

Смыковский Артур Викторович

СОЗДАНИЕ АМУРСКОЙ РЕЧНОЙ ФЛОТИЛИИ

В статье рассмотрен процесс создания Амурской речной флотилии, сыгравшей ключевую роль в укреплении обороноспособности российских рубежей на Дальнем Востоке. Автор работы положительно оценивает комплекс правительственных мероприятий по поддержанию безопасности в Амурском бассейне, подробно освещает этапы военного транспортного строительства на Амуре, характеризует деятельность флотилии накануне и во время Первой мировой войны.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/3-1/44.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 3 (17): в 2-х ч. Ч. I. С. 163-167. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/3-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 94(571.61)

В статье рассмотрен процесс создания Амурской речной флотилии, сыгравшей ключевую роль в укреплении обороноспособности российских рубежей на Дальнем Востоке. Автор работы положительно оценивает комплекс правительственных мероприятий по поддержанию безопасности в Амурском бассейне, подробно освещает этапы военного транспортного строительства на Амуре, характеризует деятельность флотилии накануне и во время Первой мировой войны.

Ключевые слова и фразы: Приамурье; Амурская речная флотилия; Амурский бассейн; канонерская лодка.

Артур Викторович Смыковский

Кафедра истории

Благовещенский государственный педагогический университет

asmikovsky@yahoo.com

СОЗДАНИЕ АМУРСКОЙ РЕЧНОЙ ФЛОТИЛИИ[©]

После подписания с Китаем Айгуньского договора (16 мая 1858 г.), закрепившего за Россией обширную территорию Приамурья и официально объявившего Амур русской рекой, перед правительством встал вопрос об обеспечении безопасности российских владений на Дальнем Востоке, в частности Тихоокеанского побережья и устья Амура. Долгое время, ввиду удалённости края от центра, отсутствия финансирования, слабой заселённости и прочих факторов, вопрос оставался открытым. Однако в связи с активизацией в конце XIX в. в Приамурье деятельности китайских предпринимателей, стремившихся при помощи Японии организовать судоходство на Амуре, выявилась угроза господствующему положению России в Амурском бассейне. Охрану российско-китайской границы вдоль рек Амура и Уссури решено было организовать за счёт местных людских, финансовых и технических ресурсов.

С 1894 г. в Приамурье начинается планомерный процесс создания Амурско-Уссурийской казачьей флотилии, продиктованный не только необходимостью организации надёжной пограничной охраны, но и хозяйственно-экономическими потребностями населения края. Наряду с военными функциями в обязанности флотилии должно было входить поддержание речного сообщения между прибрежными селениями на Амуре и Уссури.

Решение о формировании флотилии, базировавшейся в Имане, было принято правительством, когда по ходатайству войскового атамана Приамурского казачьего войска С. М. Духовского Военное министерство выделило 135 тыс. рублей на приобретение пароходов для организации речной охраны границ. На предоставленные средства для нужд флотилии был приобретён пароход «Шилка» (позднее переименованный в «Казак Уссурийский») с баржей «Лена», а также оформлен заказ на изготовление двух новых судов – мощного «Атамана» с крытой баржей «Булава» и восемнадцатиметрового речного парового катера «Дозорный» с винтами для мелководных рек. «Атаман», корпус которого полностью занимали каюты при отсутствии грузовых отсеков, и «Дозорный», построенные на заводе Крейтона в городе Або (Турку), в Финляндии, были доставлены судами Доброфлота во Владивосток в разобранном виде, откуда по Уссурийской железной дороге переправлены в Иман. Сборка пароходов, осуществляемая финскими монтажниками, русскими железнодорожными рабочими и китайскими подёнщиками, была завершена к середине апреля 1897 г.

Штат флотилии и ежегодные расходы на её содержание были утверждены 28 января 1897 г. и 22 октября 1898 г. специальными положениями, согласно которым на обслуживание пароходов из общевойсковых капиталов Амурского и Уссурийского казачьих войск выделялось 26 399 руб. в год [4, с. 249-250]. Из этой суммы 17 423 руб. выделяло Уссурийское казачье войско, а остальную часть – Амурское. Обеспечение флотилии топливом осуществлялось за счёт местного казачьего населения, до июня 1904 г. сохранявшего возложенную на него повинность по заготовке и поставке дров и каменного угля для казённых пароходов. Ежегодно казачество обязывалось поставлять в среднем 1720 сажень дров для нужд собственной флотилии. Формирование состава флотилии, в которую первоначально предполагалось зачислить 50 казаков, по утверждённому императором мнению Государственного совета от 2 июня 1897 г. передавалось в ведение атамана Приамурских казачьих войск [13, с. 89].

28 октября 1902 г. утверждено Временное положение и штат Амурско-Уссурийской казачьей флотилии. Положение определяло задачи флотилии: обеспечение безопасности судоходства по Амуру и Уссури, охрана судов и прибрежных жителей от китайских речных разбойников – хунхузов, особенно активно действовавших в Маньчжурии и приграничных районах Дальнего Востока [15, с. 11], воинские перевозки, наблюдение за маньчжурским берегом и поддержание срочного речного сообщения между казачьими поселениями вдоль Уссури, Сунгачи и на озере Ханка.

Личный состав флотилии насчитывал 40 человек и комплектовался из казаков и урядников Уссурийского, Амурского и Забайкальского казачьих войск, знакомых с судоходным делом. В соответствии с «Временным положением» капитаны пароходов «Атаман» и «Казак Уссурийский» избирались из числа опытных офицеров, с обязательной сдачей экзаменов по судовождению, предусмотренных на амурском флоте. Судовой состав «Атамана» и катера «Дозорный» комплектовался из числа амурских казаков, экипаж «Казака

Уссурийского» – из служащих Уссурийского казачьего войска. Однако на должности машинистов и их помощников, требующие специальных знаний ввиду узкой технической направленности, могли набираться отставные казаки или вольнонаёмные рабочие российского подданства. 17 февраля 1897 г. первым старшим командиром флотилии (должность, приравненная к командиру отдельной казачьей сотни) стал штурман дальнего плавания, капитан парохода «Атаман» Д. А. Лухманов (командовал флотилией до 1901 г.).

Наряду с охраной государственной границы и торгового судоходства в крае суда Амурско-Уссурийской казачьей флотилии, за исключением парохода «Атаман», занимались грузопассажирскими перевозками. К примеру, в навигацию 1900 г. пароходом «Казак Уссурийский» было совершено 14 рейсов и перевезено 17 467 пудов грузов, а в 1902 г. – уже 30 758 пудов. Паровой катер «Дозорный» в 1900 г. перевёз 345 пудов частных и 620 пудов военных грузов, а в 1901-1902 гг. был занят на переправе через Амур на посту Ильинском. В этот период в связи с военными событиями на Амуре флотилия сочетала грузоперевозки с военной службой. В целях усиления безопасности судоходства и защиты российских подданных от нападения хунхузов «Атаман», крейсировавший по Уссуре и Сунгари, и «Казак Уссурийский», ходивший по Уссуре и озеру Ханка, оборудовали пулемётами и орудиями [13, с. 91].

Резкое сокращение войсковых капиталов Приамурских казачьих войск во время Первой мировой войны подняло вопрос о дальнейшем финансировании флотилии. На первых казачьих съездах активно высказывались предложения о снятии с содержания парохода «Казак Уссурийский», единственно поддерживающего сообщение между поселениями вдоль Уссури. Тем не менее Амурско-Уссурийская казачья флотилия просуществовала до октября 1917 г. и была расформирована в связи с упразднением казачьего сословия [2, с. 17-18; 16, с. 77].

В начале 1900-х гг. был предпринят ряд попыток создания на Амуре временных вооружённых соединений речных кораблей. Ещё 27 мая 1898 г. для минной обороны устья Амура была сформирована минная рота, принимавшая непосредственное участие в Русско-японской войне 1904-1905 гг.

В 1900 г. в связи с боксёрским восстанием осложнилась обстановка на амурском участке российско-китайской границы. Участились случаи вооружённого нападения китайцев на российские суда, сопровождавшиеся грабежами и убийствами членов экипажей и судовых служащих, обстрелы русского берега и пограничных постов. К примеру, в Айгуне 1 июля 1900 г. китайцами был задержан пароход «Михаил» с караваном барж, груженных продовольствием и боеприпасами, шедший в Благовещенск [5, с. 11]. Вскоре после этого русское судоходство по Амуре было практически полностью прервано. Правительство решило принять меры по укреплению охраны границы. На Амуре была срочно сформирована временная флотилия из пяти вооружённых четырёхфунтовыми пушками полевой артиллерии пароходов Управления водных путей – «Хилок», «Амазар», «Газимур», «Селенга» и «Сунгари», осуществлявшая охрану торгового судоходства вдоль берегов Амура и Уссури, проводившая разведку и боровшаяся с хунхузами. Корпуса пароходов были усилены бронёй, на палубах устанавливались пулемёты. Команда каждого судна флотилии усиливалась отрядами стрелков и артиллеристов. После военных событий на Амуре «Хилок» и «Селенга» – неэкономичные и крайне неудачно сконструированные суда – передавались от ведомства к ведомству, пока наконец не вошли в состав Амурской речной флотилии в качестве пароходов портовой службы. В дальнейшем флотилия обеспечивала воинские перевозки во время Русско-японской войны 1904-1905 гг.

Однако временные военно-речные формирования не могли обеспечить эффективную охрану государственной границы и российского судоходства в Амурском бассейне – главным образом из-за отсутствия специальных боевых судов и недостаточной подготовки личного состава.

В связи с резким ухудшением международной обстановки на Дальнем Востоке в этот период наиболее чётко обозначилась необходимость создания постоянной вооружённой флотилии на Амуре. Боксёрское восстание в Китае, в ходе которого имели место военные столкновения (артиллерийский обстрел русского берега и так называемая «благовещенская утопия»), и назревавшая Русско-японская война подтвердили своевременность мероприятий по укреплению безопасности российских дальневосточных владений. Перед правительством на первый план вышла задача организации надёжной охраны дальневосточных рубежей, решить которую можно было только путём создания на Дальнем Востоке мощного соединения хорошо вооружённых боевых кораблей.

По оценке Совета государственной обороны, в начале 1904 г. приступившего к рассмотрению вопроса о защите Приамурья, строительство укрепленных районов и крепостей вдоль российско-китайской границы, проходившей по рекам Амурского бассейна, требовало колоссальных затрат (около 2 миллиардов рублей). Организация подвижной обороны – отряда речных кораблей – обошлась бы казне всего в 18 миллионов рублей и заняла бы гораздо меньше времени. Этот фактор ускорил появление военной флотилии на Амуре. Осуществление данного проекта было возложено на Морское министерство, предоставившее в этом же году Сормовскому заводу (под Нижним Новгородом) крупный государственный заказ на строительство 10 паровых канонерских лодок типа «Монгол» для новой флотилии. Стоимость контракта составляла 2,432 млн рублей [7, с. 11].

Во время Русско-японской войны на Амуре началась фрахтовка буксирных пароходов и вооружение несамоходных судов: крупные баржи оснащались 6-дюймовыми орудиями и пулемётами. Позже флотилия была усилена шестью вооружёнными пароходами, принадлежавшими Военному ведомству («Хилок», «Селенга») и Пограничной страже («Аскольд», «Третий», «Шестой», «Восемнадцатый»), а также торпедным катером «Кета» Сибирской флотилии и 17 старыми номерными миноносками: № 3, № 6, № 7, № 9, № 18, № 47, № 48, № 61, № 64, № 91, № 92, № 93, № 95, № 96, № 97, № 98, № 126. Флотилия базировалась главным образом в Николаевске, выполняла функции береговой охраны и противодесантной обороны устья Амура и залива Де-Кастри, крейсируя по Амуре, отрабатывая стрельбы и манёвры, и в боевых действиях не участвовала,

а с окончанием войны была ликвидирована. Баржи были разоружены, а миноноски ввиду отсутствия средств на их содержание, дефицита личного состава и крайнего износа отправлены на стоянку в Николаевск.

После поражения России в войне с Японией, захватившей Южный Сахалин и укрепившейся на Курильских островах, Российский Тихоокеанский флот был практически полностью утрачен, а все выходы в Тихий океан фактически блокированы [3, с. 68]. Устье Амура, а также российско-китайская граница, проходящая по Амуру и Усури, остались незащищёнными. В сложившихся условиях процесс создания постоянной военной флотилии на Дальнем Востоке принял более интенсивный характер.

2 апреля 1905 г. приказом по Морскому ведомству канонерские лодки «Бурят», «Монгол», «Орочанин», «Вогул», «Корел», «Сибиряк», «Вотяк», «Киргиз», «Калмык» и «Зырянин» были сведены в отдельный отряд судов, причисленный к Сибирской флотилии под командованием капитана 1 ранга А. А. Кононова, возглавлявшего до этого 7-й Балтийский флотский экипаж. На базе этого отряда в июле 1906 г. началось формирование Амурской военной флотилии.

К 1906 г. было завершено строительство трёх канонерок – «Бурят», «Монгол» и «Орочанин». В разобранном виде они были доставлены для сборки в посёлок Кокуй, недалеко от Сретенска, и 10 мая 1907 г. вступили в строй. Однако в ходе испытаний выяснилось, что новые суда, построенные по проекту иностранных военных кораблей, предназначенных для ведения боевых действий с туземцами, не отвечают поставленным на Дальнем Востоке задачам. Во-первых, отсутствие бронезащиты делало их чрезвычайно уязвимыми. Во-вторых, оснащение канонерских лодок практически не применявшимися к этому времени на военном флоте паровыми двигателями существенно снижало дальность хода судов, тем самым сужая радиус ведения ими боевых действий. Было принято решение внести изменения в конструкцию и вооружение ещё недостроенных военных кораблей, а именно – усилить бронирование корпуса (особенно машинного отделения), снять часть надстройки и установить современное вооружение [10, с. 11].

Набор личного состава был поручен А. А. Кононовым одному из первых офицеров флотилии, бывшему кадету Полоцкого корпуса, инженеру-механику флота, штабс-капитану В. Ф. Желиховскому. Экипаж боевых кораблей комплектовался из прибывших в Сретенск в апреле 1907 г. моряков 7-го Балтийского флотского экипажа и Черноморского флота (впоследствии подготовка специалистов для флотилии проводилась в учебных отрядах Балтийского флота) [6, д. 3, л. 43].

16 мая 1907 г. новые канонерки совершили успешный переход из Сретенска в Благовещенск. Канонерская лодка «Монгол» продолжила путь до Хабаровска, где её осмотрел командующий войсками Приамурского военного округа генерал П. Ф. Унтербергер. А. А. Кононов, продемонстрировав возможности боевых кораблей, убедил командующего в целесообразности содержания постоянной военной флотилии на Амуре, получившей с этого времени особое покровительство со стороны генерала. С окончанием навигации 1907 г. канонерки пришли в Сретенск, где 9 октября были включены в вооружённый резерв [14, с. 76].

Весной 1908 г. в Сретенске завершилось строительство остальных семи канонерских лодок для Амурской флотилии. Однако личным составом были полностью укомплектованы лишь четыре лодки: «Вогул», «Киргиз», «Зырянин» и «Корел». Остальные – «Калмык», «Вотяк» и «Сибиряк» – стояли на приколе в селе Кокуй, так как имели только назначенных командиров и по 8 человек команды.

Новые канонерки ходили в основном от Сретенска до Благовещенска, причём два раза за лето каждая лодка совершала отдельное двухнедельное плавание. «Бурят» и «Орочанин» участвовали в работах по обустройству будущей главной базы флотилии – Осиповского затона в Хабаровске.

В навигацию 1908 г. команды кораблей флотилии отрабатывали практические навыки управления судами в местных условиях, совершая совместные рейды и манёвры. Основной задачей учений являлось исследование судоходного пути по Шилке и Верхнему Амуру, на которых мелководье и перекатные участки, сужавшие фарватер до 40–60 метров, представляли значительную трудность для плавания военных судов. Артиллерийские стрельбы проводились только на лодках «Монгол», «Бурят» и «Орочанин», имевших полное вооружение. На остальных кораблях стрельба велась из пулемётов, поскольку установка орудий на них была запланирована на 1909 г. Общее число месяцев плавания для всех лодок, в зависимости от степени их готовности и укомплектованности команд, по программе 1908 г. было определено в 30 месяцев плавания и 52 месяца вооружённого резерва. При этом две лодки в навигацию 1908 г. прослужили 5 месяцев, пять лодок – около трёх месяцев каждая, одна лодка – два месяца и три лодки, представленные к сдаче заводом последними, – только по одному месяцу и на время перехода на зимовку из Сретенска в Благовещенск.

С окончанием навигации канонерки «Зырянин» и «Бурят» остались зимовать в Сретенске. Остальные корабли флотилии перешли в Астрахановский затон у Благовещенска и составили вооружённый резерв. Команды были расквартированы в казарме, перевезённой из Айгуня в 1907 г. и предоставленной флотилии Военным ведомством.

В 1907 г. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге для Амурской флотилии начато строительство восьми башенных канонерских лодок («Шторм», «Шквал», «Смерч», «Ураган», «Гроза», «Вихрь», «Вьюга», «Гай-фун»), впоследствии переведённых в класс мониторов – низкобортных бронированных кораблей с малой осадкой, предназначавшихся для нанесения артиллерийских ударов по береговым объектам, войскам, военной технике противника, уничтожения его кораблей в прибрежных районах моря, на реках и озёрах. Суда предназначались для защиты устья Амура и мелководного побережья Татарского пролива. Ввиду отсутствия прибрежных угольных складов от Сретенска до Хабаровска, специфических условий фарватера и необходимости увеличения дальности хода по требованию Главного морского штаба на кораблях были установлены дизельные двигатели. 28 апреля 1908 г. новые канонерки были включены в состав российского флота [9, с. 162].

Весной 1908 г. в посёлок Макатан на Шилке (близ Сретенска) в разобранном виде была доставлена первая башенная канонерская лодка – «Шквал», спуск которой состоялся 28 июня 1908 г. В течение 1909–1910 гг. в Сретенске были собраны остальные семь кораблей. По своим тактико-техническим характеристикам новые российские канонерские лодки превосходили все мировые аналоги и являлись лучшими боевыми кораблями своего класса. Длина их корпуса составляла 70,8 м, ширина – 12,8 м, осадка – 1,4 м, водоизмещение – 946 тонн, мощность двигателя – 1000 л. с. Канонерки, оснащённые двигателями внутреннего сгорания, могли развивать скорость до 11 узлов, а дальность плавания достигала 4000 миль. Вооружение кораблей комплектовалось из двух 152-мм башенных орудий, четырёх 120-мм орудий и семи пулемётов. Борта, палуба и башни были защищены бронёй толщиной от 50 до 114 мм. Экипаж корабля состоял из 4 офицеров, механика и 108 матросов [1, с. 49].

10 мая 1908 г. состоялся строевой смотр личного состава Амурской речной флотилии, сопровождавшийся парадом речных боевых кораблей. Приказом № 292 по флоту и Морскому ведомству от 28 ноября 1908 г. отдельный отряд судов Сибирской флотилии вошёл в состав нового соединения боевых кораблей, получившего наименование Амурской речной флотилии, с оперативным подчинением командующему Приамурским военным округом. К лету 1910 г. завершилось укомплектование личного состава флотилии, насчитывавшей к этому времени 38 боевых кораблей и вспомогательных судов. Базой Амурской флотилии стал Осиповский затон под Хабаровском, представлявший собой крупный судоремонтный комплекс. Затон был оборудован оградительной дамбой, включал в себя механический, ремонтный, котельный и деревообрабатывающий цеха, жилые и служебные помещения, железнодорожную ветку до Хабаровска [11, с. 12].

В 1910 г. в состав флотилии вошло 10 посыльных судов постройки Путиловского завода («Пуля», «Палаш», «Штык», «Копьё», «Сабля», «Рапира», «Пистолет», «Пика», «Шашка», «Кинжал»), водоизмещением 23,5 тонны, дальностью плавания 300–325 миль, оснащённые двумя керосиновыми двигателями общей мощностью 200 л. с. и вооружённые 76-мм горными гаубицами и пулемётами. Длина судов составляла 22 м, ширина – 3,2 м, осадка – 0,6 м, предельная скорость хода – 14,5 узлов. Таким образом, к 1910 г. в составе Амурской флотилии находилось 10 башенных канонерских лодок, 8 мониторов и 10 посыльных катеров.

До 1914 г. боевой подготовке Амурской флотилии уделялось мало внимания. Корабли курсировали по Уссури и от устья Амура до Благовещенска, устанавливая минные заграждения, отрабатывая навыки артиллерийской стрельбы. Вдоль уссурийского речного участка российско-китайской границы, на Сунгари и у Николаевска посыльные суда и канонерские лодки Амурской флотилии несли брандвахтенную службу. В 1912 г. прошли двусторонние манёвры совместно с войсками Приамурского военного округа, в ходе которых задачи флотилии сводились к отработке взаимодействия с сухопутными силами, их перевозке и высадке, оказанию огневой поддержки. Большое внимание в процессе повышения боевой подготовки личного состава Амурской флотилии уделялось изучению района военных действий, особенностей плавания в Амурском бассейне, тактике ведения речного боя. С ноября 1913 г. открыл свою работу «Кружок офицеров Амурской речной флотилии» под руководством флагманского артиллериста П. А. Панаева. На заседаниях кружка выступали с лекциями видные научные и общественные деятели края (В. К. Арсеньев), офицеры и чиновники готовили и обсуждали доклады и сообщения по военным, географическим, историческим вопросам. Однако масштабные речные учения, практические стрельбы и дальние походы впервые были проведены только весной и летом 1914 г.

К лету 1914 г. в состав Амурской флотилии входили 8 речных башенных канонерских лодок 2-го ранга, 10 речных канонерских лодок 3-го ранга, 3 парохода, 10 посыльных судов, плавучий док и несколько барж. Часть из них – 4 канонерские лодки 3-го ранга и 2 посыльных судна – базировались в Благовещенске. Личный состав к этому времени насчитывал: 19 офицеров, 2 инженер-механика, 4 чиновника, 10 медиков, 36 кондукторов, 69 речников сверхсрочной службы, 1480 унтер-офицеров и матросов. Однако начавшаяся Первая мировая война негативно отразилась на боеспособности Амурской флотилии, в частности из-за переброски части судов и личного состава на запад. В условиях относительно спокойной военно-политической обстановки на Амуре и необходимости усиления действующих флотилий на западном театре боевых действий Главным морским штабом было принято решение о переброске на Западный фронт нескольких кораблей Амурской флотилии, а также артиллерии, судовых машин и механизмов. В августе 1914 г. 8 посыльных катеров были направлены с Амура на Дунайскую флотилию. С большинства кораблей Амурской флотилии были сняты артиллерийские орудия и дизельные двигатели. Артиллерию предполагалось использовать для вооружения сухопутной армии и строящихся на западе России военных судов, а дизели – на подводных лодках. Более половины личного состава флотилии было направлено в действующую армию и флот. В результате к началу войны на Амуре осталось всего 7 боеспособных кораблей: мониторы «Шквал» и «Смерч», канонерки «Бурят», «Монгол» и «Орочанин», посыльные катера «Копьё» и «Пика». В 1915 г. 8 посыльных судов из состава Амурской речной флотилии были направлены на Балтийский и Черноморский флоты. В итоге в январе 1916 г. в строю флотилии осталось всего лишь 4 канонерских лодки, 3 монитора и 2 посыльных катера [8, с. 66].

Таким образом, идея создания на Амуре вооружённого отряда боевых кораблей для охраны российских владений появилась сразу же после подписания Айгуньского договора. Однако долгое время, в силу объективных причин, в Амурском бассейне несли пограничную службу лишь временные соединения судов. После поражения в Русско-японской войне российское правительство разработало комплекс мероприятий по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, в том числе был предпринят ряд мер по укреплению военно-морских сил на Тихом океане и обеспечению обороны границ по рекам Амур и Уссури. Продиктованная рядом внешнеполитических условий необходимость организации постоянного боевого дежурства на Амуре способствовала формированию Амурской военной речной флотилии – одного из самых современных и боеспособных соединений речных кораблей.

Список литературы

1. **Берсенева В. Г.** 150 лет русского судоходства на Амуре. Комсомольск-на-Амуре, 2005. 560 с.
2. **Булавко А. М.** Деятельность российской администрации по организации охраны дальневосточной границы казачьими войсками во второй половине XIX – начале XX в. // Четвёртые Гродековские чтения: материалы регион. науч.-практ. конф. «Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России» (Хабаровск, 20-21 апр. 2004 г.). Хабаровск: Хабаровский краевой краеведческий музей им. Н. И. Гродекова, 2004. Ч. 1. С. 15-19.
3. **Вишняков О. В.** Пограничники в вооружённых конфликтах на Дальнем Востоке: конец XIX – начало XX в. // Россия и АТР. 2006. № 4. С. 57-70.
4. **Высочайше утверждённое Временное положение об Амурско-Уссурийской казачьей флотилии (28 октября 1902 г.)** // Дальний Восток России в материалах законодательства: 1900-1902 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. 340 с.
5. **Голубцов Н. З.** Военные события прошлого лета на Амуре. Благовещенск: Тип. «Амур. газ.» А. В. Кирхнера, 1901. 29 с.
6. **Государственный архив Амурской области (ГАО).** Ф. Р-988. Оп. 1.
7. **Григорьев В. В.** И корабли штурмовали Берлин. М.: Воениздат, 1984. 253 с.
8. **Дальний Восток России в период революций 1917 года и Гражданской войны.** Владивосток: Дальнаука, 2003. 632 с.
9. **Машканцев П. Г.** Амурское направление // Амурцы на защите рубежей Отечества: воспоминания ветеранов Краснознамённой Амурской флотилии. М.: Орлов и сын, 1996. С. 160-174.
10. **Панаев П.** К десятилетию Амурской речной флотилии. Петроград: Тип. Морского мин-ва, 1917. 74 с.
11. **Рудаков И. С.** Амурская речная флотилия // Россия и АТР. 2008. № 3. С. 5-13.
12. **Сергеев О. И.** Из истории казачьей службы на реках Дальнего Востока // Российский флот на Тихом океане: история и современность: материалы Тихоокеанской конференции, посвящённой 300-летию Российского флота. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1996. Вып. 1. История Тихоокеанского флота. С. 56-60.
13. **Сергеев О. И.** Первый командир Амурско-Уссурийской казачьей флотилии // Дорохинские чтения: сб. науч. статей. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2009. Вып. 3. С. 88-92.
14. **Смирнов И.** История образования Амурской речной флотилии // Морской сборник. 2010. Т. 1960. № 7. С. 75-82.
15. **Сухачёва Г. А.** Историки о борьбе с хунхузами в период восстания ихэтуаней // Россия и АТР. 2009. № 3. С. 11-17.
16. **Черников И. И.** Плавбатареи Амурской флотилии // Судостроение. 2004. № 3. С. 75-77.

AMUR RIVER FLOTILLA CREATION**Artur Viktorovich Smykovskii***Department of History**Blagoveshchensk State Pedagogical University**asmikovsky@yahoo.com*

The author describes the process of Amur river flotilla creation, which played the key role in defense capability strengthening of the Russian borders in the Far East, positively estimates the complex of government measures to maintain security in the Amur basin, covers in detail military transport construction stages on the Amur, and characterizes flotilla activity on the eve and during World War I.

Key words and phrases: Amur river region; Amur river flotilla; Amur basin; gunboat.

УДК 1(091)(470)

В статье предлагается аналитический обзор понятийно-категориального содержания метода герменевтики, каким его видел и трактовал выдающийся русский философ Г. Г. Шпет, показана актуальность работ этого мыслителя в общем контексте русской философии начала XX века для решения задач современной философской и филологической герменевтики.

Ключевые слова и фразы: философия; филология; герменевтика; субстанциальность; понимание; интерпретация; толкование.

Борис Николаевич Соваков, к. филол. н., доцент

*Кафедра гуманитарных и социальных дисциплин**Российская правовая академия Минюста РФ (филиал) в г. Калуге**bsovakov@mail.ru***О НЕКОТОРЫХ ГНОСЕОЛОГИЧЕСКИХ АСПЕКТАХ В «ГЕРМЕНЕВТИКЕ» Г. ШПЕТА[©]**

Герменевтика как метод понимания смысла, имея практически трехтысячелетнюю историю, вновь обращает на себя внимание мыслителей в начале-середине XX века, в частности, со становлением и растущим влиянием аналитической философии. В конце XX – начале XXI века это внимание становится особенно пристальным, что