза) в Среднюю Азию.

В результате деятельности Оренбургской экспедиции (комиссии) и, в первую очередь, офицеров императорского Военно-Морского Флота, «степных адмиралов»: В.А. Урусова, последнего начальника Оренбургской комиссии, и первого губернатора Оренбургской губернии И.И. Неплюева – был создан плацдарм для дальнейшего осуществления стратегической задачи по продвижению императорской России к странам Востока.

В целом, на протяжении XVIII столетия была создана необходимая инфраструктура и материально-техническая база для дальнейшего продвижения России в Среднюю Азию. Завершающим этапом в реализации каспийской концепции Петра I явилась организация Аральской экспедиции под руководством офицера императорского Военно-Морского Флота, будущего адмирала А.И. Бутакова.

В сороковых годах XIX в. между крупными державами усилилась борьба за среднеазиатские рынки. Перед Россией, которая к этому времени фактически установила протекторат над Малой и Средней Киргиз-Кайсакской ордами (жузами), вновь встала задача закрепления своего присутствия в Арало-Сыр-Аму-Дарьинском регионе с последующим продвижением к границам Индии и Китая. Большую роль в подготовке и организации предстоящей Аральской

экспедиции сыграл оренбургский генерал-губернатор В.А. Обручев, создавший кораблестроительную базу в г. Оренбурге, впервые обозначенную в данной диссертационной работе как Оренбургская верфь. Именно на этой верфи в 1847 г. были построены первые корабли Аральской флотилии. Одновременно производственные судостроительные площадки (стапеля) были развернуты и в укреплении Раим в Приаралье. В дальнейшем Оренбургская верфь после постройки в 1848 г. шхуны «Константин» была упразднена.

Аральская экспедиция А.И. Бутакова 1848 г. имела исключительно важное значение для создания сухопутно-морских и водных коммуникаций императорской России со странами Средней Азии. Было описано и промерено Аральское море, составлены лоции и установлено судоходство по рекам Сыр-Дарья и Аму-Дарья, на 800 и 1500 км вверх от устья соответственно.

Тем самым, военно-морские офицеры русского флота внесли достойный вклад в логику и оптимизацию международной транспортной коммуникации Европа – Средняя Азия, Китай, идентичной очертанию «Великого шелкового пути». Сухопутно-морские транспортные маршруты, в частности через Каспийское море, проложенные усилиями многих поколений военно-морских офицеров в процессе реализации каспийской концепции Петра I, востребованы по сей день.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АН РТ – Академия наук Республики Татарстан
АН РУ – Академия наук Республики Узбекистан
вв. – веков
ГАОО – Государственный архив Оренбургской области
ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации
гг. – годов
Д. – дело
Е.И.В. – Его(Ея) императорское величество
Имп. – император (императрица)
Изд.-во – издательство
МИРФ. – Материалы для истории Российского флота
Л.л. – листы
Оп. – опись
Об. – оборот
ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи
ф. – фут
РГАДА – Российский государственный архив древних актов
РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив
РГАВМФ – Российский государственный архив Военно-Морского Флота
Св. Влад. 4-й степ. с меч. и бант. – орден Святого Владимира 4-й степени с мечом и бантом
Св. Ст. 2-й степ. с меч. – орден Святого Станислава 2-й степени с мечом
Св. Ст. 3-й степ. с меч. и бант. – орден Святого Станислава 3-й степени с мечом и бантом
См. – смотрите
С. – страница
м. – метр
Т. – Том
Тип. (типогр.) – типография
Ф. – Фонд
Указ. соч. – указанные сочинения
Ч. – часть

СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ *

Барка (через итал., исп. *Barka*) – лодка, парусно-гребное беспалубное судно, появившееся впервые в Италии в XII в. Большое грузовое судно, применявшееся в России с начала XVIII для перевозок грузов на крупных реках. Барка имела упрощенные обводы с тупыми обводами и была облегченной конструкции. Строились из полуобработанных материалов, обычно на одну навигацию. Длиной до 64 м, шириной до 17 м, грузоподъемность до 1200 тн.

Бомбардирский корабль – парусный 2-х или 3-х мачтовый корабль XVII–XIX вв., который предназначался для обстрела береговых укреплений и приморских крепостей противника бомбами (шарообразными разрывными снарядами, начиненными порохом) из тяжелой крупнокалиберной артиллерии, расположенной на верхней палубе. Впервые появились во Франции в 1681 г. Вооружались несколькими гладкоствольными орудиями крупного калибра. Мелкий калибр для самообороны. Обладали повышенной устойчивостью и прочностью корпуса. В русском флоте существовали с начала XVIII до середины XIX в. Длина 20–30 м., ширина 6–10 м. Экипаж 40–50 человек.

Бот (через голландский *boot*, из латинского *batus* – гребное судно) – общее название небольших (водоизмещение примерно до 150 т) гребных парусных судов различного назначения. Ввиду ограниченной мореходности их использовали в прибрежных районах. В XVII–XVIII вв. ботами стали называть гребные или одномачтовые длиной 11–18 м, шириной 3–4,5 м с косым парусом парусные суда, предназначенные для разведки, десантных операций, для снабжения судов, стоящих на рейде, для ближнего или абордажного боя с кораблями противника и других целей. Большие боты строили палубными, водоизмещением до 60–80 т, артиллерийское вооружение от 2 до 20 малокалиберных орудий – фальконетов, с экипажем до 36–40 человек.

Боцман (голл. *bootsman* – от *boot* – судно и *man* – человек) – должность младшего командного состава корабля. Впервые термин встречается в русском флоте в «Делах о строении корабля Орел, 1667–1668 гг.» как ботеман, бутман. Он заведует и отвечает за организацию судовых работ на корабле, за состояние чистоты. В его заведовании трюма, такелаж, якоря и швартовные устройства с принадлежностями, тросами, талями, блоками и др. Название и чин отмечены в Петровском «Уставе морском» 1720 г.

Боцманмат (от «боцмана» и английского – *mate* – помощник) – унтер-офицер, чин строевого состава в русском флоте. Соответствовал унтер-офицеру 1-й статьи корабельной службы и старшему унтер-офицеру армейской службы. В чин боцманмата производили из унтер-офицеров 2 статьи с годичным стажем по аттестации. Он должен был знать такелаж, такелажные работы, подъем и спуск рангоута (парусное вооружение), все, касающееся вооружения корабля, компас, управление рулем, шлюпкой под парусом и др. По представлению командира корабля мог производиться в боцманы. Чин боцманмата присваивался также рулевым, сигнальщикам и водолазам. В отсутствие боцмана исполнял его обязанности.

Бригадир – офицерский чин, соответствовал чину капитан-командора во флоте, старше полковника, но младше генерал-майора, введен Петром I.

Бригантина – двухмачтовое парусно-гребное судно с XVII до конца XIX вв., предназначалось для разведывательных и посыльных служб, перевозки войск в прибрежных районах, имело 2–3 артиллерийских орудия, отличалось хорошими мореходными и маневренными качествами.

Бус (каспийский) – остроносое круглодонное судно, имеющее парусное (2 паруса) и артиллерийское вооружение. Каспийский бусы строили в нескольких местах по Волге и Оке, бус был огромным судном, водоизмещением до 2000 тн.

и длиной по палубе до 60 м. Для сравнения – ни одна из каравелл Колумба, доплывших до Америки, не имели водоизмещения свыше 270 тн.

Галиот (фр. *galiote*) – небольшая быстроходная галера, в России были в составе Балтийского, Черноморского флотов, Азовской, Каспийской и Сибирской флотилий. Длина 14–24 м, ширина 4–7 м, высота борта 1,5–3 м.

Галерный мастер (позднее – *корабельный мастер*) – данный чин Петровским Морским уставом 1720 года не предусматривался, но уже в 1722 году был закреплён в Табеле о рангах и относился к IX разряду с титулованием «ваше высокоблагородие», по нему могло жаловаться потомственное дворянство. По статусу корабельный мастер, согласно Табеля о рангах, приравнивался к чину «капитан-лейтенант» флота. Первоначально звание галерного мастера предназначалось для руководителей галерных верфей при столичном и провинциальных адмиралтействах, но вскоре галерных мастеров стали назначать руководить не только галерными, но и вообще любыми мелкими верфями. Также это звание со временем стали присваивать специалистам понтонного хозяйства в инженерных войсках:

Гекбот (гол. *Hoekboot* от *hoek* – рыболовный крючок и *boot* – лодка) – до XIV в. рыбацкая лодка, а затем парусное военное судно. В России входили в корабельный состав Каспийской военной флотилии в первой половине XVIII в. и применялись для охраны водного района, выражаясь современной военно-морской терминологией. Всего с 1722 по 1754 гг. было построено около 100 гекботов. Длина 30,5 м, ширина 8,2 м, высота борта до 3,7 м.

Гукор (англ. *Hooker*, гукар, гукр, гукер) – парусное судно XIII–XVIII вв. Первоначально строились в Нидерландах как рыбацкие лодки, потом их размеры увеличились, и они распространились во многих странах Северной Европы. В XVII–XVIII вв. использовались как военный транспорт. Гукоры имели 2–3 мачты, иногда для самообороны снабжались несколькими небольшими

пушками. Большие гукоры вмещали до 300 человек и имели грузоподъемность 60–200 т. В России в XVIII в. Их строили для Балтийского флота, Каспийской и Беломорской флотилии и на Дальнем Востоке для Сибирских экспедиций. Длина от 16,5 до 30 м, ширина 4,7–7,2 м. Осадка 1,8 м.

Генерал-экипажмейстер – должность руководителя Экипажной экспедиции Адмиралтейств-коллегии, соответствовала чину контр-адмирала. Утверждена 3 декабря 1732 г. Экипажная экспедиция занималась вопросами снабжения, укомплектованием экипажей, приходом и расходом материалов. Должность упразднена в 1752 г.

Генерал-кригс-комиссар – чин и должность руководителя службы снабжения имуществом и денежным довольствием. В морском ведомстве в соответствии с Табелем о рангах был тождественен званию вице-адмирала.

Дубель-шлюпка – небольшое парусно-гребное военное судно в Российском флоте XVIII века, предназначенное для действий на реках и в лиманах, а также вблизи побережья. Дубель-шлюпки были предшественниками канонерских лодок и выполняли те же функции, а также были пригодны для решения десантно-транспортных задач, служили посыльными суднами. В зависимости от исторического периода дубель-шлюпки имели от 9 до 20 пар весел. Первоначально парусное вооружение состояло из двух мачт с латинским (косым) парусным вооружением, позже – одна съёмная мачта с прямым вооружением. В начальный период беспалубные, позже имели палубу. Водоизмещение до 50 т, длина 17–25 м, ширина 4,5–6 м, осадка до 2 м, экипаж до 50 человек. Вооружение – до 15 орудий (в первом варианте шесть двухфунтовых фальконетов, в более позднем варианте 6–8 орудий, в том числе два (196 мм) единорога или две–три 3-пудовых (273 мм) гаубицы и мелкие 312-фунтовые (76–120 мм) пушки.

Ластовые суда – название небольших плавсредств (барж, плашкоутов и т. п.) и транспортных судов в XVIII–XIX вв., обеспечивающих снабжение кораблей русского парусного флота на рейдах, а также перевозку грузов в

гаванях и между портами. Название получили от меры вместимости судна – *ласта*. Экипажи ластовых судов (*в современной структуре корабельного состава ВМФ РФ – суда вспомогательного флота*) комплектовались из матросов и унтер-офицеров, не способных по состоянию здоровья или возраста нести строевую службу на боевых кораблях. Офицерский состав (большая часть) производился из унтер-офицеров, кондукторов и боцманов «за усердную многолетнюю службу». Офицеры ластовых судов считались низшей категорией офицеров флота. Суда ластовые носили не Андреевский флаг, а торговый 3-полосный (бело-синий-красный), но до 1797 г. носили и гюйс. У офицеров и рядового состава были отличавшаяся от флотской форма одежда, армейские звания и пониженные оклады.

Ласт (с немецкого *Last* – груз) – мера корабельного груза в 120 пудов зерна, или хлебная мера от 16 до 32 гл., или мера неотесанного леса в 40 фут. В Англии ласт не имеет точной величины и составлял в среднем 2909,4 л, в Дании – 3060,64 л, в Голландии – ровно 3000 л.

Линейный корабль «Ингерманланд» (название земель, расположенных в устье Невы), тип – фрегат (*тип парусных военных кораблей XVII–XVIII веков имел две артиллерийские палубы открытого или закрытого исполнения*), имел на вооружении 64 артиллерийских орудия, непосредственное участие в его проектировании и строительстве принимал участие сам Петр I. Корабль принимал активное участие в боевых действиях на море. Спущен на воду в Санкт-Петербурге в 1715 г. Главным строителем корабля был галерный мастер Ричард Козенц. Корабль, построенный им, оказался столь удачным, что Петр держал на нем свой царский штандарт, даже командуя соединенным англо-голландско-датско-русским союзным флотом. Высочайше было повелено хранить его с прочими для памяти. В 1735 г. стоял на рейде Кронштадта

затонувшим. Разобран в 1736 г. Имел в длину 151 фут, в ширину 42 фута (1 английский фут равен 0,3048 м).

Мичман (англ. *Midshipman* – буквально средний корабельный чин) – воинское звание военнослужащих Военно-Морского Флота русского, советского и российского. В России впервые было учреждено в 1716 г. как унтер-офицерское звание. С 1732 г. по 1917 г. являлось первым офицерским званием, которое соответствовало званию поручика в армии (исключая 1751–1878 гг., когда мичманы относились к унтер-офицерам). Присваивалось гардемаринам, выдержавшим экзамены.

Островка – островская лодка, представляла из себя плоскодонное маломерное судно, предназначенное для плавания на мелководье. В военноморских целях островская лодка использовалась с артиллерийским вооружением при осуществлении каботажных морских переходов в прямой доступности берега. Бортовое артиллерийское вооружение на этом судне устанавливалось на специальных устройствах, что позволяло вести артиллерийскую стрельбу в определенных углах обстрела противника на море или по его береговым сооружениям. В качестве бортовой артиллерии применялись, как обычно, орудия мелкого калибра (30 мм) – от 4 до 6 фальконетов. В зависимости от типа исполнения, на подобном судне было возможно установление и крупнокалиберных артиллерийских пушек. Островская лодка имела до 10–15 пар весел и могла нести вспомогательное, как правило одномачтовое, парусное вооружение. Водоизмещение позволяло в том числе нести и полную амуницию экипажа с личным оружием и запасами, а также все необходимое для артиллерийского вооружения (запасы ядер, пороха). Островская лодка имела малую осадку от 0,5 до 1 метра, корпус длиной до 20 – 25 м., ширину до 6 м.

Прам (гол. *Praam*) – плоскодонное парусное судно, применявшееся для перевозки грузов. В России строились в XVIII в., имели длину до 35 м, ширину до 10,6 м, осадку до 3 м.

Поручик флота – военно-морской чин в XVIII веке, соответствовал по Табелю о рангах первоначально X классу. Тождественен званию «старший лейтенант».

Пушка – артиллерийское орудие для прицельной стрельбы под небольшими углами возвышения. От других видов орудий отличается относительно большой длиной ствола и большим зарядом пороха. Первые пушки появились на вооружении галер в XIV–XV вв. для стрельбы прямо по курсу. Насыпка пороха прямо в ствол и другие технические несовершенства позволяли во время скоротечного морского боя сделать 1–2 прицельных выстрела из каждого орудия. Этот недостаток стали компенсировать количеством орудий. Поэтому вооружение парусных кораблей сначала представляло из себя пеструю смесь различных малокалиберных орудий (фальконетов, драконов, аспидов и других). Вскоре, однако, из этого многообразия выделилась пушка как наиболее разрушительный вид орудий, а само слово стали употреблять как синоним слова «орудие». Пушки располагали вдоль бортов парусных кораблей сначала на одной, а затем 2-х и даже 3-х деках (палубах). По количеству пушек корабли начали делить на ранги, сила корабля оценивалась мощностью его бортового залпа. Носовые и кормовые пушки получили роль второстепенных – погонных (от слова погоня) и ретирадных (от слова отступление). Начиная с XVI в., пушки стали устанавливать на колеса для отката после выстрела. Первые пушки стреляли сплошными каменными, затем чугунными ядрами. Принципиальное значение для точности стрельбы имел переход в XVII веке от насыпки пороха в зарядную часть пушки к использованию картузов – мешочков со строго дозированной нормой пороха.

Появилась возможность менять состав и вес заряда, регулируя таким образом дальность стрельбы.

Романовки (эверсы) – строятся из соснового и елового лесу, крепятся железом, конопатятся паклей и вымарываются снаружи смолой. Длина их от 4,5 до 6,5 сажени (8,5–14 м), ширина 4 и 5 аршин (3–4 м), высота борта от 4 до 8 четвертей (2–4 м), осадку имеют от 12 до 28 вершков (0,5–1,25 м), грузоподъёмность имеют от 1500 до 3000 пудов (25–50 тн). Стоят от 300 до 600 рублей, служат от 3 до 5 лет. Ходят вверх и вниз по Волге и притокам; по обветшанию ломаются на дрова.

Струг – русское деревянное плоскодонное парусно-гребное судно XI–XVIII вв. для перевозки людей и грузов по рекам и озерам. Имели до 25–45 м длины, 4–10 м ширины, 6–20 весел, также имели на вооружении парус прямоугольный, используемый при наличии попутного ветра.

Скампавея – военное быстроходное судно русского галерного флота в XVIII веке. Название произошло от итальянских слов *scampare* – спасаться, исчезать и *via* – путь, прочь (*scamparevia.*). Скампавея предназначалась для перевозки войск, высадки и огневой поддержки десантов, разведки и охранения при действиях в балтийских шхерах. Длина судна составляла до 30 метров, ширина до 5,5 метров, осадка не превышала 1 метр. Скампавея приводилась в движение 12–18 парами вёсел, одной-двумя мачтами с косыми парусами. Вооружение составляло одну-две пушки малого калибра, обычно расположенными в носовой части корабля. Могла принимать до 150 солдат для ведения абордажного боя. Первые скампавеи были построены при Петре I на Олонецкой верфи в 1703г. и применялись до конца XVIII века. Для операций на открытом море они были непригодны ввиду плоскодонной конструкции.

Фрегат в парусном флоте – трехмачтовый корабль с мощным артиллерийским вооружением до 60 пушек, предназначался для боевых и патрульных действий на морских коммуникациях.

Фальконет (итал. Falconetto – сокол) – название артиллерийских орудий калибра 45–100мм, состоявших на вооружении кораблей в XVI–XVIII вв. В России фальконеты появились в середине XVI века и существовали до начала XIX в. Стреляли из фальконетов преимущественно свинцовыми ядрами.

Шаутбенахт (нидерл. *schout-bij-nacht* – в ночь смотрящий). В Российской империи чин шаутбенахта был введен в самом начале XVIII века и впоследствии включен в Табель о рангах, он соответствовал чину генерал-майора. Чин шаутбенахта имел и Петр I, в морских походах и сражениях использовавший иногда псевдоним «шаутбенахт Петр Михайлов». В 1740 г был заменен чином контр-адмирала.

Шхут (нем. *schute*) – мореходное, плоскодонное грузовое судно, двухмачтовое, грузоподъемностью до 200-х ластов.

Шмака (от голландского *Smak*) – тип морского парусного судна для прибрежного плавания, распространённого в XVIII — начале XIX века на немецких и нидерландских побережьях Северного и Балтийского морей, а также в России, где они строились в первой половине XVIII в. Грузоподъемность составляла 20–100 ласт. Данным типом парусных судов комплектовался Балтийский флот и Каспийская флотилия.

Шнява (от гол. *Snauw*, нем. *Schnau*) – небольшое парусное торговое или военное судно, распространённое со второй половины XVII века до конца XIX века в северных странах Европы и в России. Военные шнявы предназначались для разведывательной и посыльной служб. Водоизмещение до 150 тн, вооружение – 14–18 пушек малого калибра, экипаж до 80 человек.

Шлюпка – общее название малых гребных и парусных беспалубных судов. Использовались для проведения промеров глубин, разъездных и спасательных целей.

Яхта (от голл. *Jagt*, буквально – охотничья лодка) – представляла собой быстроходное парусное или парусно-гребное одно или двухмачтовые судно с различным парусным вооружением, которое использовалось для разведывательной и посыльной службы, выполнения гидрографических работ.

* При составлении словаря терминов использованы: –
Морской энциклопедический словарь: в трех томах. / под редакцией В.В. Дмитриева. — СПб: Судостроение, 1993. с ил.; Государственность России: Словарь-справочник. М. 2001. Кн. 4. (Р-Я)

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Архивные источники

1. РГАДА. Ф.77. Оп.1. Сношения с Персией. 1715-1717. Д. 1.
2. РГАДА. Ф.248. Сенат и его учреждения. Оп.1. Кн. 14; Оп. 2. Кн. 18, 35; Оп.3. Кн. 134; 135; 136; 138; 140; 143; Оп. 9. Кн. 523; Оп.10. Кн. 1131, 1183, 1525, 1533, 1535, 1536.
3. РГВИА. Ф.6. Преображенский приказ. Разряд VI. Оп.2. Кн.1232.
4. ГАРФ. Ф.1068. Дела постоянного хранения. Оп. 1. Д. 72.
5. РГАВМФ. Ф.4. Бутаковы, семейный фонд (XVIII – XX вв.). Оп.1. Д.82, 110; Оп.3. Д.9.
6. РГАВМФ. Ф.19. Меншиков Александр Сергеевич, адмирал (1787 – 1869 гг.) Оп1. Д.208, 614; Оп.1-1. Д.15. Оп.3. Д.386, Оп.4. Д.441.
7. РГАВМФ. Ф.212. Государственная Адмиралтейств-коллегия. Оп.9. Д. 370; Оп.11. Д. 95, 238, 308, 348, 680; Оп.11-2. Д.66,366,432.
8. РГАВМФ. Ф.215. Адмиралтейский департамент Морского министерства. Оп.1. Д.779, 806, 808, 809.
9. РГАВМФ Ф.237. Контора Казанского адмиралтейства г. Казань Оп. 12. Д.456.
10. РГАВМФ. Ф.283. Инспекторский департамент Главного морского штаба Е.И.В. (1831– 1836) Инспекторский департамент Морского штаба Е.И.В. (1827– 1831). Оп.3-2. Д.5554;
11. РГАВМФ. Ф. 402. Гидрографический департамент Морского министерства г. Санкт-Петербург. Управление генерал-гидрографа морского штаба Е.И.В. (1827-1837 гг.). Оп.2. Д.657.
12. РГАВМФ. Ф.406. Послужные и формулярные списки чинов морского ведомства. (коллекция). Оп.3. Д.465;
13. РГАВМФ. Ф.410. Канцелярия морского ведомства г. Петроград (1836-1918 гг.) Оп.2. Д.1528; Оп.2-1. Д.192.

14. ГАОО. Ф.1. Оренбургская экспедиция. Оп. 1. Д.1; 9.
 15. ГАОО. Ф.2. Оренбургская комиссия. Оп.1. Д.13.
 16. ГАОО. Ф.6. Канцелярия Оренбургского генерал-губернатора. Оп.6. Д.127; Оп.10-2. Д.2, 5697, 12734.

Опубликованные источники

17. Добросмыслов, А.И. Материалы по истории России: Сборник указов и других документов, касающихся управления и устройства Оренбургского края. Т. 1: 1734 год; Т. 2: 1735 и 1736 годы [Текст] / А.И. Добросмыслов. – Оренбург: Типо-лит. Ф. Б. Сачкова, 1900. – 303+279 с.

18. Материалы по истории Башкирской АССР. Оренбургская экспедиция и башкирские восстания 30-х годов XVIII в. Т. 6. М.: Изд-во АН СССР, 1956. 630 с.

19. Письма и бумаги императора Петра Великого. СПб.: Государственная типография, 1912. Т. VI. – 740 с.

20. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. I. № 409;

21. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. IV. № 3397;

22. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. V. №№ 2809, 2811, 2815, 2993, 2994, 3385, 5040;

23. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. VI. №№ 3485, 3893, 4075;

24. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. VII. №№ 5057, 5139, 5154;

25. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ. Т. VIII. №№ 5303, 5327, 5410, 5733;

26. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ Т. IX. №№ 6567, 6576, 6584, 6652;

27. ПСЗРИ. 1-Е СОБРАНИЕ Т. X. №№ 7278, 7788.

28. МИРФ. СПб.: Тип. Морского Министерства. Ч.2; Ч.3; Ч.4: Балтийский флот, 1702-1725; Ч. 5. [Документы, относящиеся к царствованиям Императрицы Екатерины I и Императора Петра II с 1725-1730 г.]. Ч. 7. [Документы, относящиеся к царствованиям имп. Петра II и имп. Анны Иоанновны с 1730-1735

г.]; Ч. 8. [Документы, относящиеся к царствованию имп. Анны Иоанновны с 1735-1740 г.]. Ч.9. [Документы, относящиеся к царствованию имп. Иоанна Антоновича с 1740-1741 г.; Документы царствования имп. Елисаветы Петровны с 1741-1761 г.]. Ч.10, [Документы царствования имп. Елисаветы Петровны с 1741-1761 гг.(Продолжение)].

Источники личного происхождения

29. Бруни, Корнелий де «Путешествие Корнилия де Бруна через Московию» / пер. с фр. [соч.] Корнилия де Бруина; пер. и [предисл.]. П.П. Барсова, провер. по гол. подлиннику О. М. Бодянским – М., 1873. – 293, XIX с.

30. Габлиц, К.И. Исторический журнал бывшей в 1781 – 1787 гг. на Каспийском море русской эскадры под командованием флота капитана второго ранга графа Войновича с приложением карты [Текст] / К.И. Габлиц, [Соч.], с картою онаго моря. М.: В типографии С. Селивановского, 1809. – 122 с. [1.] л. карт.

31. Дневные записки плавания А.И. Бутакова на шхуне «Константин» для исследования Аральского моря в 1848-1849 гг. [Текст] / По рукописным материалам Узб. и Укр. публичных библиотек подгот. К печати заслуж. Библиотекарь УзССР канд. ист. наук Е.К. Бетгер; Акад. Наук Узб. ССР. – Ташкент.: Изд-во Акад. Наук УзССР, 1953. – 52 с .

32. Ермолов, А.П. Записки Алексея Петровича Ермолова с приложениями. [Текст] / А.П. Ермолов; М.: Изд. Н.П. Ермолова, Ч. 2. 1816– 1827 г. – 1868. – [726] с. разд. паг.

33. Игнатъев, Н.П. Миссия в Хиву и Бухару в 1858 г. флигель– адъютанта, полковника Н. Игнатъева. [Текст] / Н.П. Игнатъев– Санкт– Петербург: Гос. тип., 1897. – 278 с.

34. История Казахстана в русских источниках. Т. III: Журналы и служебные записки дипломата А. И. Тевкелева по истории и этнографии Казахстана (1731–1759 гг.) [Текст] / Сост. И. В. Ерофеева. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. – 484 с.

35. Макшеев, А.И. Путешествие по киргизским степям и Туркестанскому краю / [Соч.] А. Макшеева. – СПб: Воен. тип, 1896. – [2], X, 257 с., 1 л. фронт. (портр.), 4 л. черт. 21.

36. Мартенс, Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными государствами. Т. IX – X. Трактаты с Англией. [Текст] / сост. Ф.Ф. Мартенс. 1710 – 1801 гг. СПб.: Изд-во: Типогр. Министерства Путей Сообщения, 1892. – 565 с.

37. Манштейн, Х.Г. Записки о России генерала Манштейна: 1727– 1744: перевод [В. В. Тимошук] с французской подлинной рукописи автора [Текст] / Х.Г. Манштейн [предисл. Мих. Семеvского]. – СПб: Тип. В. С. Балашева, 1875. – 397 с. разд. Параг.

38. Муравьев, Н.Н. Путешествие в Туркмению и Хиву в 1819 и 1820 гг. Ч.1 – 2. [Текст] / Гвардейского Генерального штаба капитана Николая Муравьева, посланного в сии страны для переговоров. С картинами с чертежами, и проч. – М.: В типографии Августа Семена, 1822 – 367 с.

39. Николаас Витсен. Путешествие в Московию, 1664 – 1665. Дневник. [Текст] / Перевод со староголландского В.Г. Трисман. – СПб.: Симпозиум, 1996. – 272 с.

40. Неплюев, И.И. Записки И.И. Неплюева: (1693 – 1773) [Текст] / И.И. Неплюев – Новое полн. изд., с примеч. – СПб. А.С. Суворин, 1893. – VIII, 197 с. / репринтное издание.

41. Шафиров, П.П. Рассуждение. Какие законные причины Его Царское Величество Петр Первый, Царь и Повелитель Всероссийский к начатию войны против Короля Карла XII шведского к началу войны в 1700 г. имел. [Рук.] / П.П. Шафиров [Б. м.], 60– е гг. XVIII в. – 167 л.

42. Соймонов, Ф.И. О торгах за Каспийское море древних средних и новейших времен; Выписано из журнала его превосходительства господина тайного советника, сенатора и ордена святого Александра кавалера Федора Ивановича Соймонова, и из внесенных во оной дополнений Академии наук конференц– секретаря, профессора истории и историографа, Г.Ф. Миллера. [Текст] / Ф.И. Соймонов. – М.: Печ. при Московских Правительствующего сената департаментах, 1765. – 74 с.

43. Соймонов, Ф.И. Описание Каспийскаго моря и чиненных на оном российских завоеваний, яко часть истории государя императора Петра Великаго, / Трудями тайного советника, губернатора Сибири и ордена святого Александра кавалера, Федора Ивановича Соймонова, выбранное из журнала его превосходительства, в бытность его службы морским офицером, ; И с внесением, где потребно было, дополнениями академии наук конференц– секретаря, профессора истории и историографа, Г.Ф. Миллера[Текст] / Ф.И. Соймонов.– Санкт– Петербург : При Имп. Акад. наук, 1763. – 380 с.

Графические источники

44. Шевченко Т.Г. Шхуны «Константин» и «Николай». Бумага, сепия, белила (16,8 × 26,7 см). [Раим]. [20 – 25.VII 1848 г.]. Государственный музей Т.Г. Шевченко. Украина. Киев.

45. Шевченко Т.Г. Укрепление Раим. Вид с верфи на Сыр– Дарье. Бумага, акварель (20,5 × 29,8 см). [Раим]. [19.VI – 25.VII] 1848. Государственный музей Т.Г. Шевченко Украина. Киев.

Литература

46. Акманов, И.Г. Имангалин И.К. Историография Башкирского восстания 1735 – 1736 гг. / И.Г. Акманов, И.К. Имангалин; // Вестник Башкирского университета. 2012. Т. 17. №1(1). – С. 734–736.

47. Аленицын, В.Д. Несколько замечаний о путешествии Денкинсона в Хиву в 1559 г.у. / [Соч.] В.Д. Аленицына // Записки русского императорского географического общества. Кн. VI. СПб, 1880 – 14 с.

48. Алабин, П.В. Двадцатипятилетие Самары, как губернского города: (историко– статистический очерк) [Текст] / П.В. Алабин. – Самара: Издание Самарского статистического комитета, 1877. – 744 с., [7] л. ил., табл.

49. Аминов Р.Р. Татары – казаки в составе Оренбургского казачьего войска (1748 – 1917 гг.). – Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2017. – 348 с.

50. Аренс, Е.И. Русский флот. / Е.И. Аренс [Текст.] Исторический очерк. Изд– во: Издание экспедиции заготовл. госуд. бумаг. СПб, 1904. – 69 с.

51. Арсеньев, К.И. Царствование Петра II [Текст]/[Соч.] К.И. Арсеньева. Тип. Императорской Российской Академии. СПб, 1838. – 159 с.

52. Бартольд, В.В. Работы по исторической географии [Текст] / В.В. Бартольд. – Москва: Восточная литература, 2002. – 711 с.: портр. 55.

53. Берг, Л.С. Аральское море. [Текст.]: Опыт физико– географической монографии. / Л.С. Берг. – СПб, 1908. – 580 с.: с ил.:8л.

54. Базиленко, И.В. Дело английского капитана Джона Эльтона (John Elton) в истории отношений России и Ирана XVIII в. [Текст] / И.В. Базиленко. Материалы XXIX международного конгресса по источниковедению и историографии стран Азии и Африки. Т.1. НП– Принт, СПб, 2017. – С.114 – 122.

55. Большаков, Л.Н. Быль о Тарасе. Книга вторая. На Арале. / Л.Н. Большаков; – М.– Оренбург: Кора, 1993. – 268 с.

56. Буканова, Р.Г. Города–крепости юго – востока России в XVIII веке. История становления городов на территории Башкирии [Текст] / Р.Г. Буканова; Уфа: Китап, 1997 – 253, [1] с.: ил.

57. Буканова, Р.Г. Закамская черта XVII века [Текст] / Р.Г. Буканова; М– во образования Рос. Федерации. Башк. гос. ун– т.– Уфа: Башк. ун– т, 1999. – 148 с.: с карт, табл.

58. Буканова, Р.Г. Один из тех, кто портил дело Петра [Текст] / Р.Г. Буканова; М – во образования Рос. Федерации. Башк. гос. ун– т.– Уфа: Башк. унт, 1997. // Материалы научно– практической конференции. 26.11.1996. – Уфа. – С 10 – 18.

59. Буканова, Р.Г. Проект создания торгового флота на Аральском море в первой половине XVIII в. [Текст] / Р.Г. Буканова; Воронеж– колыбель Российского Военно– Морского Флота: Тез. докл. и сообщ. респ. науч. конф., посвящ. 300– летию Рус. воен.– мор. флота, Воронеж, 16– 18 мая 1996 г. / [Редкол.: А.Н. Акиньшин (отв. ред.) и др.]– Воронеж: Фирма "Квадрат", 1996. – С. 72 – 83

60. Буканова, Р.Г. Морские чины в составе Оренбургской экспедиции [Текст] / Р.Г. Буканова; Воронеж – колыбель Российского Военно – Морского Флота. Тез. докл. и сообщ. Республ. науч. конф., посвящ. 300 – летию русского Военно – Морского Флота, Воронеж, 16 – 18 мая 1996 г. / [Редкол.: А.Н. Акиньшин (отв. ред.) и др.]– Воронеж: Фирма "Квадрат", 1996. – С. 43 – 44.

61. Буканова, Р.Г.; Насыров, К.З. Контр-адмирал Иван Иванович Неплюев – реформатор материальной культуры Оренбургского края. [Текст] / Р.Г. Буканова, К.З. Насыров. // Федеральное архивное агентство. Российский государственный архив Военно– Морского Флота. Елагинские чтения. Вып.7 – СПб: Издательский Дом «Гиперион», 2014. – С. 56 – 61.

62. Буканова, Р.Г.; Насыров К.З. М.Т. Коняев и М.И. Войнович забытые герои Патрасского морского сражения 1772 г. [Текст] / Р.Г. Буканова, К.З. Насыров. // Федеральное архивное агентство. Российский государственный

архив Военно– Морского Флота. Елагинские чтения. Вып. 10 – СПб: Анима, 2020. – С. 39 – 45.

63. Буканова Р.Г., Бондаренко Ю.В. Административно-судебные преобразования в Башкирии как опыт расширения единого правового пространства России в первой половине XVIII века / Р.Г. Буканова, Ю.В. Бондаренко; // Вестник Восточно– Сибирского института МВД России. – 2019. № 4. – С. 9 – 16.

64. Бескровный, Л.Г. Хрестоматия по русской военной истории. [Текст] / Л.Г. Бескровный. Изд – во: Военное издательство Министерства Вооруженных Сил Союза ССР М., 1947 – 642 с.

65. Бэр, К.М. Заслуги Петра Великого по части распространения географических познаний о России и пограничных с нею землях Азии [Текст] / К.М. Бэр; // Записки русского императорского географического общества. Кн. IV. СПб, 1850. – 313 с.

66. Бернс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавании по Инду от моря до Лагора с подарками великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию и Персию, предпринятом по предписанию высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах лейтенантом Ост-Индской компанейской службы, Александром Борнсом, членом Королевского общества 3 т. М., Издание П.В. Голубкова, 1848. – 502 с.

67. Берх, В.Н. Жизнеописание первых российских адмиралов или опыт истории российского флота [Текст.] в IV ч. / В.Н. Берх. Ч.II.СПб: Изд– во: Морская типография. 1872. – 302 с.

68. Белавенец, П.И. Нужен ли нам флот и его значение для истории России [Текст] / П.И. Белавенец. – СПб: Т– во Р. Голике и А. Вильборг, 1910. [1], X, 280 с.: ил.

69. Бекмаханов, Е.Б. Присоединение Казахстана к России [Текст] / Е.Б. Бекмаханов; Акад. наук СССР. Ин– т истории. Казах. гос. ун– т им. С. М. Кирова. – Москва: Изд– во Акад. наук СССР, 1957. – 342 с., 2 отд. л. карт. 28 см.

70. Боплан, Г.Л. Описание Украины [Текст] / Г.Л. Боплан; перевод с французского. [пред. и прим. Ф. Устрялова] СПб: Тип. Карла Крайя. 1832 – 245 с.

71. Бутаков, А.И. Сведения об экспедиции, снаряженной для описи Аральского моря в 1848 г. / А.И. Бутаков; // «Вестник» РГО. – СПб, 1853, Ч. 7. разд. 7. Кн. 7. – С. 1 – 9.

72. Веселаго, Ф.Ф. Общий морской список. Ч. I – V. [Текст] / Ф.Ф. Веселаго. Тип. морского министерства. СПб, 1878. – 754 с.

73. Веселаго, Ф.Ф. Список морских судов русского флота с 1668 по 1869. [Текст] / Ф.Ф. Веселаго. Тип. Морского министерства. СПб, 1872. – 754 с.

74. Веселаго, Ф.Ф. Очерк истории Морского кадетского корпуса с приложением списка воспитанников за 100 лет / Сост. Ф.Ф. Веселаго. СПб. Тип. Мор. Кадет. Корпуса, 1878. – 366 с.

75. Веселаго, Ф.Ф. Очерк русской морской истории. Ч. I. [Текст] / Ф.Ф. Веселаго; СПб, 1875. – 701 с.

76. Висковатов, А.В. Строение военных судов в России при царях Михаиле Федоровиче и Алексее Михайловиче. [Текст] / А.В. Висковатов, СПб. Тип. Императорской Академии наук 1856. – 48 с.

77. Вейдемейер, А.И. Обзор главнейших происшествий в России, с кончины Петра Великого до вступления на престол Елисаветы Петровны / [Соч.] А.И. Вейдемейера, Ч. II. СПб, Из – во: Тип. военно– учебных заведений. 1848. – 116 с.

78. Витевский, В.Н. И.И. Неплюев и Оренбургский край в прежнем его составе до 1758 г.а: [Текст] ист. монография / В.Н. Витевский, – Казань: Типолитография В.М. Ключникова, 1898. – 575 с.

79. Витевский, В.Н. И.И. Неплюев, верный слуга своего Отечества, основатель Оренбурга и устроитель Оренбургского края: [Текст] биограф.– ист. очерк / В.Н. Витевский,– Казань: Тип. Императорского ун– та, 1891. – 236 с.

80. Вяземский, Б.Л. Верховный тайный совет [Текст] / Кн. Б.Л. Вяземский. – СПб: тип. М.М. Стасюлевича, 1909. – X, [2], 424 с.

81. Гафуров, Б. Г. История таджикского народа [Текст]: В кратком изложении / Ин-т истории Акад. наук Таджик. ССР. – 3-е изд., испр. и доп. Москва: Госполитиздат, 1955. – 1 т.; 21 см. Т. 1: С древнейших времен до Великой Октябрьской социалистической революции 1917 г.– 1955. – 544 с. : ил.

82. Геништа, В.И., Борисевич А.Т История 30-го драгунского Ингерманландского полка 1704 г.– 1904 г. / Сост. В.И. Геништа и А.Т. Борисевич. Ч. 1– 2. – СПб. : тип. "Бережливость", 1904 – 1906. – Ч. 1. 119 с., Ч.2. 346 с.

83. Голиков, И.И. Деяния Петра Великаго мудрого преобразителя России, собранные из достоверных источников и расположенные по г.г. / [Соч.]. И.И. Голикова. – 2-е изд. Т. 1– 15. – Москва: тип. Н. Степанова, 1837– 1843. – 15 т.; т. I. – 260 с.

84. Дмитриев, В.И. А.И. Бутаков. / В.И. Дмитриев; Изд – во: Государственное издательство географической литературы. М. 1955. – 53 с.

85. Егор Столетов 1716– 1736. Рассказ из истории Тайной полиции. [Текст] // Русская старина. Ежемесячное историческое издание. Т.VIII. СПб. Тип. Балашова, 1873. – 1097 с.

86. Жуковский, С.В. Сношения России с Бухарой и Хивой за последнее трехсотлетие [Текст] / С.В. Жуковский; – Петроград: типо– лит. Н.И. Евстифеева, 1915. – XII, 215 с., 1 л. карт, 1915. – 225 с.

87. Загоскин, Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России / Историко– геогр. исследование Н.П. Загоскина, заслуж. орд. проф. Казанск. ун– та: С прил. атласа карт. – Казань: Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910 (обл. 1909) (Лито– тип. И.Н. Харитоновна).– XIV, 464 с.

88. История русской армии и флота. Т.VII. Организация и результаты деятельности флота при Петре Великом [Текст] // Очерк, составленный

лейтенантом флота Н.Д. Каллистовым. Изд.: Тип. Русского Товарищества. М., 1912. – 161 с.

89. Карелин, Г.С. Путешествие Г.С. Карелина по Каспийскому морю. / [Путешествия Г.С. Карелина по Каспийскому морю]. / Г.С. Карелин, Записки русского императорского географического общества. Тип. Имп. Акад. Наук. Т.Х. СПб, 1883. – 497 с.

90. Каторин, Ю.Ф. Андреевский флаг над барханами. Участие российских моряков в завоевании Средней Азии. [Текст] / Ю.Ф. Каторин – СПб. Издательско– полиграфический центр «Гангут». – 2018. – 208 с., илл, вкл.

91. Кирокосьян, М.А. Русский флаг на Каспии. Два столетия Каспийской флотилии (середина XVII – середина XIX века) [Текст]; Пираты Каспийского моря / М. А. Кирокосьян. – Москва: Военная книга: Кучково поле, 2013. – 414 с., [1] л. портр.

92. Корсаков, Д.А. Из жизни русских деятелей XVIII века: [Ист.биограф. очерки] / Д.А. Корсаков. – Казань: тип. Имп. ун– та, 1891. – [8], 448 с.

93. Княжецкая, Е.А. Судьба одной карты [Текст]: [О географе А.Б. Черкасском] [Предисл. д– ра геогр. наук Б.А. Федоровича] / Е.А. Княжецкая; М.: Мысль, 1964. – 119 с., 1 л. карт. ил., карт. – (Географическая серия).

94. Крафт, И. Принятие киргизами русского подданства [Текст] / И. Крафт; // Известия Оренбургского отдела Императорского Географического Общества, вып.12. Оренбург, 1897. С. 1 – 59.

95. Копелев, Д.Н. Остров Сент– Мэри как объект геополитических замыслов Петра I / Д.Н. Копелев // Коллективная монография по материалам III Международной научно– практической конференции «Природное и культурное наследие: междисциплинарные исследования, сохранение и развитие», Санкт– Петербург, РГПУ имени А.И. Герцена, 29–31 октября 2014 г. / Отв. Редактор В.П. Соломин, В.З. Кантор, Н.О. Верещагина, А.Н. Паранина. СПб. Изд – во РГПУ имени А.И. Герцена, 2014. – 501 с.;

96. Копелев, Д.Н. Франсуа Гиймо де Вильбоа, «доверенный» царя Петра на флоте / Д.Н. Копелев. // Елагинские чтения. – Выпуск V. – СПб. ООО «ИТД Остров», 2011. – 210 с.

97. Копелев, Д.Н. Даниил Якоб Вильстер и подготовка Мадагаскарской экспедиции 1723 – 1724 гг./ Д.Н. Копелев. // Елагинские чтения. – Выпуск IV: материалы конференции. – СПб: Изд-во «Петроний», 2009. – 180 с.

98. Лапшин, Р.В., Митюков, Н.В., Порцева, Н.П. Корабельный состав Аральской флотилии [Текст] / Р.В. Лапшин; Н.В. Митюков; Н.П. Порцева. М-во образования Рос. Федерации. Белгор. гос. ун-т. – Белгород: Научные ведомости Бел. ГУ №7 (126), 2012. Выпуск. 22. – С. 141–148.

99. Лымарев, В.И. Алексей Иванович Бутаков. 1816– 1869 [Текст] / В.И. Лымарев; отв. ред. А. В. Постников, А. Ф. Плахотник. – Москва: Наука, 2006. – 180, [2] с.: ил.; – (Научно– биографическая литература / Российская акад. наук).

100. Лансере, Н.Е. «Главное адмиралтейство и краткий очерк его создания» [Текст] / Н.Е. Лансере. – Ленинград: РИО МОРСКИХ СИЛ РККА, 1926. – 21с. :ил.

101. Марков, Е.Л. Россия в Средней Азии. Очерки путешествия по Закавказью, Туркмении, Бухаре, Самаркандской, Ташкентской и Ферганской областям, Каспийскому морю и Волге Т.1. / [Соч.] Евгения Маркова. – СПб: тип. М.М. Стасюлевича. – 2 т.; 1901. Т. I – 545 с.

102. Мейер, Л. Киргизская степь Оренбургского ведомства / Сост. Ген. штаба подполк. Л. Мейер. –СПб.: Тип. Э. Веймара и Ф. Персона, 1865. – 386 с. (Материалы для географии и статистики России. собр. офицерами ген. штаба).

103. Мустафазаде, Т.Т. О состоянии Каспийско– Волжского судоходства в первой половине XVIII века // Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.) /

Т.Т. Мустафазаде. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2018. – С. 182 – 191.

104. Нартов, А.А. Рассказы Нартова о Петре Великом. / [Обраб. и доп. А.А. Нартов; Ред., вступ. ст. и примеч. Л.Н. Майкова]. – СПб. : тип. Акад. наук, 1891. – XX, 138 с.

105. Насыров, К.З. Незаслуженно забытые российские офицеры В.А. Обручев и П.С. Мертваго – организаторы исследования Арала [Текст] / К.З. Насыров. // Казанская наука. 2015г., № 11. Казань: Изд– во Казанский издательский дом, 2015. – С.32 – 35.

106. Насыров, К.З. Судостроительная программа Оренбургской экспедиции (комиссии) 1734– 1737 гг. – несвоевременный проект [Текст] / К.З. Насыров. // Казанская наука. 2015г., № 11. Казань: Изд.– во Казанский издательский дом, 2015. – С. 36 – 39.

107. Насыров, К.З. Ссылный флотский офицер– дипломат. Будущий вице– адмирал князь М.А. Белосельский в Оренбургской экспедиции 1734– 1739 гг. [Текст] / К.З. Насыров. // Морской сборник. Журнал Военно– Морского Флота. 2016. №12(2037). – С. 88 – 91.

108. Насыров, К.З. «Чтоб судам проход был свободен без задержания». Картографическое описание Каспийского моря офицерами флота Петра Великого. [Текст] / К.З. Насыров. // Военно-исторический журнал. 2018. № 10(702). – С. 50 – 55.

109. Насыров, К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826 – 1830 гг. // Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.) / К.З. Насыров. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2018. – С. 208 – 221.

110. Никонов, О.А. Государственно– правовая защита российских интересов на Каспийском море в XVIII– XIX вв. / О.А. Никонов // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал, 2011. № 2. – С. 235 – 239.

111. Павленко, Н.И. Петр Великий. [Текст] / Н.И. Павленко. – Москва: Мысль, 1998. – 732 с., [16] л. ил., портр. – (Всемирная история в лицах).

112. Пекарский, П.П. Новые известия о В.Н. Татищеве. / [Соч.] адъюнкта П. Пекарского. – СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1864. – 66 с. (Приложение к IV-му т. Записок Имп. Академии наук. №4).

113. Петрухинцев, Н.Н. Начало военных реформ Петра I и кораблестроение в Казани. // Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.) / Н.Н. Петрухинцев. – Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2018. – С.279. –299.

114. Пистоленко, В.И. Из прошлого Оренбургского края. [Текст] / В.И. Пистоленко [Очерк]. – Чкалов: Чкал. обл. изд., 1939. – 152 с.: ил.

115. Попов, Н.А. В.Н. Татищев и его время: Эпизод из истории гос.,обществ. и част. жизни в России, первой половины прошедшего столетия /Соч. Нила Попова. – М.: К. Солдатенков и Н. Щепкин, 1861. – 804 с.; 20.

116. Почекаев, Р.Ю. А.И. Бутаков и Аральская флотилия в конце 1840– х – начале 1860 –х гг. / Р.Ю. Почекаев // Вопросы истории. – 2015.– №4. – С. 142–150.

117. Рахимов, Р.Н. Отдельный Оренбургский Корпус: Проекты и реалии воюющей окраины в Николаевскую эпоху. [Текст] / Р.Н. Рахимов // Русский сборник: (Исследования по истории России). М., 2009. Т. VII. – С. 165. – 189.

118. Рычков, П.И. История Оренбургская (1730– 1750) [Текст] / П.И. Рычков; Оренбург: Издание губернского статистического комитета,1896. – 100 с.

119. Рычков, П.И. Топография Оренбургской губернии Ч. 1. / [Соч.] П.И. Рычкова. Оренбург: изд.-во Оренбургское ИРГО. 1887. – 312 с.

120. Сафонов, Д.А. Начало оренбургской истории (Создание Оренбургской губернии в середине XVIII века) [Текст] / Д.А. Сафонов; Оренбург: ОГУ, 2003. – 92 с.

121. Семенов, В.Г. Семенова, В.П. Губернаторы Оренбургского края [Текст] / В.Г. Семенов, В.П. Семенова; Оренбург: Оренбургское книжное издательство, 1999. – 400 с.

122. Соколов, А.П. «Астраханский порт с 1725 по 1781 г.» // Морской сборник. Т. 2 [№ 1–12]. – С. 466–475.

123. Соколов, А.П. Описи Каспийского моря с начала восемнадцатого века по настоящее время // «Записки Гидрографического департамента Морского министерства». СПб. – 1852. Ч.Х. – С. 1 – 44.

124. Соловьев, С.М. История России с древнейших времен [Текст]: В 15 кн. / [Отв. ред. и авт. вступ. статьи, с. 5– 51, д– р ист. наук Л. В. Черепнин]; [Акад. наук СССР. Ин– т истории]. – М.: Соцэкгиз, 1959 – 1966. – 15 т.;

125. Смирнов, Ю.Н. Оренбургская комиссия(экспедиция) и присоединение Заволжья к России в 30– 40 гг. XVIII века [Текст] / Ю.Н. Смирнов; М– во образования Рос. Федерации. Самар. гос. ун– т.– Самара. Из– во: Самарский университет, 1997 – 190 с.

126. Смирнов, В.Г. Исследование Мирового океана военными моряками и учеными России 1826– 1894 гг. [Текст] / В.Г. Смирнов; СПб: Изд. Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны РФ – 2006 – 292 с.

127. Смирнов, В.Г. От карт ветров и течений до подводных мин. [Текст] / В.Г. Смирнов; СПб: Гидрометеиздат, 2005 – 240 с.

128. Стариков, Ф.М. Историко– статистический очерк Оренбургского казачьего войска с приложением статьи о домашнем быте оренбургских казаков, рисунков со знамён и карты. / сост. Ф. Стариков; – Оренбург: Типолитогр. Б. Бреслина, 1891. – [2], 250, VII с., [23]л. ил., карт. : табл.

129. Татищев, Ю.К. К истории управления В.Н. Татищевым Оренбургской экспедицией (1737– 1739 гг.) [Текст] / Ю.К. Татищев; – М.: печ. А.И. Снегиревой, 1901. – 28 с.

130. Тарле, Е.В. Русский флот и внешняя политика [Текст] / Е.В. Тарле. СПб.: Фирма "БРАСК": Мор. ист. сб., 1994. – 191 с.: ил.

131. Тушин, Ю.П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XXII в.) [Текст] / Ю.П. Тушин; М., Главная редакция восточной литературы изд-ва «Наука» 1978. – 186 с. с ил. и карт.

132. Торопицын, И.В. Развитие судостроения и судоходства в Волго–Каспийском бассейне в XVII – XVIII вв.: учебное пособие. [Текст] / И.В. Торопицын; Астрахань, 2016. – 65 с.

133. Торопицын, И.В. Установление господства России на Каспийском море в 30–40–х гг. XVIII в. [Текст] / И.В. Торопицын; // Геостратегическое значение Каспийского региона и перспективы приграничного сотрудничества: материалы Международной научной конференции. 20–21 сентября 2004 г. – Астрахань, 2004. – С. 214 – 219.

134. Торопицын И.В. Соперничество Астраханских и Оренбургских властей за лидерство в реализации внешнеторговой политики России на среднеазиатском направлении в XVIII в./ Астраханские петровские чтения «Россия – Астрахань – Восток: интегральное взаимодействие (к 300-летию образования Астраханской губернии)». С 13–17.

135. Устюгов, Н.В. Башкирское восстание 1737–1739 гг. [Текст] / Н. В. Устюгов; Акад. наук СССР. Ин-т истории. – М.–Л.: Изд. и 2-я тип. Изд-ва Акад. наук СССР в М., 1950. – 156 с.

136. Устрялов, Н.Г. «История царствования Петра Великого» / [Соч.] Н.Г. Устрялов. Т. 1–. – СПб. тип. II-го отд-ния Собств. е. и. вел. канцелярии, 1858–1859. – 25. Т. IV. Ч. II. СПб. 1863. – 603 с.

137. Ханыков, Я.В. Пояснительная записка к карте Аральского моря и Хивинского ханства [Текст] / Я.В. Ханыков // Записки русского императорского географического общества. Кн. V. СПб, 1851. – 91 с.

138. Ханыков, Я.В. Поездка из Орска в Хиву и обратно, совершенная в 1740–1741 гг. Гладышевым и Муравиным [Текст] Я.В. Ханыков //

Географические Известия русского императорского географического общества. Выпуск. VI. СПб, 1850. – 85 с.

139. Файзрахманов, И.З. История Казанского адмиралтейства (1718-1830 гг.)» [Текст] / И.З. Файзрахманов; Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ Изд. «Яз», 2014. – 264 с.

140. Шалекенов, У.Х. Казахи низовьев Аму– Дарьи [Текст]: К истории взаимоотношений народов Каракалпакии в XVIII– XX вв. / АН Уз. ССР. Ин– т истории, языка и литературы Каракалп. филиала. – Ташкент: Фан, 1966. – 336 с., 1 л. схем. : ил.

141. Юзефович, Т.П. Договоры России с Востоком. Политические и торговые / Собр. и изд. [с историческим обзором] [Текст] / Т.П. Юзефович, СПб: Изд.-во: Тип. О.И. Бакста 1869. – 326 с.

Авторефераты и диссертации

142. Байназаров И.Н. А.И. Тевкелев и его роль в осуществлении юго–восточной политики России в 30 – 50 – х гг. XVIII века. [Текст]: автореф. дисс...кан. ист. наук. / И.Н. Байназаров. Башкир. гос. ун– т.– Уфа, 2005. – 22 с.

143. Зулькарнаев, М.М. Образование и деятельность Оренбургской экспедиции при И.К. Кирилове: 1734– 1737 гг. [Текст]: автореф. дисс...канд. ист. наук. / М.М. Зулькарнаев. Башкир. гос. ун– т.– Уфа, 2005. – 20 с.

144. Мансурова, Ю.В. Казанская адмиралтейская слобода в XVIII– XIX вв. [Текст]: автореф. дисс. ... кан. ист. наук. / Ю.В. Мансурова; АН РТ, институт истории им. Ш. Марджани. – Казань, 2010. – 23 с.

145. Потапов А.Е. Участие кубанского казачества в присоединении Средней Азии к России (70 – 90– е гг. XIX века). [Текст]: Дисс...канд. ист. наук. / Краснодар, 2020. – 274 с.

146. Сулайманов, С.А. История Аральской и Аму– Дарьинской флотилий 1847– 1920 гг. [Текст] автореф. дисс...канд. ист. наук. / С.А. Сулайманов; АН РУ Каракалпакское отд. института ист. арх. и этногр. Нукус, 2010. – 20 с.

Справочно– статистические издания

147. Башкирская энциклопедия. [Текст]. Т.4. Уфа: Башк. энцикл., 2005- (ГУП РБ Уфим. полигр. комб.).

148. Богославский, П.А. Чертежи и рисунки судов, составленные П.А. Богославским к книге о купеческом судостроении в России. [Текст] / П.А. Богославский, СПб: Типография Морского Министерства, 1859. – [28] л.: с илл.

149. Большая Советская энциклопедия. [Текст] — Т. 18. М., Сов. Энцикл. 1974. – 501 с.

150. Военная энциклопедия: в 18 – ти томах. [Текст] Т.1. СПб: Издательство Типография тов – ва И.Д. Сытина, 1911. – 394 с.

151. Военная энциклопедия. [Текст]. Т.7. СПб: Издательство Типография тов – ва И.Д. Сытина, 1912. – 385 с.

152. Военный энциклопедический словарь. [Текст] / Пред. Гл. ред. комиссии Н.В. Огарков. – М.: Воениздат, 1983. – 863 с. с ил., 30 л. ил.

153. Географическо – статистический словарь Российской империи: [Текст] [Т. 15] / сост. по поручению Рус. геогр. о– ва действ. чл. О – ва П. Семёнов. – СПб.: Изданием А. Н. Турубаева, Т. 2. 1863. – 893 с.

154. Государственность России: Словарь– справочник. [Текст] Книга 4. Р- Я. М. Изд-во Наука. 2001 – 470 с.

155. Даль, В.И. Словарь живого русского языка. 2 Т.[Текст] / В.И. Даль. СПб. – М.: Изд. т– ва М. О. Вольф, 1914. – 814 с.

156. Дыгало, В. А. История корабля: [Судостроение в России] / [Текст] В. А. Дыгало. Ил. М. Аверьянова, – М.: Изобразит. искусство, 1991. – 63, [1] с.: ил.

157. Иллюстрированный толковый словарь иностранных слов. [Текст] / Л. П. Крысин. – М.: Эксмо, 2011. – 864 с.: ил.

158. Лукашевич, С.П. Краткий военно-морской словарь. [Текст] / С.П. Лукашевич. –Л.: Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1939. – 70 с.

159. Морской энциклопедический словарь: в трех томах. Том 2. [Текст] / под редакцией В.В. Дмитриева. – СПб: Судостроение, 1993. – 584 с.: ил.

160. Советский энциклопедический словарь. [Текст] / гл. ред. А.М. Прохоров. – 4– е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1987. – 1633 с., ил.

161. Словарь иностранных слов. 12– е изд. стереотип. [Текст] / – М.: Рус. яз., 1985. – 608 с.

162. Судоходный дорожник Европейской России Ч.1. [Текст] / Общий очерк системы: Вышневолоцкой. – СПб: печ.в тип. Главного упр.путей сообщ. и публ. зданий, 1854. – 576 с.

163. Русский биографический словарь в 25– ти томах. [Текст] Т.3,12,18. / изд. под наблюдением пред. Имп. Рус. ист. о– ва А. А. Половцова. – СПб: Имп. Рус. ист. о– во, 1896 – 1913.

164. Чернышев, А.А. Российский парусный флот: Справочник. в 2– х томах Т. 2. [Текст] / А.А. Чернышев. М.: Воениздат, 2002. – 480 с.

165. Энциклопедия военных и морских наук: в 8– и томах. [Текст] Т.1. / под ред. генерал– лейтенанта Г.А. Леера, заслуженного проф. Николаевской акад. Генерального штаба. – СПб: Тип. В. Безобразова и Комп, 1883. – 594 с.

Иностранная литература

166. Доннелли, Алтон Стюарт. Завоевание Башкирии Россией, 1552– 1740: Страницы истории империализма: [пер. с англ. Л.Р. Бикбаевой] [Текст] /

А.С. Доннели [Вступ. статьи Р.Г. Кузеева, И.Г. Акманова]; 1995. – 285[2] с.: портр, карт.

167. Kolars, Walther Russia and her Colonies. 1952. [Текст] / W. Kolars. F.A. Praeger. New York. – 195 p.

168. Pierce Richard A. Russian central Asia 1867– 1917. [Текст] / R.A. Pierce; Berkeley and Los Angeles. University of California press. 1960. – 765 p.

169. Мэхэн, А.Т. Влияние морской силы на историю. 1660– 1783: (Captain A.T. Mahan – United States Navy); Пер. с англ. Азбелева Н. П.[Текст] / А.Т. Мэхэн; СПб: Изд. Вел. кн. Георгия Александровича, 1876. – 650 с. разд. паг., 25 л. ил., карт.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Послужной список Д. Апраксина⁴²⁵

Гардемарин Дмитрий Апраксин, по прошению И.К. Кирилова произведенный в мичманы. Отчество, дата рождения и смерти не установлены. Скорее всего, принадлежал к отдаленной ветви дворянского рода Апраксиных, так как чин гардемарина присваивался дворянским недорослям по окончании курса Морской академии. Впервые введен Петром I в 1716 г. Гардемарины после 12-месячной морской практики сдавали экзамены и производились в офицеры с присвоением чина мичмана.

Направление мичмана Д. Апраксина в распоряжение И.К. Кирилова подтверждает указ Правительствующего Сената, в котором прописывается, что мичман Апраксин по возвращении из морской практики отправлен к И.К. Кирилову согласно штатному расписанию Оренбургской экспедиции. В марте 1735 г. мичман Д. Апраксин был послан в Сакмарский городок для осуществления строительства транспортных судов. С 5 мая 1741 г. назначен для надзора за работами при Оренбургской комиссии над верфями и строениями, в декабре того же года по болезни исключен из списков флота.

Послужной список П.С. Бахметева⁴²⁶

Бахметев Петр Степанович (2-я половина XVII в. – 1-я половина XVIII в.) из дворян старинного рода Бахметевых, выходцев из Орды. П. С. Бахметев поступил на службу в 1716 г. гардемаринном. 31 декабря 1728 года был произведен в мичманы галерного флота, затем 5 июля 1733 года по новому штату зачислен тем же чином в галерный флот. П.С. Бахметев 11 июня 1734

⁴²⁵ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. II. С.13.

⁴²⁶ Там же. С.36.

года, по прошению И.К. Кирилова, произведен в чин лейтенанта (поручика флота) и послан в Оренбургскую экспедицию.

По представлению И.К. Кирилова ему был присвоен чин подполковника, он становится одним из его заместителей. После смерти И.К. Кирилова и до вступления в должность В.Н. Татищева он с 30 мая 1737 г. некоторое время руководит делами и канцелярией Оренбургской экспедиции совместно с А.И. Тевкелевым, претворяя в жизнь последние указания своего зятя.

В дальнейшем служба П.С. Бахметева неразрывно связана с Оренбуржьем. Был обвинен Татищевым В. Н. в казнокрадстве, после снятия этих обвинений в 1738 году перевелся служить в Оренбургский полк. Был воеводой Исетской провинции. С конца 1744 года полковник командир Оренбургского полка (гарнизонного), поскольку Оренбургский драгунский полк был образован в 1784 году. Был одним из ближайших сподвижников губернатора И. И. Неплюева. В 1747 году принимал участие в подавлении восстания тептярей и бобылей Башкирии. П.С. Бахметев окончил службу в чине генерал-майора.

Послужной список Ф. Базанина⁴²⁷

В 1737 г. галерный мастер Федор Базанин был руководителем кораблестроительной программы Оренбургской экспедиции (комиссии). До назначения на эту должность он в качестве подмастерья служил под началом В.Н. Татищева при строительстве речных транспортных судов в Уткиной слободе. В.Н. Татищевым Ф. Базанин был командирован для обучения новomanерному судостроению с адмиралтейскими служителями в Казанское адмиралтейство для строительства 12-ти весельной шлюпки. В 1739 г. галерный мастер Ф. Базанин, ввиду отсутствия строительства судов в Оренбурге, был отправлен на Воронежскую верфь для дальнейшего прохождения службы.

⁴²⁷ ГАОО. Ф.2. Оп.1. Д.9. Л.4,38,42.

Послужной список Г.Г. Басаргина⁴²⁸

Григорий Гаврилович Басаргин в 1802 г. поступил в морской корпус кадетом, в 1805 г. был произведен в гардемарины и определен в действующий флот, в эскадру адмирала Сенявина. На корабле «Уриил» участвовал в переходе из Кронштадта в Корфу. В 1806–1807 гг. гардемарин Г.Г. Басаргин был участником боевых действий в Адриатическом море и Архипелаге. В 1808–1809 гг. Г.Г. Басаргин находился на рейде Триеста, ввиду угрозы нападения английской эскадры на союзную Австрию. В 1812 г. Г.Г. Басаргин был произведен в чин лейтенанта, на корвете «Гермион» осуществлял плавание от Кронштадта до Стокгольма. В 1813–1814 гг. на корабле «Норд-Адлер» плавал у берегов Англии, Франции и Голландии и участвовал при блокаде Флессингена (порт Флиссенген, Нидерланды). В связи с тем, что стратегическое положение на Каспийском море кардинально изменилось, был направлен для продолжения службы в Каспийскую флотилию. В 1817–1822 гг. Г. Г. Басаргин последовательно командовал транспортом «Пчела», корветом «Казань», транспортом «Кура». Возглавлял военно-морскую составляющую экспедиции Н.Н. Муравьева к туркменским берегам на корвете «Казань». В 1824 г. Г.Г. Басаргин был произведен в капитан-лейтенанты, за произведенную опись Каспийского моря был награжден орденом Св. Владимира 4 степ. С 1829 по 1841 гг. командовал различными кораблями Каспийской флотилии и Балтийского флота. В 1842 г. Г.Г. Басаргин был назначен командиром Астраханского порта, что означало в том числе и командование Каспийской флотилией. 26 марта 1844 г. Г.Г. Басаргин был произведен в чин контр-адмирала. 2 октября 1852 г. был произведен в вице-адмиралы. 6 августа 1853 года Г.Г. Басаргин скончался в Астрахани.

⁴²⁸ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. VI. С. 324-326.

Послужной список М. А. Белосельского⁴²⁹

Князь Михаил Андреевич Белосельский в 1717 г. поступил на службу гардемаринном. Проходя службу на корабле «Эсперанс» совершал плавания до порта Любек. 2 марта 1719 г. он был произведен в чин мичмана. 10 января 1724 г. был произведен в чин унтер- лейтенанта. В 1725 году служил на флагманском корабле «Святой Александр» и совершал плавания в Балтийском море. В 1732 г. получил под свое командование придворную яхту «Элизабет», участвовал на этой яхте в приеме китайского посла, совершил переход из Санкт-Петербурга в Кронштадт и обратно. В 1733 г. по новому штату зачислен в лейтенанты майорского ранга. В 1736 г. за «некоторое дело» был послан в Оренбург на «вечное житье» с назначением в Оренбургскую экспедицию, чтобы находиться там при постройке судов, при тамошней водяной и морской службе, одновременно с исключением из списков Военно-Морского Флота. При главном командире Оренбургской экспедиции В.Н. Татищеве оказал содействие в приеме в г. Оренбурге хана Младшей Киргиз-Кайсакской орды (жуза) Абулхаира. По результатам своей службы в Оренбурге был прощен и по рапорту В.Н. Татищева в 1739 г. М.А. Белосельский переведен в Ингерманландский полк майором. В 1743 г. назначен на должность генерал-экипажмейстера. В 1744 г. назначен докладчиком Государыне императрице дел по флоту. 5 сентября 1747 г. 5 произведен в чин генерал-кригскомиссара, что соответствовало чину вице – адмирала. В 1747–1752 гг. состоял докладчиком дел по морскому ведомству при Императрице. 19 января 1755 г. скончался и был погребен в Санкт-Петербурге в Александро-Невской лавре.

⁴²⁹ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч.І.С. 66.

Послужной список И. И. Беринга⁴³⁰

Беринг Иван Иванович (Витус – *W. Bering*), датчанин. Принят на военно-морскую службу в Копенгагене в 1703 году с присвоением чина подпоручика и направлен на службу в Балтийский флот. В 1707 г. ему был присвоен чин поручика. В 1710 г. в мае он был послан наблюдать за движением судов вдоль южного побережья Финского залива. По случаю войны с турками переведен на Азовский флот. В ноябре Беринг был произведен в чин капитан-лейтенанта. Командуя шнявой «Мункер», В. Беринг выходил на ней для крейсерства в Азовское море. По окончании войны с турками в 1712 г. переведен на Балтийский флот. В 1715 г. был произведен в капитаны 4-го ранга и послан в Архангельск, где совершил Трансатлантический поход, переведя из Архангельска вновь построенный корабль «Селафаил» в Копенгаген. В 1716 г. под штандартом Петра I В. Беринг, командуя кораблем «Перл», участвовал с союзными флотами в плавании к Борнхольму. В 1717 г. переименован в капитаны 3 ранга. В 1720 г. произведен в капитаны 2 ранга. Далее указано в послужном списке В. Беринга: «До увольнения со службы по прошению в феврале 1724 г. командовал различными кораблями Балтийского флота. 10 августа 1724 г. В. Беринг принят вновь на военно-морскую службу в чине капитана 1 ранга, командовал кораблем «Марльбург». 27 января 1725 года по смерти Петра I отправился из Петербурга начальником Первой Камчатской экспедиции.

Послужной список А.И. Бутакова⁴³¹

Алексей Иванович Бутаков в 1828 году был произведен в гардемарины и в течение 6 лет плавал на различных кораблях Балтийского флота. В 1832 г. А.И. Бутакову был присвоен чин мичмана. Продолжая участие в морских

⁴³⁰ Там же. С. 40.

⁴³¹ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. IX. С. 330.

походах на пароходе-фрегате «Богатырь» Балтийского флота, в 1838 году он был произведен в лейтенанты. В 1840–1842 гг. был участником кругосветного плавания в качестве старшего офицера на транспорте «Або» из Кронштадта на Камчатку и обратно.

А.И. Бутаков в 1848 г. был командирован для описи и съемки берегов Аральского моря. Построив в г. Оренбурге шхуну «Константин», совершил на ней плавание по Аральскому морю для производства гидрографических исследований. 12 января 1849 г. был произведен в капитан-лейтенанты. Командовал той же шхуной и на том же море; открыл и описал группу островов, назвав их Царскими, и еще два острова, названных именами наших мореплавателей – Беллинсгаузена и Лазарева. Определил астрономически 9 пунктов и составил меркаторскую карту Аральского моря. За гидрографические работы награжден орденом Св. Владимира 4 ст. и пенсией по 157 р. в год. Пожалован прусским орденом Красного Орла 3 ст. и избран почетным членом Берлинского гидрографического общества. В 1850 г. командирован в Швецию для заказа и постройки двух железных пароходов для Аральской флотилии. В 1853 г. участвовал во взятии крепости Ак-Мечеть.

Участвовал в заказе и постройке пароходов и плавучего дока для нужд Аральской флотилии в Англии и Северных Соединенных Штатах Америки (США). В 1864 г. произведен в чин контр-адмирала. В 1868 г. состоял в распоряжении главного командира Санкт-Петербургского порта. Скончался в 1869 г.

Послужной список К. ф. Вердена⁴³²

Карл фон Верден в 1703 году, будучи штурманом на шведском флоте, был взят в плен и перешел на русскую службу. В 1709 г. ему было пожалован чин подпоручика. 30 ноября 1713 г. К. ф. Верден был произведен в поручики. Уже

⁴³² Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. I. С.71.

через три года ему был присвоен чин капитана-поручика. В соответствии со штатным расписанием, К. ф. Верден был назначен для прохождения службы на флагманский корабль Балтийского флота «Ингерманланд», где держал свой штандарт вице-адмирал Петр Михайлов (император Петр I). В 1719 г. К. ф. Верден был послан в Астрахань для производства описи Каспийского моря, где и возглавил команду картографов в составе князя В.А. Урусова, М. Травина и А.И. Кожина. Также в состав команды входили морские офицеры, ранее проходившие службу на флагмане вместе с Карлом фон Верденом под командованием Петра I. В 1720 г. по окончании описи Каспийского моря возвратился с командой в Санкт-Петербург и составил плоскую карту Каспийского моря, которая была отгравирована и представлена Петром I в Парижскую Академию наук. В 1722 г. участвовал в Персидском походе. В 1724 г. был произведен в чин капитана 2 ранга и назначен исправляющим должность главного командира Астраханского порта. На этой должности состоял до 1726 г. и занимался корректировкой описи Каспийского моря и внесением дополнений в карту Каспийского моря по вновь приобретенным провинциям, рекам, пристаням, гаваням, рейдам и крепостям. В 1727 г. произведен в чин капитана 1 ранга. До 1730 г. служил на Балтийском море, проводя испытания новых построенных кораблей. Скончался в 1731 г.

Послужной список М. И. Войновича⁴³³

Марк Иванович Войнович, по происхождению серб, граф, был принят на флот в царствование Екатерины II мичманом в 1770 г. В 1772 году принял участие в Патрасском морском сражении, где проявил себя героически: сжег 1 фрегат и 2 шебеки, за что стал лично известен светлейшему князю А.Г. Орлову. В 1780 г. назначен командующим Астраханской флотилии, в 1781 г., командуя экспедицией кораблей в составе 3 фрегатов, 1 бомбардирского

⁴³³ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч.III. С.315.

корабля и 2 пушечных ботов, участвовал в описании Каспийского моря. Главная задача этой экспедиции состояла в строительстве укрепления на одном из островов восточного берега и прокладке морского торгового пути до Индии. Экспедиция успеха не имела и в 1782 г. вернулась в Астрахань. В 1783 г. произведен в капитаны 1 ранга с переводом на Черное море. В 1785 г. с эскадрой крейсировал в Черном море. 15 мая 1787 г. произведен в контр-адмиральский чин. Будучи начальником эскадры и имея флаг на корабле «Слава Екатерины», вышел из Севастополя на поиски неприятеля. Эскадра, застигнутая сильным штормом, была рассеяна, и все суда потерпели большие аварии. Будучи командующим Черноморского флота, 3 июля 1788 у о. Федониси встретил турецкий флот и после короткого боя принудил неприятеля отступить. Награжден орденом Святого Георгия 3 класса. В 1790 г. переведен в Каспийскую флотилию. В 1791 г. уволен со службы. В 1796 г. вновь принят на военно-морскую службу. 28 февраля 1797 г. назначен присутствовать на черноморском адмиралтейском правлении. 23 сентября 1797 г. произведен в чин вице-адмирала. 14 марта 1801 произведен в чин адмирала и в том же году назначен директором черноморского штурманского училища. В июле 1805 г. уволен со службы.

Послужной список П. Дефремери⁴³⁴

Петр (Пьер) Дефремери (француз) поступил на службу в 1721 году и 3 мая определен в лейтенанты. Несправедливо забытый морской офицер оставил яркий след в истории Военно-Морского Флота России. В 1726 году по требованию Военной коллегии назначен в Астрахань для описи Каспийского моря. По результатам описи был награжден досрочным присвоением очередного чина. В 1727 г. был произведен в капитан-лейтенанты, в 1731 г. был присвоен чин капитана 3 ранга. С 1732 по 1736 гг. проходил службу на

⁴³⁴ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. I. С.133.

различных кораблях Балтийского флота. П. Дефремери в 1734 г. за сдачу противнику без боя фрегата «Митау», которым командовал, был приговорен к смертной казни, приговор заменен на разжалование в матросы. При пересмотре приговора справедливость восторжествовала, он был восстановлен в чине и назначен командовать вновь построенным фрегатом «Петр II». В ноябре 1736 г. он был командирован в Тавров в Донскую экспедицию. В апреле 1737 г. П. Дефремери участвовал с другими офицерами в промерах фарватера, ведущего из р. Дон в море. 6 июля 1737г. он, командуя ботом, по пути из Геническа в Азов был настигнут сильным отрядом турецких кораблей. Поставив бот на мель, отправил команду в составе 23 человек на берег, сам остался на боте. Дождавшись приближения турецких кораблей на расстоянии выстрела, произвел залп из пушек и выполнил заложенную Петром I формулу боя на море: «неприятелю, каков бы он силен не был, ни под каким видом отнюдь не отдаваться, в корысть ему ничего не оставлять». После залпа П. Дефремери поджёг находившийся на палубе порох и вместе с ботом взлетел на воздух, тем самым искупив геройским подвигом свою прежнюю невольную вину по сдаче фрегата «Митау».

Послужной список П. П. Дорошенкова⁴³⁵

Петр Петрович Дорошенков в 1710 году был послан в Голландию для прохождения навигаторской практики, далее служба в датском флоте. За это время дважды совершил в составе экипажа трансатлантический переход из Дании в Архангельск. В марте 1717 года П.П. Дорошенков по возвращении из-за границы был произведен в поручики. В 1718 году он находился в кампании под руководством императора Петра I, носившего на тот исторический период звание вице-адмирала. В 1719 году П.П. Дорошенко участвовал в описании Каспийского моря в составе группы картографов Карла фон Вердена. В 1721

⁴³⁵ Там же. С.139.

году ему было присвоен чин лейтенанта. В составе эскадры шаутбенахта (*контр-адмирал*) Гордона, командуя гукором «Ласорсер», П.П. Дорошенко плавал до Ревеля (*Таллинна*). В январе 1725 года он был назначен для прохождения службы на корабли в Кронштадт. В апреле 1726 года за невыполнение приказа капитана Льюиса П.П. Дорошенко был разжалован и понижен в чине до унтер-лейтенанта на год. В 1728 г. восстановлен по службе с присвоением чина лейтенанта. П.П. Дорошенко ушел из жизни в 1732 г.

Послужной список Г. Золотарева⁴³⁶

Григорий Золотарев в 1702 году поступил в «Навигацкую» школу. В 1714 году был записан в шкиперы. В марте 1717 г. был произведен в подпоручики. В 1721 году в марте по штатному расписанию назначен командовать шнявой «Вестеншлюп». За отличную службу в Каспийской флотилии ему был присвоен чин лейтенанта. Командуя шнявой «Эйнгор», Г. Золотарев крейсировал в Финском заливе. Позднее он был командирован в Астрахань. В 1722 г. участвовал в Персидском походе. Затем в составе команды картографов К. фон Вердена Г. Золотарев участвовал в описи Каспийского моря. За заслуги в этом мероприятии он был произведен в капитан-лейтенанты. Весной 1723 г., командуя отрядом из 3 мелких судов, в Персидском заливе Зензели Г. Золотарев подавил огонь персидской артиллерийской батареи и своим артиллерийским огнем обратил в бегство 5-тысячный отряд персидских войск, собранный возле этой батареи. 24 августа 1725 г. ушел из жизни.

Послужной список Н. А. Ивашинцова⁴³⁷

Николай Алексеевич Ивашинцов 21 июня 1832 г. поступил в Морской корпус кадетом. 9 января 1836 г. был произведен в гардемарины. На фрегате «Нева» проходил необходимую морскую практику. В 1837 г. произведен в

⁴³⁶ Там же. С.155.

⁴³⁷ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. X. С.223–224.

мичмана. В 1837–1842 гг. осуществлял плавания на различных кораблях Балтийского флота. В 1841 г. произведен в чин лейтенанта и переведен для службы в Морской корпус. В 1843–1845 гг. плывал на фрегате «Верность» между Кронштадтом и Санкт-Петербургом. В 1848–1852 гг. осуществлял гидрографические работы в Балтийском море. В 1851 г. произведен в чин капитан-лейтенанта. 22 марта 1853 г. по высочайшему повелению был командирован в Оренбург в распоряжение оренбургского генерал-губернатора. Выполнял совместно с А.И. Бутаковым гидрографические работы на Аральском море. Награжден орденом Святой Анны 2 степени. Принимал участие в боевых действиях во время экспедиции против Кокандского ханства на р. Сыр-Дарья. За отличия в этой экспедиции награжден орденом Святого Владимира 4 степени с бантом. В 1854 г. на почтовом пароходе «Ленкорань» ходил по портам Каспийского моря. В 1855 г. назначен исправляющим должность начальника отделения Гидрографического отделения императорского флота России и приступил к гидрографическим работам на Каспийском море. 26 марта 1856 г. назначен начальником экспедиции для новой съемки и промера Каспийского моря. В 1857 г. произведен в чин капитана 2 ранга. В 1860 г. произведен в капитаны 1 ранга. В 1864 г. за гидрографические работы на Каспийском море удостоен от императорского Географического общества Константиновской премии. 1 января 1869 г. произведен в контр-адмиралы и назначен членом комитета морских учебных заведений. В 1870 г. вновь стоял у описи и промеров Каспийского моря. Ушел из жизни 13 января 1871 г.

Послужной список А. И. Кожина⁴³⁸

Александр Иванович Кожин в 1711 г. проходил обучение в Навигаторской школе по классу астрономии. В этом же году был послан за границу для

⁴³⁸ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. I. С.178.

обучения морским наукам. В 1714 г. по возвращении из-за границы был произведен в чин подштурмана. В 1715 г. производил опись Финского залива между Ревелем и Гогландом, составил карту, которая была напечатана типографским способом. За отличия при исполнении описи был произведен в чин поручика. 27 января 1716 г. был назначен для описи Каспийского моря, а потом послан в экспедицию А. Бековича –Черкасского, имея от Петра 1 отдельное поручение. Ему было приказано под видом купца проехать до Индии и собрать сведения о водяных сообщениях между Индией и Каспийским морем. В 1717 г. самовольно покинул экспедицию из-за того, что А. Бекович-Черкасский лишил его возможности исполнить приказ императора. В 1718 г. поступил под командование капитан-лейтенанта В.А. Урусова для описи Каспийского моря и участвовал в составлении карты его восточного берега. В 1719 г. за буйство и разные своевольные поступки был арестован и предан суду. В 1721 г. исключен из списка флота, как состоящий по астраханскому делу под арестом. В 1722 г. по приговору суда сослан в Сибирь на поселение.

Послужной список П.С. Мертваго⁴³⁹

Павел Степанович Мертваго 26 марта 1829 г. был произведен в гардемарины. До января 1831 г. находился в плаваниях по Балтийскому морю. 1 января 1831 г. произведен в чин мичмана. На шхуне «Гонец» находился в кампании на Кронштадтском рейде. В 1832–1839 гг. проходил службу на различных кораблях Балтийского флота. В 1836 г. был произведен в чин лейтенанта и переведен в гвардейский экипаж. В 1837 г. переведен в 9-й флотский экипаж. 1840–1842 гг. находился в плаваниях на различных кораблях Балтийского флота. 23 декабря 1842 г. был назначен адъютантом 2-й бригады 1-й флотской дивизии. В 1845г. уволен со службы в чине капитан-лейтенанта, в 1846 г. поступил на службу во 2-й линейный батальон отдельного

⁴³⁹ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. X. С.680-682.

Оренбургского корпуса с переименованием в поручики. Весной 1847 г. под его руководством построены 2 разборные шхуны; «Николай» и «Михаил», которые были доставлены на р. Сыр-Дарья. Командуя шхуной «Николай», произвел опись Аральского моря и топографическую съемку восточного побережья берега р. Сыр-Дарья. Участвовал в постройке форта Раим и во взятии редута Джанкала. 1 ноября 1847 г. был произведен в чин штабс-капитана. За постройку укрепления Раим и действий на р. Сыр-Дарья награжден орденом Св. Анны 3-й степени. В 1848–1850 гг. состоял при Неплюевском кадетском корпусе с исполнением обязанностей полицмейстера корпуса. В 1850 г. уволен со службы в чине капитан-лейтенанта. Вновь принят на службу в 1860 г. 1 января 1865 г. произведен в чин капитана 2 ранга. В 1867 г. назначен военно-морским судьей в Кронштадтский военно-морской суд. 1 января 1869 г. произведен в чин капитана 1 ранга. Скончался 13 января 1876 г.

Послужной список А. Ф. Можайского⁴⁴⁰

Александр Федорович Можайский в 1841 г. был произведен в гардемарины. После прохождения морской практики в 1842 г. был произведен в мичманы. В 1844 г. совершил трансатлантический переход на корабле «Ингерманланд» из Архангельска в Кронштадт. В 1845 г. вновь на Белом море в плавании на шхуне «Радуга». В 1846 г. совершил на шхуне «Радуга» очередной трансатлантический переход из Архангельска в Кронштадт. В 1849 г. произведен в чин лейтенанта. В 1850–1852 гг. служба и морские походы на различных кораблях Балтийского флота. В 1853–1855 гг. на фрегате «Диана» перешел из Кронштадта к берегам Японии. После крушения фрегата на рейде г. Симода перешел на американском коммерческом корабле в Петропавловск-Камчатский, затем берегом возвратился в Кронштадт. В 1857 г. с высочайшими особами на пароходе-фрегате «Гремящий» ходил из Кронштадта в Киль и

⁴⁴⁰ Там же. С.716–717.

Гапсаль, за что был пожалован бриллиантовым перстнем. В 1858 г. был назначен в Хивинскую экспедицию графа Игнатьева. Тайно описал одну из протоков р. Аму-Дарья. Совершил сухопутный переход в составе посольства в Бухару, осуществляя астрономические наблюдения. За участие в данной экспедиции награжден орденом Святого Владимира 4-й степени с бантом. В 1859 г. произведен в чин капитан-лейтенанта. 1 января 1866 г. произведен в капитаны 2 ранга. В 1869 г. уволен со службы с производством в капитаны 1 ранга для службы на коммерческих судах. С 1873 по 1879 гг. был почетным мировым судьей Брацлавского округа Подольской губернии. В мае зачислен на действительную службу. В 1882 г. произведен в чин генерал-майора с увольнением со службы. Ушел из жизни 20 марта (1 апреля) 1890 г.

Послужной список И. И. Неплюева⁴⁴¹

Иван Иванович Неплюев родился в 1693 г. в небогатой дворянской семье. В 1714 г. он был отдан в Новгородскую математическую школу. 29 июня 1715 г. И. И. Неплюев в числе других учеников был переведен в Нарвскую навигаторскую школу. И. И. Неплюев, поступил в Морскую академию в день ее открытия 1 октября 1715 г. 21 марта 1716 г. И. И. Неплюев после стажировки в Ревеле на корабле «Архангел Михаил» в числе 27 гардемарин был отправлен в Корфу (Венеция). Там он пробыл до 1720 г. и в совершенстве овладел искусством управлять галерой, за что и получил патент на самостоятельное управление галерой. 1 июля 1720 г. по возвращении из-за границы был экзаменован лично Петром I и произведен в чин поручика. В этом же году осуществлял наблюдение за строительством галер. В 1721 г., как владеющий итальянским языком, назначен Государем на пост резидента в Константинополь. В сентябре 1724 г. произведен в чин капитана 3 ранга. В январе 1726 г. произведен в чин капитана 1 ранга. 17 июля 1728 г. за долговременное

⁴⁴¹ Веселаго. Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. I. С.278

пребывание при дворе турецкого султана и за усердную службу на благо Российского государства был произведен в чин капитана-командора. 2 декабря 1730 г. за прилежную службу в делах Ее Императорского Величества императрицей Анной Иоанновной был произведен в чин шаутбенахта (контр-адмирал). 27 февраля 1736 г. был произведен в тайные советники с одновременным исключением из списков императорского Военно-Морского Флота. В 1740 г. назначен губернатором в г. Киев. В 1742 г. был отправлен в Оренбургский край, назначен на должность главного командира Оренбургской комиссии. В 1744 г. организовал Оренбургскую губернию, где находился до 1758 г. Ушел из жизни 11 (22) ноября 1773 г.

Послужной список Й. К. Рентеля⁴⁴²

Йогам Критом Рентель (француз) на военно-морской службе с 20 апреля 1703 г., до этого служивший «польскому королю» в морском флоте. В этом же году ему был пожалован чин поручика. В 1704 году он был послан на корабли, находящиеся в устье реки Воронеж. В 1707 году уже в чине капитана И.К. Рентель переведен из Воронежа в Астрахань для управления местными судами и для наблюдения за коммерцией. В 1709 году, командуя кораблем и двумя шмаками, И.К. Рентель был послан из Астрахани к персидским берегам для сбыта товаров и отыскания удобных пристаней. Он указал на Баку как на лучшую и на Низовую (*Низабад, современное название поселок городского типа Ниязоба Республика Азербайджан*). В 1712 г. заведовал постройкой в Астрахани судов, предназначавшихся для плавания с товарами в Персию. С апреля по август 1713 года И.К. Рентель ходил с товарами в Персию на построенных в Астрахани 4-х судах. С 1714 по 1717 гг., командуя Каспийской флотилией, И.К. Рентель содействовал экспедиции А. Бековича-Черкасского. В 1719 году принимал участие в описи Каспийского моря под начальством капитан-

⁴⁴² Там же. С.320.

поручика Карла фон Вердена, плавая с ним от Астрахани до Куры. В 1721 г. Рентеля отзывают по приказу Адмиралтейства в Санкт-Петербург. С 1722 по 1726 гг. он командовал судами на Каспийском море и плавал вместе с Ф.И. Соймоновым у западных берегов, принимал участие в перевозке войск. В 1724 г. И. К. Рентель был назначен к исправлению дел в Астраханской конторе над портом. В 1725 г. И. К. Рентель был назначен и состоял в подчинении астраханского главного командира, в 1726 г. после смерти главного командира совместно с князем В.А. Урусовым заведовал делами Астраханского порта. В 1732 г. выбыл из флота.

Послужной список М. Травина⁴⁴³

Михаил Травин (годы жизни и отчество установить не представилось возможным) в 1708 г. был послан за границу для обучения морским наукам. В 1711 г. состоял в датском флоте в чине поручика. По возвращении в Россию 2 сентября 1715 г. был произведен в чин поручика. Участвовал в описании Рижского залива и устьев рек, в него впадающих. 28 февраля 1716 г. был назначен к описи Каспийского моря и послан в г. Казань для формирования отряда судов, предназначенных для описной экспедиции. В 1717–1718 гг. находился у описи Каспийского моря. В 1720 г. находился при исполнении обязанностей в Новгороде. В 1721 г. был предан суду и 14 марта того же года из-за болезни был исключён из списков флота.

Послужной список А.Ф. Остолопова⁴⁴⁴

Аполлон Федорович Остолопов 12 мая 1801 г. поступил в морской корпус кадетом. 1 апреля 1808 г. был произведен в гардемарины. В 1808 – 1811 гг. находился в плаваниях по Балтийскому морю. 3 марта 1811 г. был произведен в мичмана с переводом в Каспийскую флотилию. В 1811 – 1814 гг. находился в

⁴⁴³ Там же. С.376.

⁴⁴⁴ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. VII. С.652.

плаваниях по Каспийскому морю у персидских берегов. В 1814 –1816 гг. находился на должности офицера по поручениям при главнокомандующем в Грузии генерале от инфантерии Н. Ф. Ртищеве и участвовал при установлении судоходства по р. Кура. За отличия при установлении судоходства был награжден орденом Святой Анны 3 степени. 30 марта 1816 г. произведен в чин лейтенанта. Командовал транспортом Баку в Каспийском море. В 1817 г. командовал люгером «Горностай» на рейде Баку и у о. Сары. В 1818 г. состоял адъютантом при командующем эскадрой капитан-командора Веселаго. В 1819 г. командовал транспортным судном «Святой Поликарп» и участвовал в экспедиции Н.Н. Муравьева у туркменского побережья Каспийского моря. В 1821 г. уволен со службы в чине капитан-лейтенанта.

Послужной список Ф.И. Соймонова⁴⁴⁵.

Федор Иванович Соймонов в 1708 году из числа прочих дворян был определен в московскую Навигацкую школу. В 1711 году по указу Петра I был послан в Голландию. В январе 1716 года по возвращении в Россию Ф.И. Соймонов был произведен в мичмана и служил под командой Петра I на линейном корабле «Ингерманланд». 17 января 1719 года за высокие достижения в службе через чин был произведен в поручики. В этом же году он оказался в команде капитан-поручика Карла фон Вердена при описи Каспийского моря и был послан им с описными журналами в Санкт-Петербург для доклада Петру I. Активный участник боевых действий Персидского похода. В 1722 году, командуя гукором, он был отправлен в поход с отрядом ластовых судов для доставки войск в Гилян, а 27 октября был произведен в чин капитан-лейтенанта. В 1723 г. он находился в отряде судов при взятии Баку. Ф.И. Соймонов составил обстоятельное описание персидского похода и в августе 1724 года был назначен к исправлению дел при Астраханском порте. В 1738 г.

⁴⁴⁵ Веселаго. Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч.1. С.356.

определен в сенатские обер-прокуроры в ранге генерал-майора. В 1738 г. под его руководством был издан исправленный атлас Балтийского моря. 18 октября 1739 года назначен в адмиралтейскую коллегию на должность генерал-кригс-комиссара. В 1753 г. отправлен в Нерчинск для описи реки Шилки и Амура и для постройки ботов. В 1763 году переведен в Москву и определен сенатором в сенатскую контору. Исполнял особые поручения Императрицы по управлению Сибирью.

В 1766 г. уволен со службы и освобожден от всех должностей. Скончался в 1780 г. 11 июля и погребен в Высоцком мужском монастыре под городом Серпухов.

Послужной список И.В. Токмачева⁴⁴⁶

Илья Васильевич Токмачев, поступил на службу в 1738 г. гардемарином, 30 марта 1743 г. был произведен в мичманы, с 1745 г. находился в Астрахани, с 1746 г. командовал шнявой «Св. Екатерина», в 1751 г. был произведен в лейтенанты. В 1752 г. в ноябре Токмачев произведен в капитан-лейтенанты за сожжение на Каспийском море персидских судов и назначен командиром астраханского порта. В 1758 г. произведен в капитаны 3 ранга, находился у описи Каспийского моря. В 1759 г. 8 марта он был произведен в капитаны 2 ранга. В 1762 г. в связи со организационно-штатными мероприятиями на флоте из флотского списка исключен. Находился в Астрахани на должности капитана над портом. В 1764–1765 гг. он заведовал описью заливов восточного берега Каспийского моря.

В 1770 г. состоял в прежней должности капитана над Астраханским портом. 13 января 1775 г. назначен обер-штер-кригс-комиссаром. В декабре 1776 г. уволен со службы в чине генерал-майора и с пенсионом.

⁴⁴⁶ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. II. С.432.

Послужной список В.А. Урусова⁴⁴⁷

Князь В.А. Урусов по рождению принадлежал к боярским кругам тюркского происхождения (выходцев из Орды). В 1708 году он был отправлен с другими молодыми дворянами на стажировку в Соединённые провинции (Нидерланды), откуда на военных кораблях ходил в Португалию и в Архангельск. За скудностью в Амстердаме кораблей в 1713 году переехал в Копенгаген, где поступил поручиком в датский королевский флот.

Далее в январе 1716 г., когда В.А. Урусов вернулся в Россию, он, по высочайшему повелению Петра I, в разведывательных целях был командирован в г. Астрахань, где вошел в состав команды К. фон Вердена для ревизии карты А. Бековича-Черкасского восточного побережья Каспийского моря, с присвоением чина поручика. В 1719 г. занимался в Казани и Твери постройкой судов. В 1720 г. В.А. Урусов руководил проводкой построенных в Казани судов по реке Волге к Астрахани. В 1722 г. наблюдал в той же Астрахани за строительством кораблей, с которыми принимал участие в персидском походе Петра I, командуя третьей эскадрой ластовых судов, включая блокаду Дербента и Баку в 1723 г. После смерти Петра I князь В.А. Урусов некоторое время заведовал Астраханским портом. В 1729 г. подал прошение о переводе на Балтийский флот, которое было реализовано. В 1730 году состоял в Московской адмиралтейской конторе сначала советником, затем директором (с чином контр-адмирала). В 1733г. после вступления на престол императрицы Анны Иоанновны он был поставлен управлять Морской академией и школами. 17 июня 1739 г. был произведен в чин генерал-поручика с назначением на должность главного командира Оренбургской комиссии вместо В.Н. Татищева. В 1741 г. В.А. Урусов скончался в Самаре.

⁴⁴⁷ Там же. С.382.

Послужной список Х. П. Эрдели⁴⁴⁸.

Христофор Петрович Эрдели, этнический венгр, из дворян Херсонской губернии, поступил гардемаринном на Черноморский флот в 1837 году. В 1839 г. на линейном корабле «Силистрия» принял участие в крейсерстве у абхазских берегов и за храбрость «при занятии местечек Су-баши и Шахе» был награжден знаком отличия Военного ордена Св. Георгия. В 1841 г. переведен на Балтику, где в конце того же года произведен в мичманы. Последующие 10 лет на разных судах Балтийского флота крейсировал в Балтийском и «Немецком» морях.

В 1848 г. произведен в лейтенанты. В 1852 г. командирован в г. Самару «для сплава пароходов в Оренбургский край», после чего направлен на р. Сыр-Дарья во главе «транспортного отряда из матросов, башкирцев и казаков». В июне 1853 г. лейтенант 18-го флотского экипажа Х. П. Эрдели, командуя пароходом «Перовский», с десантом поднялся по р. Сыр-Дарье к кокандской крепости Ак-Мечеть. 19.12.1853 г. «за отличие в военных действиях» произведен в капитан-лейтенанты, а 26.12.1853 г. Высочайшим Указом награжден орденом Св. Георгия 4-й ст. Внесен в Вечный список кавалеров ордена Св. Георгия 4-й ст. под № 9278. В 1854 г. вернулся в Балтийский флот, командовал загородной батареей № 1 «Генерал Граббе» в Кронштадте. В 1856–1860 гг. командовал разными судами. В 1861 г. уволился со службы для определения к статским делам в чине надворного советника. Служил в министерстве Государственных Имуществ, был произведен в коллежские советники и награжден орденом Св. Станислава 2-й ст. В 1867 г. ушел в отставку в чине капитана 2-го ранга. Х. П. Эрдели скончался в 1872 г.

⁴⁴⁸ Веселаго Ф.Ф. Общий морской. Указ. соч. Ч. XII. С.411.



Т.Г. Шевченко. Шхуны «Константин» и «Николай». Бумага, сепия, белила (16,8 × 26,7 см). [Раим]. [20 – 25.VII 1848 г.]. Государственный музей Т.Г. Шевченко. Украина. Киев.



Т.Г. Шевченко. Укрепление Раим. Вид с верфи на Сыр-Дарье. Бумага, акварель (20,5 × 29,8 см). [Раим]. [19.VI – 25.VII] 1848. Государственный музей Т.Г. Шевченко Украина. Киев.