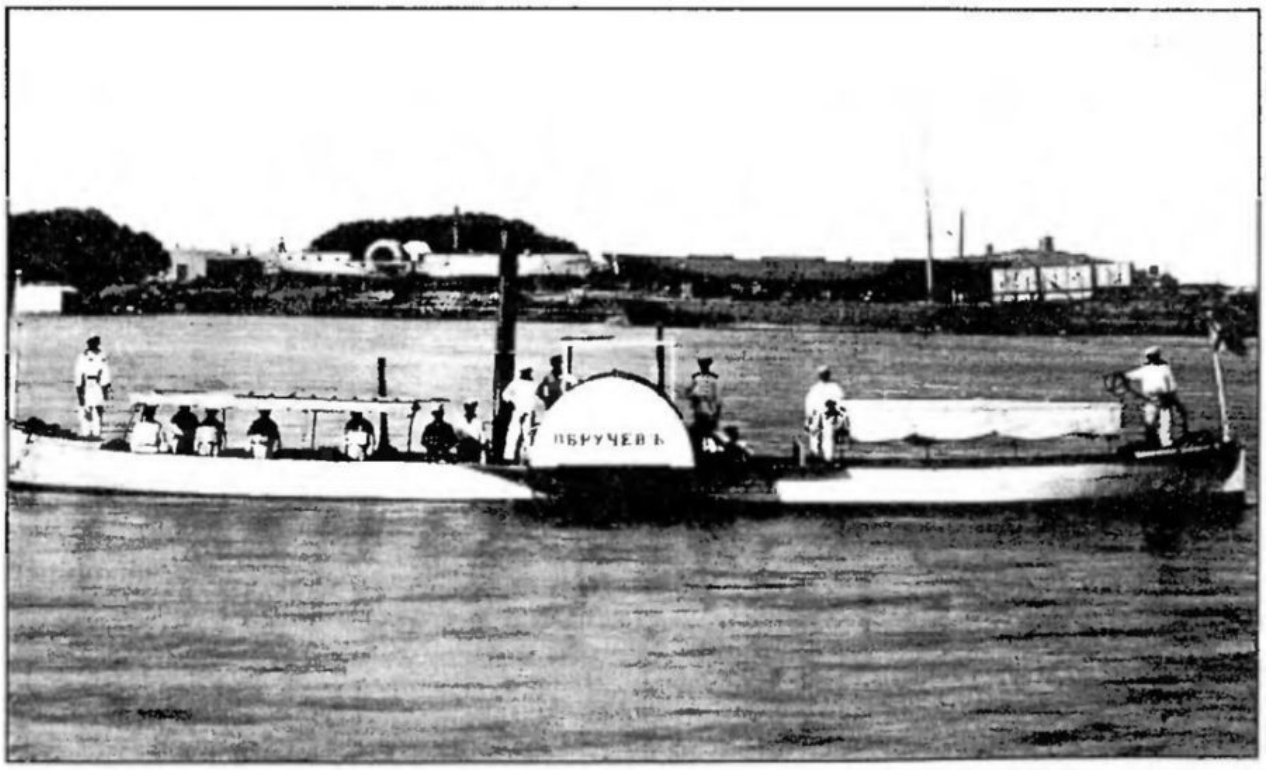
Лет пятнадцать назад в одном из парков Ташкента в любимый праздник – День Военно-Морского Флота – к нашей компании подошли два молодых парня, одетых в военно-морскую форму, на бескозырках которых красовалась надпись: «Морские части погранвойск». Естественно, посыпались вопросы – где, как, когда, на каком корабле и т.д. Тут и выяснилось, что служили они в «термезском флоте».



Баркас «Обручев».
Из собрания Н.Г. Масловатого.

Да-да, не удивляйтесь. Именно такой ответ и получили еще не очень старые «морские волки». Дело в том, что в этом южном городе находится воинская часть, несущая службу по охране государственной границы Узбекистана. Памятуя о нашей службе, мы предложили парням «оморячиться»: выпить по пол-литра воды с более чем приличной порцией соли. Нас ведь тоже когда-то «крестили» именно так. Только вот вода была забортная, горько-соленая…

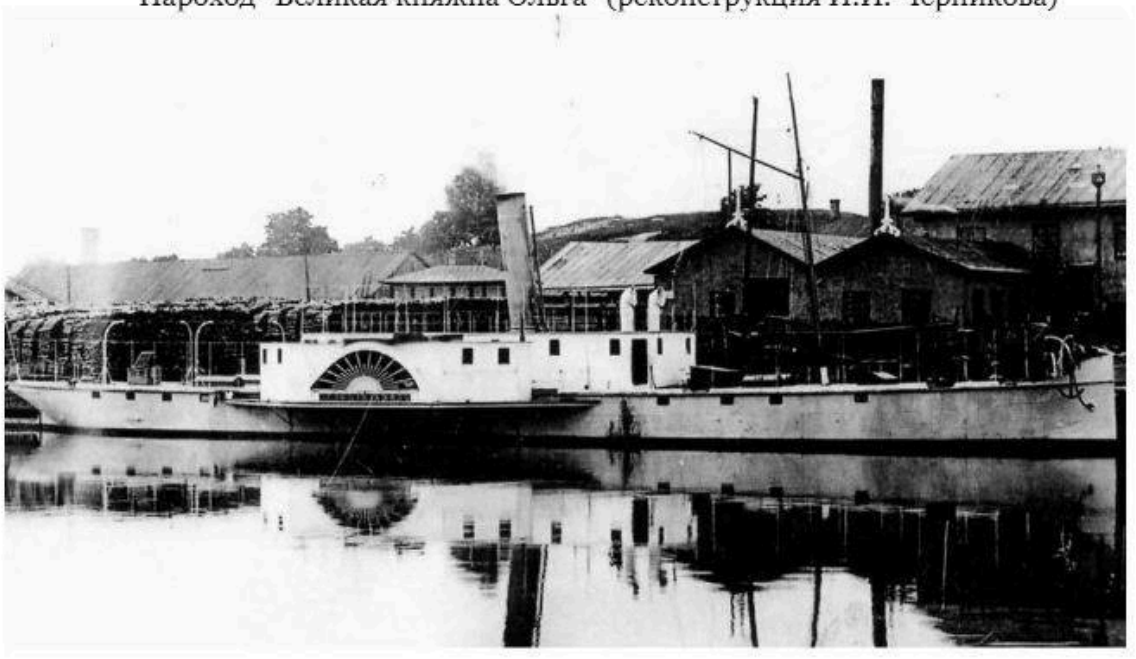
«Погранцы» согласились, с трудом проглотили «напиток». В последующие наши встречи мы их уже не видели, а жаль…

Граница на юге проходит по водной, трудно сказать, глади, точнее, по вечно бурлящей реке Амударья, в древности носившей название Джейхун (Бешеная). Про поведение этого водного потока, про климат южного региона нашей страны многие достаточно осведомлены из школьного курса географии.

Воинское подразделение, в котором служили парни, выполняет свои обязанности именно на ней, на реке, в достаточно непростых условиях. Расскажу, с чего началась его история и отмечу, что эта пограничная часть может претендовать на более чем полуторавековой возраст.

А начиналось все так…

Пароход "Великая княжна Ольга" (реконструкция И.И. Черникова)



"Великая княжна Ольга" на Амударье

Весна 1847-го года. В далеком Оренбурге начинается строительство первых кораблей будущей флотилии, получивших названия «Николай» и «Михаил». Эти, тогда еще парусные шхуны, в разобранном виде были отправлены гужевым транспортом в укрепление Раим, находившемся неподалеку от реки Сырдарья. Здесь было сооружено нечто вроде верфи, где и были собраны первые корабли будущей Аральской военной флотилии.



Третью шхуну – «Константин», в следующем году, там же, в Раиме, собрали под руководством молодого лейтенанта Алексея Ивановича Бутакова, родного брата будущего героя Севастопольской обороны – адмирала Григория Ивановича Бутакова.

Именно младшему брату была поставлена задача – исследовать акваторию Аральского моря, произвести его детальное описание. Дело в том, что на картах тех времен Арал не был указан, а две наши, действительно великие реки – Сырдарья и Аму – указаны, как впадающие в Каспийское море.

Следовало внести ясность, чем и занялась доблестная команда моряков под руководством отличного морского офицера. К заслугам команды можно отнести нахождение самой глубокой точки моря – 68 метров, и самое примечательное – было выяснено, что морская вода в этом сравнительно небольшом водоеме перемещается «по часовой стрелке». Было также установлено наличие островов, таких, как Барса – Кельмес (пойдешь – не вернешься), и группа островов Возрождения.

Именно Алексей Иванович в те времена заметил тенденцию Арала к постепенному усыханию, и уже сто восемьдесят лет назад предупреждал об этом.

Алексей Иванович Бутаков, последовательно пройдя все ступени офицерской службы, заслужив звание контр-адмирала, многие годы оставался практически бессменным командующим Аральской военной флотилии, пополняя ее корабельный состав, производя съемки местности, описания обеих рек и руководя плаваниями подчиненных ему кораблей.

Первыми же паровыми судами были заказанные в Швеции пароход «Перовский» и железный паровой баркас «Обручев». Их, как и их предшественников, доставили в рами в виде «судокомплекта» для последующей сборки.

Примечательный факт: оба судна имели в своей конструкции так называемые «выдвижные кили» (киль, говоря просто – позвоночник корабля). Эта особенность позволяла использовать их в режиме «река — море» для безпрепятственного плавания по почти любым глубинам моря и двум рекам. Ввиду же полного отсутствия угля для загрузки корабельных котлов предусматривалось использование местного топлива – саксаула.

Естественно, корабли флотилии участвовали практически во всех исторических событиях, происходивших в те времена на территории древнего Турана. Конечно, не всегда они были мирными, но так уж сложилось, историю не изменить.

Главное – флотилия выполняла поставленные ей задачи так, как и было положено: честно, отлично и доблестно!

Если хождение по Аралу в принципе, не представляло большой опасности, особенно в ясную погоду, то про древнюю Аму этого не скажешь. Безопасный фарватер отсутствовал на ней как данность, и если вчера корабль прошел на одном из участков безпрепятственно, то сегодня там могла образоваться неизвестная никому мель.

А потому приходилось передвигаться, используя так называемый футшток – шест, которым прощупывали дорогу впереди судна. Либо можно было определить безопасный путь, постоянно всматриваясь в оттенки воды, которые менялись, в зависимости от глубины речных вод.

Так что трагикомический случай, произошедший с одним из кораблей, мог бы быть более частым. Как вспоминал знаменитый кораблестроитель академик А. Н. Крылов, один из пароходов во время разлива сел на мель в 100 метрах от берега.

Командир не успел вовремя снять пароход с места якорной стоянки, и он остался посреди песка – ночью вода ушла, намыв мель под корпусом судна. Но якорь при этом был «отдан», и судно находилось «под вымпелом», команда регулярно получала «морское довольствие по положению», а сама служба неслась согласно Морскому уставу.

Очень аккуратно вели вахтенный журнал под общим заголовком: «Стоя на якоре близ кишлака Абдул Чекмень, с полудня случаи». Отмечались любые, мало-мальски важные события, происходившие в пределах видимости с корабля.

Это забавное приключение тянулось более двух лет, пока не прибыла инспекция «сверху». Но заведенное против командира «судное» дело рассыпалось как карточный домик. Судьи выслушали доводы командира корабля, узнали о характере буйной реки, о готовности в любой момент сняться с мели в случае возвращения воды, и дело производством было прекращено…

Сие корабельное объединение существовало, как птица Феникс – то возникало, то исчезало, то опять возрождалось к жизни. В 1881-м году в составе флотилии находилось сорок плавъединиц, но спустя три года она была упразднена. Корабельный состав был частично продан за бесценок, частью переведен в состав создаваемой Амударьинской флотилии.

Как воинская часть, она перестала существовать, но зато было создано нечто вроде гражданского пароходства, занимавшегося грузовыми, в основном, и пассажирскими перевозками.

Возродилась флотилия много позже, уже в другую историческую эпоху – в 1919-м году, принимая участие во всех исторических перипетиях, что могли проходить неподалеку от амударьинских волн и в акватории Аральского моря.

Просуществовало это военно-морское объединение почти два года, когда, в свою очередь, также было расформировано. На море осталось небольшое количество бывших военных, тогда уже гражданских кораблей, переданных в гражданское управление.

Много позже Аральская флотилия была возрождена, но уже как аральский военно-морской дивизион, с подчинением Каспийской военной флотилии. Зачем это было нужно – спросите вы? Море – чуть больше лужи, внутреннее, от кого здесь защищаться? Что ж, мы люди военные, приказы не обсуждаем, а выполняем. Да и было, что охранять. Сейчас его уж нет, а в те времена на острове Возрождения существовал специальный военный полигон. Грузы на него можно было доставить либо вертолетом, правда, небольшое количество, либо кораблем, но побольше, в тоннах.

Кроме того, рядом до сих пор находится знаменитый космодром Байконур, с которого, как известно, нередко запускают и пилотируемые космические корабли. А потому катера – торпедоловы, переделанные в поисковые суда, катера воздушной подушке и прочие плавъединицы, обеспечивали все мероприятия космической гавани, будучи наготове к спасению космонавтов, в случае запуска, и посадки, особенно аварийной, спускаемого аппарата в акваторию моря – озера.

СДК – средние десантные корабли, были переделаны в суда обеспечения – радиосвязи, поиска, доставки, а МДК – малый десантный корабль – стал просто сухогрузной самоходной баржей, обеспечивавшей потребности корабельного и личного состава флотилии.

Увы, из-за быстрого обмеления Аральского моря дивизион был ликвидирован – все, что можно было вывезти, вывезли, катера на воздушной подушке ушли своим ходом на Каспий, все остальные – танкодесантное судно, водолазный катер и другие – остались в постепенно осушившейся гавани города Аральск.

Так и закончилась жизнь маленького, но гордого военно-морского подразделения. Парни, служившие в его составе, с гордостью хранят милые сердцам бескозырки и «гюйсы» — воротники,

напоминающие им о трехлетней военной службе. Службе в единственной в своем роде военно-морской части, находившейся так далеко от ближайшего «настоящего» моря…

Святослав МОРСКОЙ

Источник

Добро пожаловать на канал SREDA.UZ в Телеграме

Следите за новыми материалами, экологическими новостями и публикациями.

Перейти
На главную В рубрику

Оставить комментарий **Отменить ответ**

Читайте также

Еще статьи из Поездки



Фото

Поздравления читателям SREDA.UZ во Всемирный день охраны окружающей среды

05.06.2026
852 просмотров

Природные ресурсы не бесконечны. Человек лишь часть природы. То, как он интенсивно ее использует, приводит к благосостоянию общества. Где та грань, когда природа не справляется с натиском человечества?



Поездки

Впечатления о водных объектах бассейна Сырдарьи в Ферганской долине

01.05.2026
1126 просмотров

Сперва был осенний этап по Ташкентской и Сырдарьинской областям. Затем последовал весенний, когда экспедиция побывала в Таджикистане. Оттуда - автопробег в Наманганскую область. Теперь нам предстоит проехать по Андижанской и в самом финале - по Ферганской.



Поездки

Экспедиция по Ферганской долине начинается в Намангане

27.04.2026
1288 просмотров

Справа и слева автотрассы - поля. Для них нужны гидротехнические сооружения, каналы, водовыпуски, автоматизация, регулирование... Эти объекты и параметры изучим в Ферганской долине.