

В. А. Золотарев  
И. А. Козлов

# ТРИ СТОЛЕТИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

Том второй  
XIX — начало XX вв.



ПОЛИГОН  
Санкт-Петербург  
2004

ББК 68.54  
380

**Золотарев В. А., Козлов И. А.**

380 Три столетия Российского флота. В 3 т. Т. 2. — СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. — 683, [5] с.: ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-89173-250-5

Этот том посвящен истории Российского флота XIX — начала XX вв. (до начала Первой мировой войны). В книге рассматриваются важнейшие этапы развития отечественного военно-морского флота в этот период, показано его участие и роль в войнах, которые вела Россия, раскрыта деятельность выдающихся российских флотоводцев в укреплении морского могущества нашей страны. Издание иллюстрировано. Для широкого круга читателей.

**ББК 68.54**

*Научно-популярное издание*

**Владимир Антонович Золотарев  
Иван Александрович Козлов**

## **ТРИ СТОЛЕТИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА**

Главный редактор *Н. Л. Волковский*. Редактор *И. В. Петрова*.  
Технический редактор *И. В. Буздалева*. Корректор *М. Г. Крашениникова*.

Компьютерная верстка *Ю. А. Федоровой*.  
Компьютерная графика *Н. С. Сидельниковой*.

В комментариях использованы материалы  
из исследований *Н. Боголюбова* и *М. Гордеева*

Подписано в печать 28.11.2002. Формат 84×108 <sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Печать офсетная.

Гарнитура TimeRoman. Печ. физ. л. 21,5. Усл. печ. л. 36,12.

Тираж 5000 экз. Зак. №

ИД № 03073 от 23.10.2000 г. ООО «Издательство «Полигон»,  
194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 38/40.

Тел./факс: 542-91-12. E-mail: polygon@rol.ru

ISBN 5-89173-250-5

© Золотарев В. А., Козлов И. А., 2003  
© ООО «Издательство «Полигон», 2004

# Флот в первой половине XIX века



## Император Павел I и военно-морские силы

Российский флот во второй половине XVIII века прославился блистательными морскими победами. Однако продолжительные войны привели к истощению материальных средств. Спешная постройка, необходимость вооружения и снаряжения многочисленных флотов и продолжительные их плавания отразились не только на количественном недостатке флотских запасов и на ухудшении их качества, но, по замечанию известного исследователя истории русского флота Ф. Веселаго, даже повлияли на исполнение самих работ. Поэтому флот России, пользовавшийся в конце XVIII века заслуженной славой и состоявший из опытных и смелых моряков, вместе с тем требовал приведения в порядок всей организации и материальной части флота, исправления боепорядков и упущений, ослабляющих его силу.

Вступивший в 1796 г. на престол император Павел I, в 8 лет от роду назначенный генерал-адмиралом, был с детских лет привязан к флоту.

В 1797 г. Балтийский флот, впервые после Петра Великого, вышел в море под непосредственным командованием императора, поднявшего штандарт на фрегате «Эммануил». Перед выходом 6 июля в море государь разделил флот на 3 дивизии: синего флага — авангард, белого флага — кордебаталия и красного флага — арьергард (это деление было установлено им еще в 1796 г. и просуществовало довольно долго). Командование флотом продолжалось всего 4 дня (на «Эммануиле» находились также императрица и великие князья), причем император сильно страдал от непереносимой им качки, но это явилось особенно ценным доказательством высокого внимания к флоту.

Ближайшими сотрудниками Павла I по морскому управлению были адмиралы Г. Г. Кушелев и И. Л. Голенищев-Кутузов. Должность президента Адмиралтейств-коллегии, занимаемая по званию генерал-адмирала государем-наследником с 1762 г., по вступлении Павла на престол оставалась вакантной, и только в 1798 г. принял ее И. Л. Голенищев-Кутузов, находившийся в этом звании до 1802 г., т. е. до образования министерства морских сил.

Вице-президентом коллегии с 1769 г. состоял граф И. Г. Чернышев. По кончине его в 1797 г. на эту должность был назначен И. Л. Голенищев-Кутузов, сдавший ее в 1798 г. Г. Г. Кушелеву, остававшемуся вице-президентом коллегии до 1801 г.

В первый же год своего царствования Павел I учредил особый комитет для выработки новых, более отвечающих современности, штатов и положений о флоте. По новым штатам, выработанным этим комитетом, состав флотов состоял: Балтийского моря — 45 линейных кораблей, 19 фрегатов, 23 судна 3 ранга, 4 бомбардирских корабля, 63 ластовых судна, 12 гребных фрегатов, 30 гребных плавучих батарей, 12 бомбардирских катеров, 200 канонерских лодок, 100 иолов, 4 брига и 9 галиотов. Для Черного моря — 15 линейных кораблей, 10 фрегатов, 12 судов 3 ранга, 2 бомбардирских корабля, 10 плавучих батарей, 100 канонерских лодок и около 60 ластовых судов. Была впервые установлена тактическая единица эскадры — 4 линейных корабля линии баталии и 1 корабль в резерве, — установленная на основе опыта и введенная в целях удобства управляемости боевого строя.

Комитету удалось сократить морской бюджет с 15 млн. рублей до 6,7 млн. рублей. Это удалось сделать за счет упразднения ряда береговых учреждений, упорядочения портового хозяйства, введения в состав флота судов новых типов позволявших уменьшить численность команды и т. п. Все офицеры были расписаны по дивизиям и судам, и переводы делались по уважительным причинам и не иначе как с разрешения императора. Даже о кратковременных отпусках офицеров из Кронштадта в Петербург некоторое время доводилось до сведения Павла I.

Одной из первых реформ Павла I, задуманный очень широко, но неудачно осуществленной, было издание и введение в 1797 г. взамен Петровского морского устава, во многом не отвечавшего современным требованиям, «Устава военного флота». Образцом для него послужил английский морской устав 1734 г., во многих частях переведенный на русский язык почти дословно. В пяти главах нового устава изложены обязанности всех чинов флота и судовые порядки, а также распорядок различных тор-

жеств и почестей. В числе лиц, состоящих при главном начальнике флота, установлены не упомянутые в Уставе Петра I историограф, профессор астрономии и навигации и рисовальный мастер. Первый обязан был «вести порядочное описание всей кампании», для чего ему должны были все начальники отдельных отрядов флота представлять подробные сведения о своих планах. Профессор, начальствуя над штурманами, обязан был заботиться о точном определении места корабля, наблюдать за верностью счисления, производить съемки берегов, метеорологические и другие научные наблюдения и, наконец, обучать находящихся на флоте гардемарин. Обязанности рисовального мастера заключались в снятии видов, изображении «знатных происшествий флота», а при отдаленных плаваниях — зарисовке редких предметов по части естественной истории. Существенное отличие нового Устава от Петровского состояло в том, что новый не имел уголовных положений, и только в немногих случаях «за упущение по службе» полагал арест и предание суду. Из-за своей неприемлемости этот устав уже через 7 лет пришлось оставить и заменить прежним, Петровским, хотя официально устав 1797 г. отменен не был.

Ввиду ветхости значительного числа судов Павлом I было повелено, независимо от обыкновенного ремонтного положения, строить новые корабли. В его царствование на воду в балтийских и черноморских портах было спущено, не считая мелких, 17 линейных кораблей и 8 фрегатов, а также заложено 5 кораблей и 4 фрегата. При Павле I кораблестроение России сделало значительные успехи. Этому способствовал целый ряд мер: настойчивая борьба с портовыми порядками, допускавшими возможность самых широких злоупотреблений; опыт заграничных (особенно у берегов Англии) плаваний, наглядно выяснивший недостатки и достоинства наших кораблей сравнительно с иностранными; приглашение на русскую службу французских инженеров, строивших ранее суда для турецкого флота; передача заготовления корабельного леса от казенных палат Адмиралтейств-коллегии. Под воздействием этих причин в наше судостроение понемногу вводилась новая техника этого дела — обшивка судов

медью, замена деревянных креплений железными и пр. Но особенно важным нововведением было соединение бака с ютом сплошной палубой, закрывающей шканцы, остававшиеся прежде открытым. Это нововведение представляло существенные удобства как для управления парусами, так и для более легкого спуска баркаса и, наконец, давало новую закрытую батарею. Но когда для опыта в Черном море построены были с закрытыми шканцами два корабля, то приверженцы старины, в числе которых был и адмирал Ушаков, нашли это нововведение неудобным и даже опасным, полагая, что постановка орудий на возвышенной части палубы уменьшат устойчивость, что в закрытой палубе пороховой дым будет затруднять действия орудий и т. п. Но такие возражения не могли остановить полезного нововведения.

За короткое царствование императора Павла весьма энергично производились работы по расширению и дальнейшему оборудованию существующих портов, особенно балтийских — петербургского, кронштадтского и ревельского. В Петербурге, в конце Галерной улицы, была устроена новая корабельная верфь, давшая этой местности название Нового Адмиралтейства. Устаревшие деревянные постройки в портах постепенно заменялись каменными; новые каменные же здания возводились специально для морских казарм. В целях сосредоточения управления портом в руках одного ответственного лица в кронштадтском, ревельском и архангельском портах были учреждены должности главных командиров и особые управления портов.

Черноморские порты (Севастополь, Николаев, Одесса, Керчь и др.), изъятые, как и весь черноморский флот, через 5 дней по воцарении Павла из подчинения князю Платону Зубову и перешедшие в ведение Адмиралтейств-коллегии, также обстраивались и расширялись, но не в такой степени, как порты балтийские. Херсон, в частности, окончательно потерял свое былое значение, перешедшее к Николаеву и Севастополю.

На Дальнем Востоке была сделана попытка подыскать новый порт для учреждения в 1799 г. особой Охотской флотилии (3 фрегата и 3 мелких судна; цель создания фло-

тилии — поддержка русского дела на океанской окраине и содействие научным экспедициям), так как существовавший с 1646 г. Охотский порт оказался далеко не соответствующим своему назначению.

В Каспийском море был упразднен порт в Баку как отошедший после екатерининской персидской войны снова к Персии, а базой для каспийской флотилии был избран остров Сара.

Для общего надзора за кораблестроением во всех портах как балтийских, так и черноморских восстановлено было существовавшее при Петре I звание «обер-сарваера», которое получил корабельный мастер Катасанов.

С первых же дней своего царствования император оказал самое милостивое внимание морскому кадетскому корпусу, выразив желание, чтобы «колыбель флота», как он назвал его, «была близка к генерал-адмиралу». Немедленно же переведенный в Петербург из Кронштадта, куда он перебрался после пожара 1771 г., корпус явился для государя одним из немногих мест, куда он часто, иногда по несколько раз в день, приезжал отдыхать, беседуя с юными моряками. Император всегда тщательно следил за ходом преподавания и порядками значительно подтянувшегося, по понятной причине, корпуса.

Для улучшения научных сведений штурманов вместо штурманских рот, находившихся при портах, основаны штурманские училища в Кронштадте и Николаеве, причем ученики получили несравненно лучшую материальную базу, научные пособия и лучших учителей. Для образования сведущих кораблестроителей при адмиралтействах, Петербургском и Николаевском, образованы училища корабельной архитектуры. Положение и штаты этих училищ утверждены в 1798 г., а Морской корпус, основанный при Екатерине в Николаеве, и Корпус чужестранных единоверцев в Петербурге были упразднены.

В январе 1797 г. во всех портах учреждены особые классы, в которых ежедневно должны были собираться свободные от службы морские офицеры, капитаны и даже флагманы. В этих классах читали «нужные для офицера науки: тактику, эволюцию, навигацию, морскую практику, корабельную архитектуру» и также новый морской



указом. Из Петербурга в эти классы стали поступать последние новости военно-морской хроники и известия о различных технических нововведениях. Павлом I был учрежден Особый комитет при Адмиралтейств-коллегии. Образованением этого Комитета — родоначальника существовавшего впоследствии «Морского ученого комитета» и заменившего его «Военного морского отдела» Главного морского штаба — до известной степени осуществлялся проект Ломоносова о Морской академии. Вновь учрежденному Комитету ставилось в обязанности «прилагать всякое попечение об издании полезных сочинений, назначать разные пьесы (статьи) для перевода с иностранных языков, также задавать к решению вопросы касательно кораблестроения, нагрузки артиллерийской должности, разведения и хранения лесов и о прочем».

Для практического усовершенствования в морском деле было отправлено в Англию 12 лучших флотских офицеров и для изучения кораблестроения — несколько корабельных учеников.

Особое внимание Павел I уделял дисциплине. Во время его правления если замечалось малейшее нарушение или медленность исполнения, заставляющие подозревать холодность к делу, прибегали к строгим взысканиям без различия чинов и званий. Так, например, заслуженный знаменитый боевой адмирал Ф. Ф. Ушаков получил лично от Павла I строгий выговор «за неимение во время тумана порядочных сигналов и предписанных уставом предосторожностей». Начальник Черноморского флота, известный адмирал Н. С. Мордвинов, за случившийся на Глубокой пристани взрыв бомбового погреба был снят с должности. Все неисправности, замеченные Павлом I при посещении морского госпиталя в Кронштадте, повелено было немедленно устранить и все привести в порядок «на счет членов Адмиралтейств-коллегии», в обязанности которых входил надзор за госпиталями. За содержание нижних чинов на работе в своих собственных домах и мызах 6 флагманов и 18 капитанов получили строгий выговор. За столкновение судов командиры отдавались под военный суд и до получения приговора назначались к исполнению должности подвахтенных офицеров на тех судах, на которых служили, и т. п.

С особенной строгостью следили за сохранением дисциплины, установленных служебных порядков и особенно формы одежды, к чему ранее относились весьма снисходительно, особенно к последнему. Тогда обычно на судах во время плавания офицеры носили что у кого было и что казалось удобнее. Например, во время вооруженного нейтралитета никому не казалось странным, что бригадир Палибин, начальник одного из отрядов, плавающих у берегов Пиренейского полуострова, являлся на шканцы своего корабля в шлафроке, туфлях, розовом галстуке и белом ночном колпаке. Но при Павле I подобный костюм на шканцах был уже преступлением.

Но все-таки беспокойный характер Павла I, его горячность и неуравновешенность, которые иногда так тяжело отзывались на командном составе армии и на ней самой, сравнительно меньше проявлялись в тех случаях, когда дело касалось флота. При нем русский флот значительно окреп.

## **Флот в царствование Александра I**

По мнению современников, Александр I флота не любил, не понимал, судил о нем, как он сам выразился, «как слепой о красках», и в общем итоге его долгое царствование считается мрачной эпохой в истории русского флота. Адриатика, Дарданеллы, Афон — это, по мнению военноморского историка Н. Д. Каллистова, «вспышки посреди этого мрака».

Один из современников писал о русском флоте в 1824 г.: «Если бы хитрое и вероломное начальство, пользуясь невниманием, к благу отечества и слабостью правительства, хотело по внушениям и домогательству внешних врагов России, для собственной своей корысти довести разными путями и средствами флот наш до возможного ничтожества, то и тогда не могло бы оно поставить его в положение более презрительное и более бессильное, в каком он ныне находится. Если гнилые, худо и бедно вооруженные и еще хуже и беднее того снабженные корабли, престарелые, хворые, без познаний и присутствия духа на море флотовожди, неопытные капитаны и офице-

ры и пахари под именем матросов, в корабельные экипажи сформированные, могут составить флот, то мы его имеем.

Александр I провел в 1802 г. государственную реформу — заменил коллегиальное управление отдельных ведомств единоличным в лице министров. В числе образованных восьми министерств было учреждено и «Министерство военных морских сил», переименованное в 1815 г. в «Морское министерство». При министерстве Военных морских сил был учрежден «Комитет образования флота», на который было возложено проведение насущных реформ флота. В наказе Александра I комитету были следующие слова: «Мы повелеваем оному комитету непосредственно относиться к нам о всех мерах, каковые токмо нужным почтено будет принять к извлечению флота *из настоящего мнимого его существования* и к приведению оного в подлинное бытие».

Что флот нуждался в реформах, что многие отрасли морского управления также требовали преобразований — это закономерно и естественно. Но то, что существование флота, отторгшего от французов Ионические острова, перекроившего карту Италии, заслужившего признательность императора Павла I за службу в северных водах Европы, было названо «мнимым», это характеризовало, то, как было представлено Александру I тогдашнее состояние флота.

Отношение императора к флоту выразилось и в назначении председателем «Комитета образования флота» (составленного из адмиралов: М. П. Фондезина, Н. С. Мордвинова, И. П. Балле, М. К. Макарова, вице-адмирала П. К. Карцова, капитан-адмирала П. В. Чичагова и капитана 1 ранга А. С. Грейга) графа А. Ф. Воронцова, действительного тайного советника и сенатора, убежденного противника морской идеи, отрицавшего необходимость для России сильного флота. «По многим причинам, — писал Воронцов, — физическим и локальным, России быть нельзя в числе первенствующих морских держав, да в том ни надобности, ни пользы не предвидится. Прямое могущество и сила наша должна быть в сухопутных войсках; оба же сии ополчения в большом количестве иметь было несообразно ни числу жителей, ни доходам государственным.

Довольно, если морские силы наши устроены будут на двух только предметах: обережении берегов и гаваней наших на Черном море, имев там силы соразмерные турецким, и достаточный флот на Балтийском море, чтоб на оном господствовать. Посылка наших эскадр в Средиземное море и другие дальние экспедиции стоили государству много, делали несколько блеску и пользы никакой». По этому мнению, определяющему характер деятельности Комитета, флоту назначалась второстепенная роль, ограниченная одной обороной государства и не допускающая дальнейших самостоятельных экспедиций — как дорогостоящих и не приносящих пользы.

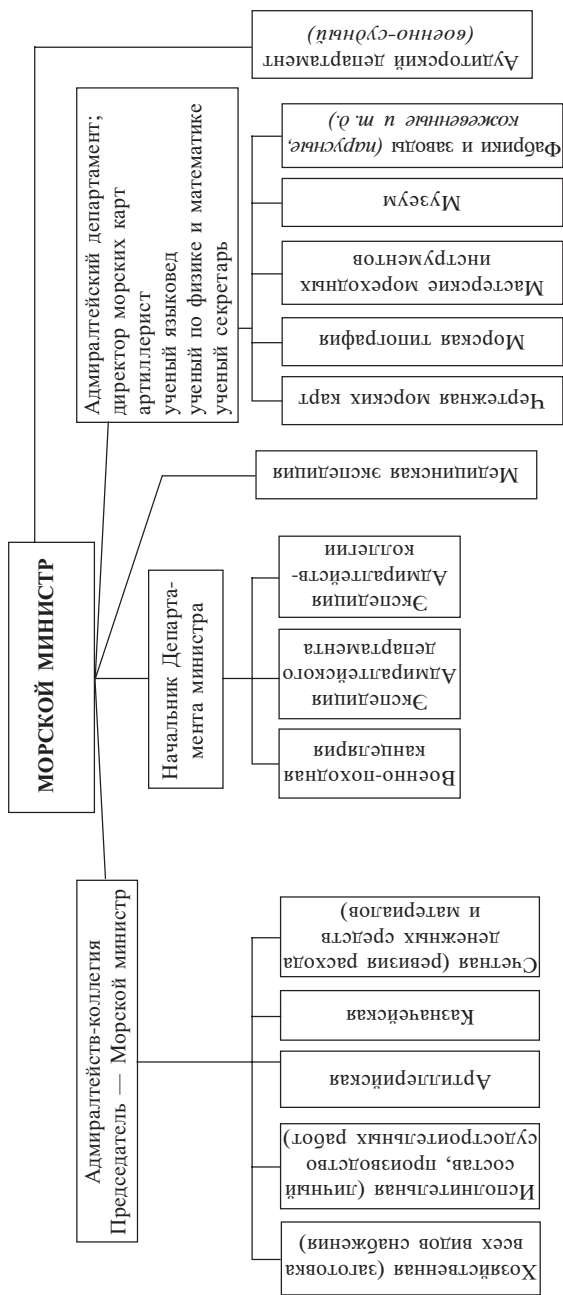
Высшему управлению морским ведомством Комитет дал новую организацию, вызванную к жизни образованием министерства. Схема этой организации представляется в том виде, что через «Департамент министра военных морских сил» министр осуществлял свою власть над Адмиралтейств-коллегией и адмиралтейским департаментом. Соответственно двум последним учреждениям департамент министра состоял из двух экспедиций; кроме того, при том же департаменте состояли Военно-походная по флоту канцелярия (дела личного состава флота) и Генеральный кригсрехт (судная часть).

Адмиралтейств-коллегия, в свою очередь, состоявшая из 5 экспедиций — хозяйственной, исполнительной, артиллерийской, казначейской и счетной, — распорядилась действиями флота, ведала его содержанием, комплектованием, снабжением и вооружением, а также постройкой судов.

Адмиралтейский департамент состоял из частей учебной (учебные заведения, гидрография, библиотеки, музеи, морская литература и пр.) и строительной (обслуживающие флот фабрики и заводы, постройка зданий для морского ведомства и надзор за ними).

Наибольшее отношение собственно к флоту имела, таким образом, Адмиралтейств-коллегия (черноморский флот был на особом положении: главный командир черноморского флота и портов осуществлял в своем лице власть, распространявшуюся на круг деятельности Адмиралтейств-коллегии и адмиралтейского департамента,

## Организация морского министерства в первой половине XIX в.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Министерство были учреждены по манифесту Александра I 8.09.1802 г. Экспедиции возглавляли: хозяйственную — ген.-кригскомиссар, исполнительную — ген.-интендант, артиллерийскую — ген.-лейхтмайстер, казначейскую — ген.-казначей, счетную — ген.-контролер.

и состоял в непосредственном подчинении министру). Адмиралтейств-коллегию составляли от 4 до 6 флагманов, из которых 2 ежегодно выбывали, дабы не навсегда их отвлечь от флотской службы.

Членами адмиралтейского департамента состояли директоре морских и гидрографических работ, артиллеристы, чиновники «искусные в словесных науках», чиновник «искусный в физике и математике», а необязательными членами — профессора и ученые, известные своими трудами в науках, имеющих отношение к морскому делу. Как в Адмиралтейств-коллегии, так и в адмиралтейском департаменте председательствовал министр.

Департамент министра являлся в сущности передаточной инстанцией, ведшей личную переписку министра и сношения с другими министерствами, заготовлявшей всеподданнейшие доклады и записки в комитет министров, государственный совет и сенат.

Выяснившиеся на практике недостатки приведенной организации привели к частичным ее изменениям (в 1810 г., например, некоторые функции хозяйственной экспедиции переданы в исполнительную и артиллерийскую; в 1812 г. строительная часть перешла из ведения адмиралтейского департамента в Адмиралтейств-коллегию, в хозяйственную и исполнительную экспедиции), но в общем она продержалась все царствование императора Александра. В 1815 г. министерство военных морских сил было переименовано в морское министерство. В 1821 г. временно учреждена новая должность начальника штаба его императорского величества по морской части, но занимавший ее адмирал фон Моллер одновременно исполнял и обязанности министра. Штаты флота, выработанные Комитетом и введенные в 1803 г., исходили, как было указано в наказе, из соображений о морской силе соседних держав, причем состав Балтийского флота должен был равняться датскому и шведскому флотам, вместе взятым, а Черноморского — флоту турецкому. Устанавливали новые штаты: для Балтийского флота — 27 линейных кораблей, 26 фрегатов и 189 судов гребного флота; для Черноморского — 21 линейный корабль, 8 фрегатов и 140 судов гребного флота.

Морской бюджет в царствование Александра I был весьма неустойчив. Выражаясь для 1803 г. цифрой в 8,7 млн рублей, он к 1809 г. постепенно поднялся до 23,7, затем до 1819 г. колебался в пределах от 16,8 до 23, в 1821 г. достиг наибольшей цифры 27,2, и в 1825 г. составлял 24 млн рублей. 1806—1807 гг., время наиболее оживленной боевой деятельности флота, при сравнительно небольшой абсолютной годовой цифре бюджета, 14—17 млн., дают наибольший для всего XIX столетия, вплоть до 1900 г., процент в отношении к общему бюджету государства, именно 11 и 12%.

Деятельность Комитета образования флота распространялась и на устройство портов, и он прежде всего взял на себя задачу определить, по возможности, значение каждого порта в отдельности.

Главным портом для Балтийского корабельного флота был намечен, и совершенно правильно, Ревель, в котором предполагалось оборудовать порт по образцу Тулона. Однако работы по исправлению старой гавани и сооружению новой (в расчете на 27 линейных кораблей), далеко не отвечавшие намеченной цели, велись очень медленно и закончились только в 1820 г., поэтому Ревель, как это предполагалось, не стал главным военным портом, этот статус так и остался у Кронштадта.

Петербург и Кронштадт, по мысли Комитета, являлись центром балтийского судостроения, но только Петербург выполнял эту роль. Кронштадтский же порт за все царствование выстроил всего 1 корабль. Петербург в 1810 г. обогатился великолепным зданием адмиралтейства, постройка (вернее, переделка) которого по размерам и занимаемому им месту, вполне отвечающего плану Петра Великого, началась в 1806 г. В этом здании, являющемся классическим образцом русского ампира, увенчанном воспетой Пушкиным «адмиралтейской иглой» и доставившем своему строителю, Захарову, славу русского архитектурного гения, тогда же разместились все центральные учреждения министерства.

Надзор за петербургским, кронштадтским и ревельским портами был возложен на особый, учрежденный в 1802 г. орган, «Комитет для поправления портов», имевший в этих

портах особые экспедиции, следившие за состоянием портов и возведением в них новых построек. Деятельность этого Комитета распространялась и на другие порты Балтийского моря. Балтийский порт был признан неудобным по «своему уединенному положению» и как имевший открытый рейд. Главным портом Балтийского гребного флота служил по-прежнему Роченсальм, соответственно для этого оборудованный. С 1808 г., по овладении Свеаборгом, учрежден и Свеаборгский порт — место стоянки для судов и корабельного, и гребного флотов, но оборудование этого порта было весьма недостаточным. Иногда мелкие суда оставались на зимовку и в других балтийских портах — Або (после шведской войны), Риге и реже в Выборге, Либаве и даже Улеборге.

Несколько новых построек было возведено в Архангельске, главном порту Белого моря, в котором предполагалось развить преимущественно коммерческую деятельность. Значение же Архангельска как военного порта определялось намеченной ему судостроительной деятельностью.

Черноморские порты, которых почти не коснулась деятельность Комитета по образованию флота, посвятившего свои труды устройству портов балтийских, до назначения в 1816 г. главным командиром Черноморского флота адмирала А. С. Грейга, содержались в крайне запущенном виде. До этого времени, именно в 1812 г. (по Бухарестскому миру), в Черном море прибавился еще один порт Измаил — база для гребной флотилии. Только с 1816 г. началось приведение портов в порядок; в этом же году был упразднен как излишний слишком удаленный от флота Таганрогский порт в Азовском море. Севастополь, к которому еще с 1804 г. перешло от Николаева значение главного военного порта, должен был, по плану Грейга, быть вполне надежно защищен с моря, но только часть проектов адмирала была приведена в исполнение, остальное осталось на бумаге. Николаев к концу царствования сделался главной судостроительной базой, и Херсон окончательно потерял свое прежнее значение. Этому способствовало, главным образом, углубление при помощи паровой землечерпательной машины фарватеров Ингульс-



кого и Очаковского, что сразу дало Николаеву громадное преимущество перед мелководным Херсоном.

В главных портах, Севастополь и Николаев, Грейгом было очень много сделано для удовлетворения самых разнообразных материальных и духовных нужд флота: в Николаеве построены четыре эллинга, обсерватория, архив, казармы, водопровод, морское собрание, в Севастополе — морские батареи, казармы, офицерская библиотека и пр. Деятельность Грейга особенно выгодно отличала черноморские порты от балтийских к концу царствования, быть может, потому, что Черноморский флот, хотя и на нем отразилось принижение морской идеи, сохранял еще свою относительную независимость от высшего петербургского морского начальства.

В Средиземном море со времени отправления в Корфу наших морских сил в 1804 г. и до сдачи Ионических островов в 1807 г. производились работы по устройству русского адмиралтейства на острове Корфу, причем адмиралтейству задачей ставилась не только починка кораблей, но и построение новых небольших судов, а также килевание судов, перемена на них мачт и пр.

В Астрахани, военном порте Каспийского моря, за все царствование так и не было сделано никаких улучшений: после долголетней волокиты только в 1824 г. был решен вопрос о перенесении в этот порт судостроения из Казани, и в Астрахани были начаты работы по устройству адмиралтейства. Для обслуживания казенных судов, плавающих по другому нашему озеру-мору, Байкалу, существовало небольшое адмиралтейство в Иркутске. В Тихом океане окончательно потерял свое значение Охотск, и военным портом с 1812 г. был избран Петропавловск-на-Камчатке.

Деятельность верфей в указанных портах за все время царствования императора Александра I выразилась в следующих цифрах (относительно крупных судов): в Петербурге построено 26 линейных кораблей и 33 фрегата, в Кронштадте — 1 корабль, в Архангельске — 26 кораблей и 15 фрегатов, в Херсоне — 16 кораблей и 8 фрегатов, в Николаеве — 7 кораблей и 3 фрегата, в Севастополе — 1 фрегат, в Казани — 11 судов для Каспийского моря, и в одно в Астрахани.

К этому же царствованию относится и появление в нашем флоте первых судов с паровым двигателем: в 1817 г. на Ижорском заводе построен пароход «Скорый, и в 1825 г. там же — «Проворный»; в Николаеве были построены пароходы «Везувий» в 1820 г. и «Метеор» в 1825 г. Появление пароходов в военном флоте несколько запоздало: пароходное сообщение между Петербургом и Кронштадтом существовало задолго до 1817 г. Что паровым судам у нас и тогда, и много позднее, не придавали особенного боевого значения, это красноречиво доказала впоследствии Крымская война.

Успехи в судостроении, достигнутые еще в царствование императора Павла I, продолжали развиваться и при его преемнике. Для содержания в постоянной исправности определенного штатом числа судов Комитет старался на будущее время устранить недостатки и беспорядки, от которых страдало судостроение. Главнейшим из этих недостатков была непрочность судов и прямые следствия ее: кратковременность службы судов и дороговизна их постройки. Первой причиной непрочности судов была сплошная постройка, заставляющая употреблять при строении сырой лес. Во избежание этого положено было каждый корабль строить в продолжение трех лет: в первый год заготавливать леса, а в следующие два — производить самую постройку.

По собранным Комитетом (за несколько десятилетий) сведениям о ценности постройки кораблей в России и Англии оказалось, что, несмотря на лучшее качество материалов и работы, в Англии корабли стоят дешевле, чем у нас. Причинами этого признаны: лучшее и более правильное разделение работ в английских адмиралтействах, более искусные и опытные плотники, лучшие инструменты, применение разных машин в таких работах, которые у нас исполнялись исключительно людьми, и, наконец, недостаточное содержание и худшая одежда наших рабочих.

Для того чтобы и в России появились настоящие мастера в этом деле, признано было необходимым: разделить их на десятки, состоящие из одного десятника, двух хороших плотников, трех посредственных и четырех менее опытных; каждый десяток поручить в управление «десятника», отвечающего как за успешность и достоинство ра-

боты, так и за поведение людей своего десятка. Из каждых трех десятков под главенством комендора составить «компанию». Вместо выдачи плотникам казенных инструментов, о сбережении которых они мало заботятся, положено для поощрения лучших рабочих выдавать одновременно в их собственность полный плотничий инструмент. Для того, чтобы рабочие не имели необходимости прибегать к частному труду, им прибавили жалованье и улучшили одежду, заменив прежнюю, канифасную и равендуковую, суконным мундиром, отпускаемым ежегодно, на белье же и сапоги положили по 5 рублей в год.

Для установления лучшего порядка в производстве работ двум старшим корабельным мастерам присвоено звание «директоров»; одному из них поручено быть ответственным за все кораблестроительные материалы, а другому — распоряжаться работами. Для составления чертежей и разбивки корабельных членов на плазе положено иметь шесть особых чиновников под названием «драфцманов». Корабельным мастерам и другим чинам по части кораблестроения признано необходимым прибавить жалованье и дать казенные квартиры или квартирные деньги.

Всего в царствование императора Александра I на наших верфях было построено 76 линейных кораблей и 50 фрегатов, не считая судов меньших рангов.

«Колыбелью флота», морским корпусом, почти все Александровское царствование (с 1802 по 1824 гг.) управлял адмирал П. К. Карцов. В первые годы значительно поднялось научное образование воспитанников, но исключительно по морским и математическим наукам.

В 1803 г. 30 лучших гардемарин, в том числе и знаменитый впоследствии М. П. Лазарев, были отправлены в Англию, где они плавали на английских военных судах. При уходе наших эскадр в Средиземное море, в первые годы царствования, на них было отправлено 50 гардемарин, и все они в этом звании получили боевое крещение в сражениях нашего флота. В 1817 г. комплект воспитанников морского корпуса был увеличен до 700 человек.

В штате петербургского и херсонского училищ корабельной архитектуры, готовящих корабельных мастеров,

механиков, гидравликов и учителей, сделаны изменения, давшие возможность расширить курс учения, лучших учеников посылать для усовершенствования по своей специальности за границу и также назначать в плавание для изучения состояния корабля в море при различных обстоятельствах. В 1816 г. петербургское училище корабельной архитектуры присоединили к морскому корпусу.

В Петербурге, на Охте, основан «Паноптический институт», в котором предполагалось обучать искусных мастеров по всем техническим морским работам и, таким образом, соединить в одном заведении всевозможные искусства и мастерства, необходимые для флота.

Особенно полезной заслугой для флота была забота Комитета об улучшении печального положения штурманов и изменении порядка их судовой службы. «Штурманское звание представлял комитет, хотя по существу своему великой важности доведено до такого упадка, что добрые путеисчислители во флоте совсем почти перевелись». Причиной этого было весьма недостаточное содержание штурманов и до крайности стесненное производство их в чины. То и другое Комитет нашел возможным улучшить значительным уменьшением штатного числа штурманов и изменением способа отправления на судах штурманской обязанности.

По существовавшему порядку все находившиеся на корабле штурманы разделялись на три вахты, и каждая из них, в свою очередь, вела «шканечный» (вахтенный) журнал и делала исчисления независимо одна от другой. Случалось, что при одинаковых в действительности данных результаты исчисления разных вахт получались различные. Для ведения возможно верного исчисления Комитет установил: на каждом судне иметь одного «старшего штурмана», отвечающего за точность исчисления данного пути, и трех подчиненных ему помощников, чередующихся повахтенно. Установление такого порядка дало возможность более чем наполовину уменьшить число штурманских чинов и оставшимся на службе значительно увеличить жалованье. С учреждением старших штурманов лучшим из них открылась возможность достижения более высоких чинов и, кроме того, в награду отлично служащих поло-

жено, по представлению командиров судов и флагманов, переводить во флотские офицеры.

Произошли изменения в положении офицеров и комплектовании флота рекрутами. Всем офицерам назначены квартирные деньги, установлен более справедливый порядок баллотировки офицеров при производстве в чины; для улучшения управления флотскими чинами в каждом из портов назначен из флагманов «флотский начальник», при котором состояли эскадр-майор и два адъютанта. Для лучшего ведения судового хозяйства восстановлена существовавшая при Петре I и Елизавете должность «судового (корабельного) секретаря», и офицеру, исполнявшему ее, дано название «ревизора». При комплектовании флота рекрутами положено принимать их от 10- до 25-летнего возраста, причем мальчиков от 10 до 15 лет принимали не более одной пятой части. Некоторые из этих мальчиков летом ходили на судах в звании юнг, а зимой учились грамоте, арифметике и компасу в штурманском училище; другие же распределялись по мастерским и заводам.

Короткое царствование императора Павла было слишком обильно событиями боевой жизни флота: вся служба флота прошла на далеких морях, где отстаивались государственные интересы России. Значение лиц, стоявших в это время во главе морского управления, естественно не проявлялось: не они управляли флотом, а скорее флот, действовавший на море и всегда уверенный в милостивом отношении к нему государя, сам диктовал им удовлетворение необходимых для него нужд. При таких условиях эти лица заметного следа своей деятельностью не оставили.

Царствование же императора Александра I дало простор и для деятельности лиц, стоявших во главе морского ведомства. Первым морским министром был адмирал Николай Семенович Мордвинов (впоследствии граф), с 1801 г. состоявший вице-президентом Адмиралтейств-коллегии: 8 сентября 1802 г. он был назначен на должность министра, 28 декабря того же года уволен от нее.

Человек глубоко преданный морской идее, «один из дивных исполинов Екатерины славных дней», как его называл поэт Рылеев, «сиявший доблестью, и славой, и наукой», по характеристике Пушкина, — Мордвинов не мог

работать с комитетом, в главе которого стоял отрицатель флота граф Воронцов, и подал прошение об увольнении от должности. Флот лишился самого подходящего министра, «умного, с обширными познаниями в государственных делах и в морском искусстве сведущего». К нему и впоследствии обращался за советами Александр I.

Преемником Мордвинова на посту министра явился Павел Васильевич Чичагов, который был податлив, не сопротивлялся «сухопутным», если их можно так назвать, тенденциям гр. Воронцова. Назначение Чичагова министром последовало в 1807 г.; до того он управлял министерством в звании товарища министра. В 1809 г. управление министерством, по болезни Чичагова, перешло к маркизу де Траверсе, утвержденному в должности в 1811 г.

По своему характеру Чичагов во многом напоминает императора Александра. Это был человек очень даровитый, по характеру пылкий, неустойчивый в своих взглядах, не способный к длительной творческой работе. Меткую характеристику Чичагову дает его современник, В. М. Головин: «Избалованное дитя счастья, все знал по книгам и ничего по опытам, всем и всегда командовал и никогда ни у кого не был под начальством... Самого себя считал способным ко всему, а других — ни к чему...». Способный создать широкий, блестящий план, Чичагов не обладал качествами, необходимыми для практического осуществления своих проектов. Приступая к делу с горячей энергией, он скоро охладевал к нему. А главное: ему, человеку французского воспитания и убежденному англоману (был женат на дочери английского морского офицера) не доставало знания русского народа.

Преемник Чичагова, маркиз И. И. де Траверсе, вступивший в управление министерством в 1809 г., сам не выдвигал ничего своего, угодливо следовал указаниям свыше. На своем высоком посту он не считал нужным проявить мужество, чтобы раскрыть истинную природу и все нужды военно-морских сил, а покорно шел по течению, приведшему флот в тупик «Маркизовой лужи» — из простора морей, на которых так гордо развевался русский военно-морской флаг, к мутным, мелким и тесным водам Финского залива.

Маркиза де Траверсе в 1821 г. сменил А. В. фон Моллер, опытный и сведущий моряк, у которого было желание поднять из приниженного положения флот, однако при Александре I он был бессилен изменить что-либо к лучшему.

Многие современники рисуют положение русского флота в эпоху Александра I в очень неприглядных красках. Так, декабрист Штенгель в письме к императору Николаю I от 11 января 1826 г. писал об этом времени: «Корабли ежегодно строились, отводились в Кронштадт и нередко гнили, не сделав ни одной кампании. И теперь — более 4 или 5 кораблей, которых нельзя выслать в море, ибо мачты для сего переставляются с одного корабля на другой. Прочие, хотя число их немалое, не имеют вооружения. Итак, переводится последний лес, тратятся деньги, а флота нет. Но в царствование блаженной памяти родителя вашего в 1797 г. выходило 27 кораблей всем снабженных, а в 1801 г. готовилось 45 выпелов! Можно сказать, что прекраснейшее творение Великого Петра уничтожено совершенно. Теперь на случай войны некого и не с чем выслать в море».

Таким образом, в царствование Александра I русский флот вообще пришел в упадок. Связано это было также с тем, что и политические, и военные обстоятельства этого царствования не вызвали настоятельной потребности в действии флота. В первые пятнадцать лет все наши интересы были прикованы к борьбе против Наполеона, а в последние десять — к поддержанию установившегося порядка вещей на континенте Европы. И в том, и в другом случае нужна была сухопутная армия, а на флот не обращалось никакого внимания. «Правительство, как кажется, довольствовалось только тем, — писал в январе 1854 г. вице-адмирал Меликов великому князю Константину Николаевичу, — что оно имело флот для случайностей, которые иногда могут представиться».

## Экспедиция в Средиземное море 1805—1807 гг.

Победы армии под командованием А. В. Суворова и флота под руководством Ф. Ф. Ушакова над французами в конце XVIII в. значительно укрепили позиции России на Средиземном море и Балканском полуострове. Однако с приходом во Франции к власти крупной буржуазии во главе с Наполеоном, стремившейся к установлению господства в Европе, обстановка на Средиземном море в начале XIX в. вновь обострилась.

После того как Франция завладела Венецией и Долмацией, отошедших к ней по Пресбургскому мирному договору (1805 г.) с Австрией, ее войска вплотную приблизились к границам Турции. Возникла реальная угроза проникновения французов на Балканы и захвата ими проливов Босфор и Дарданеллы, а также Ионических островов, на которых Россия имела базу своего флота.

Учитывая осложнение обстановки на Средиземном море, русское командование, начиная с 1804 г., приступило к усилению своих вооруженных сил на Ионических островах. Из Севастополя на Корфу был отправлен отряд в составе двух линейных кораблей, двух фрегатов, шести корветов и четырех бригов под командованием капитан-командора Сорокина и переброшена пехотная дивизия. Из Кронштадта были переведены на Ионические острова два линейных корабля, два фрегата и корвет под командованием контр-адмирала А. С. Грейга [13. С. 143, 144].

После того как в марте 1805 г. между Россией и Англией был заключен договор о совместной вооруженной борьбе против Франции, русское правительство приняло решение усилить флот на Средиземном море за счет дополнительной переброски кораблей с Балтийского моря. Для этой цели в Кронштадте была сформирована эскадра, в которую вошли пять линейных кораблей, фрегат и два вспомогательных судна. Во главе эскадры был поставлен Д. Н. Сенявин, произведенный в вице-адмиралы.



# Адмирал Д. Н. Сенявин

## Из династии моряков

Дмитрий Николаевич Сенявин происходил из небогатой дворянской семьи, тесно связанной с Российским военно-морским флотом. Представители славного сенявинского рода начали свою воинскую службу в отечественном флоте еще при Петре I, когда в России только начиналось строительство военного флота для Азовского моря. За полтора века после создания регулярного военного флота в России сенявинский род дал Отечеству пятнадцать морских офицеров, в том числе пять адмиралов, из которых наиболее известными были Наум Акимович Сенявин и его сын Алексей Наумович [4. С. 3].

Наум Сенявин прославил русский флот тем, что командуя отрядом парусных кораблей, нанес решительное поражение шведскому флоту в Эзельском бою 24 мая 1719 г. Петр I высоко оценил победу в том бою, назвав ее «добрым почином русского флота». В дальнейшем, уже после смерти Петра I, Наум Акимович Сенявин в чине вице-адмирала командовал Днепровской военной флотилией.

Славные дела отца, Наума Сенявина, продолжил его сын — Алексей Наумович, который отличился в качестве командира линейного корабля «Святой Павел», участвовавшего в бомбардировке немецкой крепости Кольберг в Семилетнюю войну 1756—1763 гг., а в русско-турецкую войну 1768—1774 гг. как командующий Азовской флотилией, поддерживавшей войска при занятии Крыма.

Алексей Наумович Сенявин, ставший к концу службы полным адмиралом, сыграл немалую роль в том, что его племянник Дмитрий Сенявин пошел по стопам своих прославленных предков и стал военным моряком, посвятив жизнь служению отечественному флоту.

Дмитрий Николаевич Сенявин родился 6 августа 1763 г. в селе Комлеве Боровского уезда Калужской губернии [3. С. 8]. В Комлеве прошли юные годы Дмитрия Сенявина. Его воспитанием занималась главным образом мать, под руководством которой он к семи годам научился довольно свободно читать и писать. Интерес к морю и флоту проявился у будущего флотоводца в раннем возрасте, чему способствовали, с одной стороны, его любознательность, с другой — окружающая среда. В родительском доме буквально все напоминало о море и военно-морском флоте. Здесь повсюду можно было увидеть прекрасно выполненные крепостными умельцами модели парусных кораблей, на которых служили предки рода Сенявиных. На стенах были развешены картины и гравюры морских сражений, а также портреты моряков, прославившихся в морских баталиях и дальних плаваниях. В книжных

шкафах бережно хранилась морская литература, карты и мореходные инструменты, некогда принадлежавшие предкам Сенявина. В доме Сенявиных свято хранились и поддерживались петровские военно-морские традиции.

Все это не могло оставить равнодушным впечатлительного и любознательного мальчика, каким рос Дмитрий, и не вызвать у него горячего желания стать морским офицером, как это сделал его старший брат Сергей, поступивший в Морской кадетский корпус. Помог ему в этом родной дядя адмирал Алексей Наумович Сенявин.

В начале 1773 г. адмирал А. Н. Сенявин, следуя из Таганрога в Санкт-Петербург по служебным делам вместе со своим адъютантом Николаем Федоровичем Сенявиным — отцом Дмитрия, остановился в Москве, куда для встречи с отцом и дядей мать привезла десятилетнего Дмитрия. Первое знакомство с племянником произвело на адмирала А. Н. Сенявина хорошее впечатление, Дмитрий понравился ему своим умственным и физическим развитием и особенно осведомленностью о морском флоте. Учитывая все это, а главное — желание юноши стать морским офицером, адмирал А. Н. Сенявин настоятельно рекомендовал родственникам определить Дмитрия в Морской кадетский корпус и принял личное участие в его судьбе.

В феврале 1773 г. Дмитрий Сенявин в возрасте 10 лет был зачислен в Морской корпус [3. С. 8]. Вспоминая об этом знаменательном событии в своей жизни, Дмитрий Николаевич Сенявин впоследствии писал: «Однажды в Москве батюшка представил меня дядюшке, я ему очень понравился, взяли меня с собой, привезли в Петербург и очень скоро определили в Морской корпус. Это было 1773 г. в начале февраля, прямо к майору Голостенову, они скоро познакомились и скоро погуляли. Тогда было время такое: без хмельного ничего не делалось. Распростившись меж собою, батюшка садился в сани, я целовал его руку, он перекрестил меня, сказал: «Прости Митюха, спущен корабль на воду, отдан Богу на руки. Пошел », и в миг с глазу скрылся» [17. С. 22]. Так Дмитрий Сенявин стал кадетом Морского корпуса, который в 1771 г. после большого пожара на Васильевском острове, уничтожившего здание корпуса, временно был переведен в Кронштадт.

Перевод Морского корпуса в Кронштадт отрицательно повлиял на подготовку будущих офицеров флота. Часть опытных преподавателей из-за трудностей сообщения с Петербургом и отсутствия квартир на новом месте вынуждены были покинуть его, а на их место пришли недостаточно подготовленные, а иногда просто случайные люди. Кроме того, в Петербурге во время пожара погибла значительная часть учебной литературы, что также не могло не сказаться на качестве обучения и воспитания кадетов. Не способствовали этому

и палочная дисциплина и прусская муштра, которые в это время усиленно насаждались в стенах Морского корпуса людьми, далекими от понимания учебно-воспитательной работы в морском учебном заведении.

Многим кадетам это, конечно, не могло нравиться, и они под любым предлогом стремились уйти из корпуса. Вскоре после поступления в корпус этому настроению поддался и Дмитрий Сенявин, который, пользуясь бесконтрольностью со стороны строевых начальников, забросил учебу и «сделался ленивец и резвец чрезвычайный» [17. С. 22]. И несмотря на то, что его неоднократно секли за нарушение дисциплины и нерадивое отношение к учебе, он продолжал бездельничать, рассчитывая таким образом «выбраться на свою волю» [3. С. 104]. Это не могло не отразиться на его успеваемости. Обладая высокими способностями, он умудрился три года просидеть в «одних и тех же классах» [3, с. 104]. Возникла угроза отчисления его из Морского корпуса за нежелание учиться. Но Дмитрий Сенявин вовремя опомнился и в корне изменил свое отношение к учебе, чему способствовали два обстоятельства.

В Кронштадте в это время служил дядя Дмитрия, капитан 1 ранга И.Ф. Сенявин. Узнав о том, что племянник забросил учебу и ему грозит исключение из корпуса, он пригласил его к себе на собеседование, чтобы сделать ему соответствующее внушение. Вспоминая об этом случае, Дмитрий Николаевич впоследствии писал, что во время беседы дядюшка как бы для большего внушения «кликнул людей с розгами, положил меня на скамейку и высек препорядочно, прямо как родной, я теперь то помню, вечная ему память и вечная ему благодарность» [16. С. 12]. Так случилось, что один дядюшка, адмирал А. Н. Сенявин, помог Дмитрию поступить в Морской корпус, другой же, капитан 1 ранга Н.Ф. Сенявин, вовремя удержал его от безрассудного поступка покинуть корпус, который открыл перед ним широкую дорогу на моря и океаны и позволил никому не известному и ничем не примечательному юноше стать выдающимся флотоводцем Российского флота.

Существенную роль сыграл и старший брат Сенявина — Сергей, который в это время заканчивал Морской корпус и уже имел опыт плавания в течение двух кампаний на учебных кораблях. В доверительных беседах он смог заинтересовать Дмитрия перспективой службы на флоте и добиться того, что он изменил свое отношение к учебе и дисциплине в Морском корпусе. Таким образом, серьезное внушение дядюшки, заставшего племяннику хорошую порцию «секонцов», дополненное воспитательной работой, проведенной старшим братом, оказали свое благотворное влияние на Дмитрия. Из ленивого, непослушного и не в меру шаловливого мальчика он стал

образцовым кадетом. О годах пребывания в Морском корпусе Дмитрий Николаевич Сенявин вспоминал: «В самое то время возвратился из похода старший мой брат, часто рассказывал в шабашное (свободное) время красоты корабля и все прелести морской службы; это сильно подействовало на меня, я принялся учиться вправду и с небольшим в три года кончил науки и был готов в офицеры» [3. С. 104, 108].

Изменив свое отношение к учебе, Дмитрий, благодаря своим хорошим способностям, смог довольно быстро освоить изучаемые в младших классах дисциплины и, успешно сдав экзамены, перейти в старшие. В 1773 г. за усердие и успехи в учебе он был произведен в гардемарины.

В гардемаринских классах изучались в основном предметы, связанные с профессией морского офицера. К ним относились кораблевождение, управление кораблем, морская практика, навигация, астрономия и тактика флота. Всеми этими дисциплинами Дмитрий Сенявин занимался с интересом. Особенно ему нравились предметы, которые вел выдающийся военный педагог и ученый профессор Николай Гаврилович Курганов, находившийся в это время в расцвете своих творческих сил. Курганов обладал огромными и разносторонними знаниями, позволявшими ему преподавать в корпусе многие морские дисциплины, в том числе и тактику флота, которая явилась венцом военно-морской подготовки будущих офицеров флота. Основным учебным пособием, по которому гардемарины изучали этот предмет, являлась работа под названием «Наука морская сиречь опыта теории и практики управления кораблем и военным флотом». Это французское руководство содержало в себе основные положения тактики Поля (Павла) Госта, широко применявшейся в западноевропейских флотах. На русский язык оно было переведено профессором Кургановым, который снабдил его обширными примечаниями и комментариями, представлявшими наибольший интерес в этом учебном пособии. В примечаниях и комментариях Курганова были изложены критические замечания по поводу линейной тактики и его взгляды на тактику ведения морского боя парусными флотами применительно к боевым традициям Российского флота. Рекомендации профессора Курганова были направлены на развитие у будущих офицеров русского флота инициативы и творческого подхода к тактике флота, как этого требовал создатель отечественного военно-морского флота Петр Великий.

Учебники, научные труды и, конечно же, лекции профессора Н. Г. Курганова оказывали большое влияние на обучение и воспитание не только Дмитрия Николаевича Сенявина, но и всех, кто обучался у этого замечательного педагога и ученого. Среди его многочисленных учеников был и выдающийся

ся флотоводец Федор Федорович Ушаков, Всем им он щедро передавал свои разносторонние и глубокие знания в области морского дела и прививал любовь к Российскому военно-морскому флоту.

Теоретические знания, полученные в стенах Морского корпуса, гардемарины закрепляли на учебной практике, которая проводилась в последние два года обучения. Практика проходила как на Балтийском море, так и за его пределами в дальних походах.

В 1778 г. во время летней практики Дмитрий Сенявин впервые взшел на палубу военного корабля. Это был линейный корабль «Переслава», на котором он совершил первое в своей жизни плавание в Ревель. Плаванья, проходившие в пределах Финского залива, по времени были непродолжительными, но они запомнились юному моряку на всю жизнь. Уже будучи адмиралом и известным флотоводцем, Дмитрий Николаевич с большим волнением вспоминал наиболее интересные эпизоды, связанные с его первыми плаваниями, в которых он ощутил морскую романтику и близко соприкоснулся с матросами, этими простыми русскими людьми и верными защитниками своей Родины, ставшими ему постоянными спутниками и помощниками.

Если первые учебные плавания будущего флотоводца проходили в пределах Финского залива, недалеко от родных берегов и в сравнительно спокойной обстановке, то вторая учебная практика протекала в условиях, куда более сложных. В апреле 1779 г. отряд кораблей из состава Балтийского флота под командованием контр-адмирала С.П. Хметевского был направлен на Север для охраны русского судоходства от нападения английских каперов в Норвежском и Баренцевом морях.

На корабли этого отряда для прохождения учебной практики были посланы гардемарины выпускного класса Морского корпуса, среди них и Дмитрий Сенявин. Вначале он попал на уже знакомый ему по первому плаванию в Финском заливе линейный корабль «Переслава», которым командовал родной дядя Дмитрия капитан 1 ранга И. Ф. Сенявин, а затем перешел на другой корабль, возглавляемый капитаном бригадирского ранга М. Т. Коняевым.

Дмитрию Сенявину, можно сказать, повезло, так как его практической подготовкой непосредственно руководили такие боевые и опытные командиры, как И. Ф. Сенявин и М. Т. Коняев, которые приложили немало стараний, чтобы помочь гардемаринам в условиях суровых полярных морей по-настоящему освоить на практике нелегкое морское дело.

Наставники Дмитрия – опытные моряки и строгие командиры, поощряя смелость и инициативу юных морячков, заставляли их вместе с матросами выполнять все виды судо-

вых работ и строго взыскивали за порученное дело. Для умного и любознательного Дмитрия Сенявина практика на кораблях отряда контр-адмирала С.П. Хметевского, продолжавшаяся более полугода, оказалась особенно полезной. Она дала ему большой практический опыт в выполнении всех судовых работ на парусном линейном корабле с хорошо отлаженной организацией службы личного состава. Вспоминая об этом плавании, Дмитрий Николаевич Сенявин впоследствии писал: «Науками досаждали мало, больше приучали к морю, давая простор молодым головам» [4. С. 12].

Во время плавания в северных широтах Дмитрию Сенявину посчастливилось побывать в районе мыса Нордкап — самой северной точке Европейского континента. «Здесь Дмитрий Николаевич Сенявин, — пишет известный советский историк А. Л. Шапиро, — впервые испытал тяготы, связанные с многомесячным пребыванием в море: он подолгу сидел на одной каше и копченой оленине, участвовал в борьбе с жестокими бурями, видел, как разбушевавшаяся морская стихия уносит человеческие жизни. В этом походе Сенявин с головой окунулся в морскую службу и полюбил ее любовью сильного, мужественного человека, способного преодолевать трудности и побеждать опасности» [17. С. 30]. С последней учебной практики Дмитрий Сенявин вернулся в Морской корпус с прекрасными аттестациями, которые дали ему опытные и требовательные командиры, руководившие практикантами.

Весной 1780 г. Дмитрий Сенявин в возрасте 17 лет в числе первых закончил Морской кадетский корпус и в чине мичмана получил назначение на линейный корабль «Князь Владимир», который в мае 1780 г. в составе отряда кораблей Балтийского флота был послан к берегам Португалии для защиты русского судоходства от нападения английских каперов.

Плавание в Атлантическом океане с зимовкой в Лиссабоне продолжалось более года и явилось отличной школой для молодого мичмана. Многодневные плавания в океане, часто сопровождавшиеся штормами, дали возможность Сенявину проверить свои морские качества и способность самостоятельно выполнять обязанности вахтенного офицера. И надо сказать, что он, несмотря на молодость, с честью справился с ответственными обязанностями вахтенного офицера. Его энергия, хорошо сочетавшаяся с хладнокровием и глубоким знанием морского дела, и не по возрасту толковая распорядительность как вахтенного офицера на ходовой вахте не прошли мимо внимания начальства. К концу плавания в Атлантическом океане Дмитрий Сенявин вполне заслуженно был признан наиболее знающим и достаточно опытным моряком из числа молодых офицеров, принимавших участие в этом походе.

## На севастопольской эскадре

После возвращения в Кронштадт весной 1782 г. Д. Н. Сенявина как одного из лучших молодых офицеров Балтийского флота направили для прохождения дальнейшей службы на Азовское море, где в это время создавался новый флот, предназначенный для защиты южных районов России от нападения турок со стороны Азовского и Черного морей. Это было большой честью для мичмана Сенявина, так как для участия в строительстве Черноморского флота с Балтики посылались наиболее опытные и знающие свое дело офицеры. По прибытии на место он был вначале назначен на корвет «Хотин», но вскоре переведен на новый, только что вступивший в состав Азовской флотилии 32-пушечный фрегат «Крым», считавшийся лучшим кораблем флотилии [3. С. 16].

Обстановка на Азовском и Черном морях в это время сложилась довольно напряженная. Турецкий флот, господствовавший на Черном море, мог в любой момент совершить внезапное нападение на русские корабли. Поэтому Азовская флотилия, базировавшаяся в Таганроге и Керчи, держалась в постоянной боевой готовности. Корабли почти непрерывно находились в море и несли дозорную службу. Активное участие в ней принимал и фрегат «Крым», на котором служил Сенявин.

Для молодого офицера, впервые плававшего на Азовском и Черном морях, нелегко было служить на таком образцовом корабле, как «Крым», но он вполне справился с возложенными на него обязанностями и показал себя как исполнительный, энергичный и хорошо знающий свое дело морской офицер, которому можно было смело давать любые ответственные поручения, зная, что он выполнит их и не подведет.

Весной 1783 г. обстановка на Черноморском театре для России значительно улучшилась. После длительных переговоров с крымским ханом Крым в апреле 1783 г. окончательно присоединился к Российской империи и Турция потеряла над ним власть. Это была крупная победа дипломатии и лично князя Г.А. Потемкина, под руководством которого велись переговоры. Назначенный Екатериной II генерал-губернатором Новороссийского края, он как умный государственный деятель и дальновидный политик прекрасно понимал, что для полной безопасности русских земель на юге, прилежащих к бассейну Черного моря, на котором господствует турецкий флот, необходимо владеть Крымским полуостровом, занимающим важное стратегическое положение на Черноморском театре, и иметь на нем военный флот, по крайней мере не уступающий по своей силе турецкому.

Для достижения этой исключительно важной для России цели Г. А. Потемкин приложил огромные усилия, проявив при

этом большие организаторские способности и умение приблизить к себе талантливых исполнителей своих планов, среди которых были такие выдающиеся военные деятели, как А. В. Суворов, Ф. Ф. Ушаков, Д. Н. Сенявин и другие. Результатом хорошо продуманной и успешно осуществленной под руководством князя Потемкина политики на Юге явилось не только присоединение Крымского полуострова, но и создание на Черном море сильного военного флота.

Вскоре после присоединения Крыма к России по указанию Потемкина, которому императрица подчинила создаваемый на Черном море флот, на юге полуострова в районе Ахтиарской бухты началось строительство новой морской базы, получившей название Севастополь [14. С. 6].

Руководителем строительства Севастопольской базы был назначен опытный моряк контр-адмирал Ф.Ф. Мекензи, которому были подчинены и корабли, перебазированные в Ахтиарскую бухту из Херсона и Керчи и составившие основу Севастопольской эскадры. Флаг-офицером Ф. Ф. Мекензи был назначен Дмитрий Николаевич Сенявин, который за отличие по службе досрочно получил чин лейтенанта.

Таким образом, Сенявин, благодаря своим незаурядным способностям, глубоким знаниям военно-морского дела и ревностному отношению к службе, в возрасте двадцати лет становится ближайшим помощником командующего Севастопольской корабельной эскадрой. В этой должности он приложил много сил и старания в строительстве главной базы Черноморского флота.

3 июня 1783 г. матросы и солдаты под руководством Д. Н. Сенявина заложили первые четыре каменных здания — часовню, дом адмирала, пристань и кузницу в адмиралтействе. Этот день стал считаться датой основания Севастополя, хотя царский указ о строительстве на берегу Ахтиарской бухты военного порта, крепости и города был издан позже — 10 февраля 1784 г. [8. С. 15].

После смерти Ф. Ф. Мекензи командующим Севастопольской эскадрой в 1785 г. стал граф М. И. Войнович, при котором Дмитрий Николаевич Сенявин, оставаясь в прежней должности, продолжал выполнять свои обязанности с большим старанием и глубоким знанием дела, чего нельзя сказать о его новом начальнике М. И. Войновиче, назначенном на должность не по деловым качествам и способностям, а в порядке старшинства по службе на Севастопольской эскадре. Это был на редкость безвольный, ленивый и безынициативный человек и бездарный командующий, который больше заботился о своем благополучии, чем о флоте. Вот с таким начальником Дмитрию Николаевичу пришлось выполнять довольно широкий круг важных и ответственных задач, и, надо сказать, он это делал самым лучшим образом.



Вскоре на Севастопольской эскадре появился новый, малоизвестный на Черноморском флоте офицер — капитан 1 ранга Ф. Ф. Ушаков, прибывший в Севастополь со своим 66-пушечным линейным кораблем «Святой Павел», построенным на Херсонских верфях. Ф. Ф. Ушаков, назначенный командовать авангардом Севастопольской эскадры, очень быстро завоевал симпатии своих сослуживцев. Вокруг него стала группироваться лучшая часть офицерского состава Севастопольской эскадры. Среди них был и Дмитрий Николаевич Сенявин, который с большим уважением относился к Федору Федоровичу Ушакову. Ф. Ф. Ушаков привлек внимание лучших офицеров флота своими передовыми взглядами в области тактики флота и организации его боевой подготовки. Выработанные им новые тактические приемы ведения морского боя и методика проведения боевой подготовки личного состава вскоре были распространены и на другие корабли Севастопольской эскадры, став основой подготовки ее к войне. И хотя по численности кораблей русская эскадра значительно уступала турецкому флоту на Черном море, но по выучке личного состава она превосходила последний. Все это было заслугой Ф. Ф. Ушакова, произведенного в капитаны бригадирского ранга, и князя Потемкина, который как главнокомандующий вооруженными силами России на Юге горячо поддерживал новаторскую деятельность Ушакова и оказывал ему помощь.

Наблюдая, как под руководством Ушакова набирает силы Севастопольская эскадра, Д. Н. Сенявин стал настойчиво добиваться перевода на корабли, где он мог бы проявить себя как командир. Но граф Войнович, не желавший потерять такого ценного помощника, знающего офицера, всячески этому препятствовал. И только заболевание лихорадкой, которую в то время лечили переменой климата, позволило Сенявину в 1786 г. получить желаемое назначение на должность командира пакетбота «Карабут», который служил связным кораблем между Севастополем и Константинополем, обеспечивая ответственные поручения дипломатического характера [17. С. 35]. В этой новой должности Д. Н. Сенявин близко познакомился с выдающимся русским дипломатом, послом России при турецком правительстве Я. И. Булгаковым, и нередко встречался с князем Потемкиным, которому он доставлял дипломатическую почту от русского посла из Константинополя. Общение с Потемкиным и Булгаковым значительно расширило кругозор Сенявина и обогатило его знаниями совершенно неизвестного до этого ему дипломатического искусства, весьма пригодившегося позже, когда он стал адмиралом и руководил боевой деятельностью флота на Средиземном море.

Однако командование пакетботом продолжалось сравнительно недолго. Не прошло и года, как контр-адмирал Войно-

вич вернул Сенявина на свой флагманский корабль «Слава Екатерины», возложив на него прежние обязанности флаг-офицера.

В августе 1787 г. Турция нарушила Кючук-Кайнарджийский мирный договор и начала новую войну против России. Одной из главных целей, которую преследовало в этой войне турецкое правительство, являлось возвращение Крыма Турции [4. С. 21].

К началу войны с Турцией, несмотря на огромные усилия. Россия не смогла полностью реализовать намеченную программу по строительству Черноморского флота. Но то, что удалось построить, представляло собой значительную силу, способную сражаться с турецким флотом и не допустить захвата турками Крымского полуострова.

Учитывая сложившуюся на Черном море стратегическую обстановку, связанную с объявлением Турцией войны России, князь Потемкин, обеспокоенный возможностью высадки турецкого десанта в Крыму, потребовал от контр-адмирала Войновича решительными действиями вверенной ему Севастопольской эскадры пресечь агрессивные действия турецкого флота. В предписании Войновичу Потемкин писал: «Собрать все корабли и фрегаты и стараться произвести дело, ожидаемое от храбрости и мужества вашего и подчиненных ваших. Хотя б всем погибнуть, но должно показать свою неустранимость к нападению и истреблению неприятеля. Сие объявите всем офицерам вашим» [15. С. 52].

Выполняя приказ главнокомандующего, Войнович 31 августа 1787 г. вышел со своей эскадрой в море и направился вдоль западного побережья Черного моря на юг в расчете обнаружить турецкий флот и атаковать его, как требовал Потемкин. На подходе к Варне эскадра, как уже говорилось, была застигнута жесточайшим штормом и понесла потери. В этом походе принимал участие и Дмитрий Николаевич Сенявин, который в качестве флаг-адъютанта сопровождал Войновича на флагманском корабле «Слава Екатерины». Для Д. Н. Сенявина разбушевавшаяся стихия явилась серьезной проверкой его офицерских качеств и морской выучки. А обстановка на корабле «Слава Екатерины», как и на других кораблях, сложилась крайне тяжелая. Вспоминая об этом шторме, Д. Н. Сенявин впоследствии писал: «В 9-м часу у нас на корабле все три мачты сломались разом, сделалась большая течь... 10-го числа течь у нас прибавилась, а 11-го числа с вечера до полуночи так увеличилась, что во все помпы, котлами и ведрами изо всех люков едва только могли удерживать воду, и мы в это время были точно на краю гибели» [4. С. 22].

Но корабль не погиб, и главным образом благодаря смелым и решительным действиям Д. Н. Сенявина, который «сам взял топор, влез наверх и обрубил ванты, которые держали

упавшие мачты и этим увеличивали опасность гибели корабля. Пример его неустранимости сильно подействовал на других, луч надежды блеснул в сердцах, все принялись за работу... и корабль был спасен» [16. С. 15].

Подобная трагическая обстановка сложилась не только на флагманском корабле, но и других кораблях Севастопольской эскадры. Экстремальная обстановка требовала от всего личного состава хладнокровия и огромных усилий, чтобы справиться с разбушевавшейся стихией и спасти корабли от неминуемой гибели. Особенно важно было, чтобы командующий эскадрой не терял управления и руководил личным составом в борьбе за живучесть своих кораблей. Однако Войнович, будучи нерешительным человеком, окончательно потерял самообладание, растерялся и уже не управлял действиями командиров, что было чревато тяжелыми последствиями для всей эскадры. И снова на помощь своему незадачливому флагману пришел Дмитрий Николаевич Сенявин, который фактически руководил действиями командиров кораблей, отдавая им приказания от имени командующего эскадрой. Как флаг-капитан он действовал исключительно четко, продуманно и вместе с тем решительно, не боясь взять на себя ответственность управления эскадрой в экстремальной обстановке, что во многом способствовало спасению многих кораблей, которые, несмотря на серьезные повреждения, смогли собственным ходом вернуться в Севастополь.

Граф Войнович, не особенно любивший хвалить своих подчиненных за усердную службу, в данном случае сделал исключение и вынужден был дать высокую оценку действиям Сенявина в борьбе за спасение кораблей во время бури. В донесении князю Г. А. Потемкину он писал: «Сенявин офицер испытанный и такой, каких я мало видел» [17. С. 40].

С донесением к Г. А. Потемкину, находившемуся в Кременчуге, о последствиях, постигших Севастопольскую эскадру во время бури, Войнович направил Д. Н. Сенявина. произведенного в капитан-лейтенанты. Это было далеко не из приятных поручений, так как сообщение о выходе эскадры из строя во время войны неизбежно должно было привести всевысшего Потемкина в ярость. Но этого не произошло. Ознакомившись с донесением Войновича, главнокомандующий страшно расстроился и даже несколько растерялся, понимая, что турки не замедлят воспользоваться серьезным ослаблением Севастопольской эскадры и попытаются с помощью десантов захватить Херсон, являвшийся главным центром кораблестроения на Черном море, и овладеть Крымом. Опасения главнокомандующего не были напрасными и вскоре подтвердились.

1 октября 1787 г., когда Д. Н. Сенявин еще находился в ставке Потемкина, турецкая эскадра попыталась овладеть

крепостью Кинбурн, прикрывавшей подходы к Херсону с моря. Однако высаженный на Кинбурнскую косу пятитысячный десант противника решительными действиями русских войск под командованием А. В. Суворова был разгромлен.

Кинбурнская победа Суворова, одержанная в начале войны, оказала большое влияние на последующий ход военных действий, так как отбила охоту у турок высаживать свои десанты для захвата Херсона.

С большим восторгом встретил победу русских войск Д. Н. Сенявин, который в это время находился при Г. А. Потемкине и имел возможность подробно ознакомиться с действиями Суворова. По словам Сенявина, Суворов после разгрома турецкого десанта преследовал турок «подобно как лев разъяренный... и Кинбурнская коса завалена была убитыми турками» [17. С. 57].

Анализируя итоги разгрома турецкого десанта на Кинбурнской косе, Д. Н. Сенявин сделал для себя важный вывод на будущее о необходимости организации тесного взаимодействия морских и сухопутных сил при совместном их действии на приморском направлении. Этот вывод весьма пригодился Сенявину, когда он во главе эскадры вел боевые действия в Адриатическом море в 1805—1806 гг.

В 1788 г., когда войска под общим руководством князя Потемкина приступили к тесной осаде сильнейшей турецкой крепости Очаков, турецкий флот вновь активизировал свои боевые действия в северо-западной части театра, стремясь оказать помощь своему гарнизону, осажденному в крепости. Для того чтобы не допустить подвоза подкреплений и снабжения для осажденной турецкой крепости, Потемкин приказал Войновичу выйти со своей эскадрой в море, разыскать неприятельский флот, атаковать его и нанести ему поражение [17. С. 60].

Выйдя из Севастополя и следуя в северо-западном направлении, эскадра 3 июля обнаружила в районе о. Фидониси маневрирующий турецкий флот, решительно атаковала его и одержала первую победу на Черном море, главным образом благодаря смелым, искусным и решительным действиям Ф. Ф. Ушакова, впервые применившего в этом бою свою маневренную тактику.

Для капитан-лейтенанта Д. Н. Сенявина, находившегося на флагманском корабле М. И. Войновича «Преображение Господне», эта баталия явилась первым боевым крещением в настоящем морском бою. Внимательно наблюдая за действиями авангарда во главе с Ушаковым, находившемся на «Святом Павле», он хорошо разобрался в тактическом замысле командующего авангардом и в блестящем его выполнении кораблями, но командующий эскадрой Войнович не смог по достоинству оценить преимущества тактических при-

емов Ушакова и не поддержал его в бою остальными силами, держался в стороне. Видя все это, Д. Н. Сенявин как флаг-капитан пытался своими распоряжениями подвести главные силы эскадры поближе к противнику и таким образом подержать атаку авангарда. Но бой закончился раньше, чем ему удалось это сделать.

Оценивая действия Сенявина в сражении у о. Фидониси, Войнович в донесении главнокомандующему писал: «Находившийся за флаг-капитана капитан-лейтенант Сенявин при отличной храбрости и неустрашимости с совершенной расторопностью обзирал движения и делал приказываемые ему сигналы». Таким образом, Войнович, не сделавший в бою ни одного боевого распоряжения, в донесении Потемкину пытался отнести на свой счет сигналы, которые поднимались на флагманском корабле и исходили от Сенявина, равно как и приписать себе основные заслуги в достижении первой победы Севастопольской эскадры.

Совершенно иначе доносил Потемкину о победе при Фидониси Ушаков. Имея все основания доложить о том, что главным героем первой победы на Черном море был он, как командующий авангардом эскадры, сыгравшим решающую роль в бою, Федор Федорович Ушаков тем не менее отнес победу полностью за счет умелых и геройских действий своих матросов и офицеров. В донесении он писал: «Я сам удивляюсь проворству и храбрости моих людей. Они стреляли в неприятельские корабли и часто, и с такою сноровкой, что казалось, каждый учится стрелять по цели сноровливо, чтобы не потерять свой выстрел» [9. С. 166].

Но Д. Н. Сенявин, посланный Войновичем с донесением о победе у о. Фидониси к Потемкину, знал, кто был настоящим героем победы Черноморского флота, и в беседе с главнокомандующим честно и обстоятельно доложил, как протекал бой и какую роль в бою сыграли Ф. Ф. Ушаков и М. И. Войнович. Его доклад и личное донесение Ушакова о бое полностью изобличили М. И. Войновича в попытке незаслуженно приписать себе лавры победителя ускорили решение Потемкина отстранить Войновича от командования Севастопольской эскадрой и поставить во главе ее Ф. Ф. Ушакова.

С донесением о победе при Фидониси Потемкин послал в Петербург Д. Н. Сенявина, который вручил его лично Екатерине II. Императрица была весьма обрадована победе Черноморского флота и наградила Сенявина 200 червонцами и осыпанной бриллиантами табакеркой» [17. С. 65].

По возвращении из Петербурга Д. Н. Сенявин в августе 1788 г. был произведен в капитаны 2 ранга и назначен генеральс-адъютантом Потемкина [17. С. 65]. Это назначение не было случайностью. Князь Потемкин, давно наблюдавший, как Сенявин справляется со своими служебными обязанно-

стями при Войновиче, вскоре оценил его знания и способности и решил приблизить к себе, возложив на него обязанности офицера по особо важным поручениям, относящимся к флоту. В этой должности Сенявин прослужил сравнительно недолго. Но служба при главнокомандующем дала много полезного, что пригодилось ему в дальнейшем.

К моменту получения воинского звания капитана 2 ранга и назначения на должность генеральс-адъютанта к Потемкину Дмитрий Николаевич Сенявин уже имел за плечами десять проплаванных кампаний на различных морских театрах, разных кораблях и в различных должностях. Он получил неплохую практику штабной работы при адмиралах Мекензи и Войновиче, которая дала ему опыт администраторской деятельности и выработала в нем определенный такт во взаимоотношениях с командирами кораблей и офицерами корабельной службы.

Служба при главнокомандующем еще в большей степени способствовала обогащению Д. Н. Сенявина опытом военно-административной работы, но уже в более широком масштабе. Потемкин высоко ценил глубокие знания своего офицера по особым поручениям в области военно-морского дела, и, не будучи моряком, он часто советовался с ним, прежде чем принять какое-либо решение по флоту. Нередко знакомил его со своими планами и ближайшими намерениями, касающимися строительства и деятельности Черноморского флота.

Близкое общение и совместная работа Дмитрия Николаевича Сенявина с таким крупным государственным и военным деятелем, каким был князь Г.А. Потемкин, в период бурного строительства Черноморского флота и начавшейся новой войны с Турцией явились замечательной школой для Сенявина на пути его становления как крупного военно-морского деятеля и флотоводца.

Осада турецкой крепости Очаков, которой руководил лично Потемкин, крайне затянулась. Одной из главных причин этого являлось то, что турецкий гарнизон непрерывно получал подкрепление и снабжение морским путем, а также поддержку со стороны своего флота, постоянно находившегося под Очаковым. Чтобы лишить гарнизон подвоза подкреплений и оттянуть хотя бы часть турецкого флота из-под Очакова, Потемкин решил произвести набег на анатолийские порты Турции, через которые противник осуществлял снабжение осажденного гарнизона.

Для этой цели в Севастополе был сформирован специальный отряд из пяти кораблей. Придавая большое значение набегу на побережье противника, Потемкин поставил во главе крейсерского отряда Д. Н. Сенявина, считая, что его офицер по особым поручениям вполне справится с этой ответственной задачей [3. С. 19]. Для молодого офицера, только

что произведенного в капитаны 2 ранга, это назначение являлось весьма почетным, так как Сенявин впервые вступил в командование отрядом кораблей и получил полную самостоятельность в решении поставленной лично главнокомандующим важной боевой задачи.

Набеговая операция на порты Анатолийского побережья Турции началась 16 сентября 1788 г., когда отряд вышел из Севастополя [4. С. 27]. 19 сентября отряд Д. Н. Сенявина подошел к Синопу и, обнаружив здесь пять турецких судов, решительно атаковал их, уничтожив при этом два судна. Следующим крупным объектом атаки был Трапезунд. В результате интенсивной бомбардировки в порту было потоплено три турецких военных корабля и один захвачен в плен. Всего же во время этой набеговой операции было уничтожено 11 судов противника и два захвачено в плен.

Блестяще выполнив поставленную задачу, Сенявин без каких-либо потерь 6 октября возвратился в Севастополь, выдержав в пути сильный шторм [4. С. 27]. Это была первая успешная операция, выполненная отрядом кораблей у Анатолийского побережья. Через полтора года опыт этой операции использовал Ф. Ф. Ушаков, который во главе более крупного отряда кораблей Черноморской эскадры в мае 1790 г. совершил аналогичный набег на порты Турции.

Потемкин остался очень доволен результатами операции. В донесении императрице он писал, что Сенявин выполнил «с успехом возложенное на него дело: разнесши страх по берегам анатолийским, сделав довольное поражение неприятелю, истребив многие суда его и возвратясь с пленными и богатой добычей» [3. С. 20]. Смелые и решительные действия Сенявина против неприятельских портов, выполненные с большим искусством на принципах скрытности и внезапности, произвели сильное воздействие на противника и нагнали на него немало страха за безопасность своих портов, через которые снабжался очаковский гарнизон.

За успешно проведенную набеговую операцию Д. Н. Сенявин был награжден орденом Георгия 4-й степени и впервые назначен командиром линейного корабля, незадолго перед тем захваченного у турок Лиманской флотилией у Очакова и переименованного в «Леонтий Мученик» [4. С. 28]. Командовать этим кораблем ему пришлось недолго. После того как он перешел на нем из Херсона в Севастополь, Потемкин приказал ему срочно оставить корабль и вернуться в Херсон для выполнения ответственного задания по проводке в Севастополь только что построенного в Херсоне линейного корабля «Владимир», затертого льдами между Очаковым и Кинбурном. Сенявин с честью выполнил и это трудное задание, показав при его выполнении высокую командирскую подготовку и морскую выучку, за что был награжден ор-

деном Святого Владимира 4-й степени. Посылая Сенявину этот орден, Потемкин писал: «...Преодоленные вами трудности при отправлении вашем из Лимана в Севастопольскую гавань с кораблем «Владимир» и благополучное сего дела произведение удостоились монаршего ее императорского величества благоволения, и вы, в знак оного пожалованы кавалером ордена Святого благоверного князя Владимира четвертой степени. Препровождаемый здесь крест имеете вы возможность носить так, как отличившимся при Очакове поведено с бантом. Я ожидаю впредь новых от вас заслуг, которые подадут мне еще приятный случай засвидетельствовать об оных...» [4. С. 22].

Право ношения ордена Святого Владимира с бантом давалось только за боевое отличие. Предоставление Д. Н. Сенявину такого права свидетельствует о высокой оценке его заслуг при выполнении им хотя и не боевого, но очень важного задания в исключительно сложной обстановке.

В начале 1789 г. капитан 2 ранга Д. Н. Сенявин был назначен командиром построенного в Херсоне нового 80-пушечного линейного корабля «Иосиф II», на котором он проплавал всю кампанию 1789 г. в составе Севастопольской эскадры.

После взятия 6 декабря 1788 г. Очакова в борьбе противоборствующих флотов на Черном море наступила оперативная пауза. В кампанию 1789 г. эскадра ограничила свою боевую деятельность ведением разведки на театре и крейсерскими действиями по нарушению турецких коммуникаций, используя для этого небольшие корабли. Одновременно велась подготовка к сражениям за господство на Черном море.

Однако контр-адмирал М.И. Войнович как командующий Севастопольской эскадрой, представлявшей собой главную ударную силу Черноморского флота, не способен был вести активные и решительные действия. Князь Потемкин, прекрасно понимавший это, уже давно собирался сместить его с должности. Весной 1790 г., когда Черноморский флот начал подготовку к решающим боям с турецким флотом, главнокомандующий перевел его на менее ответственную должность командира Херсонского порта и Лиманской флотилии, а во главе Севастопольской эскадры поставил Федора Федоровича Ушакова, произведенного в контр-адмиралы. Потемкин возлагал на него большие надежды в корне изменить ход военных действий на Черноморском театре, в конечном итоге сокрушить военно-морскую мощь Турции и установить на Черном море господство российского флота.

Потемкин как крупный военный деятель, умевший ценить таланты и использовать их в государственных интересах, не ошибся в своем выборе. В лице Ушакова Севастопольская эскадра получила настоящего боевого руководителя, обла-



давшего высоким флотоводческим искусством, большими организаторскими способностями и методическим мастерством в обучении и воспитании моряков.

В марте 1790 г., когда Ф.Ф. Ушаков возглавил Севастопольскую эскадру, Дмитрий Николаевич Сенявин по указанию Потемкина был назначен командиром достроивавшегося в Херсоне фрегата «Навархия Вознесение Господне», который главнокомандующий планировал использовать в качестве своего флагманского корабля в составе Севастопольской эскадры. Однако его постройка несколько затянулась, и он вступил в строй только в конце августа, когда Севастопольская эскадра уже успела одержать две выдающиеся победы над турецким флотом в Керченском сражении 8 июля 1790 г. и у Тендры 28 — 29 августа 1790 г. [17. С. 66]

Д. Н. Сенявин очень сожалел, что не принял участия в баталиях. Но он проявил огромный интерес к этим сражениям, глубоко изучил их опыт, и прежде всего тактические приемы, которые применил Ф. Ф. Ушаков. Для Д. Н. Сенявина важно было не только уяснить сущность ушаковской тактики, но и в совершенстве овладеть ею.

Но одно дело изучать тактику по донесениям Ф. Ф. Ушакова Потемкину и рассказам участников этих баталий, и совсем другое — быть самому участником сражений. И такая возможность представилась в 1791 г. на заключительном этапе русско-турецкой войны 1789 — 1791 годов.

В связи с тем, что Турция затягивала начатые переговоры о прекращении военных действий, Потемкин решил нанести еще один удар по турецкому флоту, на который делалась ставка в продолжавшейся войне, чтобы заставить противника заключить мир, и приказал Ф. Ф. Ушакову выйти с эскадрой в море.

29 июля 1791 г. Черноморская эскадра вышла из Севастополя, следуя вдоль западного побережья Черного моря на юг, 31 июля обнаружила турецкий флот, стоявший на якоре у м. Калиакрия, в ожесточенном сражении разгромила его и обратила в бегство.

Активное участие в сражении принимал и Д. Н. Сенявин, который командовал линейным кораблем «Навархия». В самый ответственный момент боя, когда противник пытался охватить голову эскадры и нанести удар по ее авангарду, Д. Н. Сенявин вслед за Ф. Ф. Ушаковым, находившимся на линейном корабле «Рождество Христово», сблизился с неприятелем и открыл по нему огонь. Пример «Навархии», шедшей головной в авангарде, ускорил сближение и вступление в бой с противником остальной линии русских кораблей [4. С. 33].

Д. Н. Сенявин продемонстрировал в бою бесстрашие, высокую боевую выучку, умение правильно оценивать такти-

ческую обстановку и в соответствии с ней принимать обоснованные решения. Правда, донося Потемкину о сражении у м. Калиакрия, Ф. Ф. Ушаков писал: «...Хотя Сенявин во время боя оказал также мужество и храбрость, но, спускаясь от ветра, не так был близок к линии неприятельской, как прочие» [3. С. 27]. Упрек, высказанный Ушаковым в адрес Сенявина, который, по его мнению, «не так был близок» к противнику, как другие корабли, не вполне обоснован, так как в этом не было вины командира «Навархии». Действительно, «Навархия» в течение некоторого времени держалась несколько дальше от противника, чем другие корабли. Однако это было вызвано вовсе не пассивностью Сенявина, а тем, что его корабль во время боя получил серьезные повреждения в рангоуте, и, вполне естественно, потребовалось какое-то время для их исправления [3. С. 27]. Но как только повреждения были устранены, Д. Н. Сенявин без какого-либо промедления сблизился с турецкими кораблями на короткую дистанцию, как требовал Ф. Ф. Ушаков, и решительно атаковал их.

Упрек Ф. Ф. Ушакова в адрес Д. Н. Сенявина был не каким-то случайным недоразумением, а, скорее всего, явился следствием некоторых трений, существовавших между ними. Оба они были великолепными моряками, бесконечно любившими морскую службу и преданными военно-морскому флоту, которому они посвятили всю жизнь и полностью отдали свой талант флотоводцев на службу Отечеству. И тем не менее на отдельных этапах совместной службы нет-нет да и возникали между ними разного рода разногласия, которые порой перерастали в служебные конфликты. Так, 7 апреля 1791 г. Ф. Ф. Ушаков в приказе укорял Д. Н. Сенявина в невыполнении приказа об откомандировании в Херсон и Таганрог на новостроящиеся корабли вполне здоровых матросов: Сенявин настойчиво стремился «сбить» со своего корабля больных [16. С. 17]. Между адмиралом и Сенявиным произошла резкая ссора. Характер у обоих был вспыльчивый.

Главной причиной конфликтов являлись, очевидно, особенности их характеров. Оба обладали ярко выраженной индивидуальностью, большой самостоятельностью, оба были горячими, а Сенявин к тому же и несдержанным. Одинаково чуждые интриг и корыстных стремлений, высоко принципиальные и прямолинейные, они иногда, по-видимому, расходились во взглядах на некоторые частные вопросы.

Но оба были людьми благородными, и ссоры между ними не имели сколько-нибудь серьезных последствий. Они с большим уважением относились друг к другу и ценили друг друга. Ф. Ф. Ушаков, считая Д. Н. Сенявина наиболее та-

лантливый офицером эскадры, всячески содействовал продвижению его по службе. Д. Н. Сенявин же, в свою очередь, глубоко уважал и ценил Ф. Ф. Ушакова как своего учителя, помогавшего ему овладеть искусством побеждать, и как выдающегося флотоводца, создавшего передовую маневренную тактику ведения боя.

Возникшие недоразумения во взаимоотношениях между Ф. Ф. Ушаковым и Д. Н. Сенявиным дошли до Г.А. Потемкина, который принял решительные меры к прекращению ссор. Сенявин извинился перед Ушаковым. «Ушаков, — писал «Морской сборник», — строгий, взыскательный, до крайности вспыльчивый, но столько же добрый и незлопамятный, приветливо встретил Сенявина, со слезами на глазах обнял, поцеловал его и от чистого сердца простил ему все происшедшее» [Морской сборник. 1855. № 4. С. 156.]

После того как взаимоотношения между командующим Севастопольской эскадрой и его подчиненным командиром «Навархии» нормализовались, Г.А. Потемкин писал Ушакову: «Федор Федорович! Ты хорошо поступил против Сенявина: он будет со временем отличным адмиралом и даже, может быть, превзойдет тебя» [З. С. 28].

Ф. Ф. Ушаков не раз и открыто говорил: «Я не люблю, очень не люблю Сенявина, но он отличный офицер и во всех обстоятельствах может с честью быть моим преемником в предводительствовании флотом» [З. С. 29]. Высокая оценка профессиональных качеств, данная Ф. Ф. Ушаковым своему талантливому ученику Д. Н. Сенявину, находила свое конкретное выражение и в служебной карьере. По окончании русско-турецкой войны 1787—1791 гг. по рекомендации Ф. Ф. Ушакова Д. Н. Сенявин был назначен командиром более крупного линейного корабля «Святой Александр Невский», на котором проплавал три кампании в составе Севастопольской эскадры.

В январе 1796 г. Д. Н. Сенявин по представлению Ф. Ф. Ушакова был произведен в капитаны 1 ранга и назначен командиром строившегося нового 74-пушечного линейного корабля «Святой Петр», на котором он (опять-таки по ходатайству Ф. Ф. Ушакова) принимал участие в Средиземноморской экспедиции Черноморского флота. К этому времени капитан 1 ранга Д. Н. Сенявин уже стал зрелым командиром, с большим опытом командования кораблями всех классов, в том числе крупными линейными кораблями, и имевшим за своими плечами немалый боевой опыт, накопленный в ходе русско-турецкой войны. Теперь предоставлялась возможность проявить почти уже выкристаллизовавшийся флотоводческий талант на более просторном театре — на Средиземном море. И надо сказать, что талантливый ученик не подвел своего учителя и оправдал его доверие.

## На Средиземном море

В 1798 г., через 28 лет, прошедших со времени знаменитой победы при Чесме, российский флот вновь появился на Средиземном море, чтобы принять участие в борьбе с Францией, развязавшей агрессивную войну в Европе. Как уже говорилось, главным направлением боевой деятельности объединенной русско-турецкой эскадры в начале кампании являлись Ионические острова, занимающие важное стратегическое положение в центральной части Средиземного моря. Разведка показала, что наиболее сильно укрепленными островами архипелага были Корфу и Святой Мавры.

Учитывая, что на пути к о-ву Корфу, занятие которого являлось конечной целью операции по освобождению Ионических островов, основным препятствием будет сильно укрепленный о-в Святой Мавры (около 60 орудий и 550 человек гарнизона), Ф. Ф. Ушаков поручил захват острова Д. Н. Сенявину, считая его наиболее подготовленным к выполнению этой трудной, но очень важной задачи, так как от успешности решения ее зависела и успешность действий эскадры против Корфу. Понимая важность поставленной задачи, Д. Н. Сенявин отнесся к ней с полной ответственностью и выполнил ее с большим искусством.

В распоряжение капитана 1 ранга Д. Н. Сенявина были выделены два линейных корабля, в том числе «Святой Петр», которым он командовал, и два фрегата [4. С. 38]. На кораблях имелись десантные войска общей численностью 674 человека [17, с. 78].

21 октября 1798 г. Д. Н. Сенявин, подойдя со своими кораблями к о-ву Святой Мавры, предъявил коменданту крепости генералу Миоле ультиматум с требованием о безоговорочной и немедленной капитуляции гарнизона. Однако французский генерал, считая крепость неприступной, категорически отказался сдаться. Сенявин решил взять крепость штурмом.

Тактический замысел Д. Н. Сенявина сводился к тому, чтобы сначала изолировать гарнизон от о. Корфу, откуда он мог получить подкрепление, а затем, используя корабельные орудия, установить на о-ве Святой Мавры несколько батарей, высадить на остров десант и при поддержке береговых батарей штурмом овладеть крепостью.

Замысел Д. Н. Сенявина отличался смелостью и решительностью, однако выполнение его было связано с большими трудностями, так как морякам предстояло тащить на себе в гору по труднопроходимым тропинкам, да еще под огнем противника, тяжелые корабельные пушки [16. С. 78]. Но Сенявин был уверен, что матросы и офицеры, особенно те, которыми ему приходилось командовать раньше, не подведут его и с честью выполнят поставленную перед ними задачу.

Боевые действия против крепости о. Святой Мавры начались с того, что один из фрегатов занял выгодную позицию между о-вами Корфу и Святой Мавры и отрезал путь возможной помощи осажденному гарнизону. После этого на остров был высажен десант в количестве 687 человек (из них 240 турок) [3. С. 31, 32], который под огнем противника приступил к сооружению береговых батарей. Позиции для батарей выбрал лично Д. Н. Сенявин с таким расчетом, чтобы огонь по крепости они могли вести с различных направлений и в то же время сами не подвергались прицельному обстрелу. При руководстве установкой батарей Сенявин проявил мужество и бесстрашие, под огнем французов перебежал от одной позиции к другой, личным примером воодушевлял не только подчиненных, но и союзников — турок и местных жителей, оказывавших активную помощь десантникам. Участник этих событий Егор Метакса после освобождения Святой Мавры, характеризуя Д. Н. Сенявина как начальника, писал: «Искусство командовать со славою есть, конечно, отличное достоинство в начальнике. Но привлечь сердца подчиненных, возбуждать послушание в союзниках, заслуживать уважение самих неприятелей — все сия есть дар особенный, укрепляющий малое число отборных полководцев. Все те, которые служили под начальством Дмитрия Николаевича Сенявина, знают, сколь он сильно даром сия обладает» [5. С. 95].

Установку артиллерийских батарей десантники завершили в течение двух дней, и 23 октября батареи открыли огонь по крепости. Огонь велся не только ядрами из обычных пушек, но и разрывными бомбами из единорогов, причинявшими крепости большие разрушения и наносившими существенные потери личному составу. Интенсивный обстрел крепости продолжался два дня. После чего Д. Н. Сенявин, желая избежать ненужного кровопролития, вновь предложил коменданту крепости безоговорочно сдаться, на что тот согласился, но при условии, если русские на своих судах доставят французов в Тулон. Д. Н. Сенявин категорически отказался принять капитуляцию на таком условии; батареи вновь подвергли крепость интенсивной бомбардировке.

Пытаясь снять осаду крепости, французы предприняли вылазку с целью захватить батареи. Однако решительными действиями десант отразил атаку противника, нанеся ему большие потери [1. С. 149]. Убедившись в бесполезности дальнейшего сопротивления, комендант крепости 30 октября прислал парламентариев, которые заявили, что генерал Миоле согласен капитулировать, если требования союзников о безоговорочной капитуляции будут смягчены. Д. Н. Сенявин, как и прежде, отказался изменить условия капитуляции, и на следующий день артиллерия вновь подвергла крепость бомбардировке.

31 октября к о. Святой Мавры с главными силами эскадры подошел вице-адмирал Ф. Ф. Ушаков и, ознакомившись с ходом осады крепости, одобрил действия Д. Н. Сенявина, при этом особо отметил «удобные места» установки батарей на берегу и высокую эффективность артиллерийского огня, особенно единорогов [17. С. 79]. Для ускорения захвата крепости Ф. Ф. Ушаков предложил Д. Н. Сенявину увеличить численность десанта, который был доведен до 770 человек. Кроме того, десантникам помогали несколько тысяч местных жителей, выполнявших различные второстепенные поручения, в том числе демонстративные действия, с целью отвлечения внимания противника.

Большие потери личного состава и высокая надежность морской блокады острова, исключавшей подвоз в крепость подкреплений, заставили командующего гарнизоном генерала Миоле 2 ноября 1798 г. подписать акт о капитуляции крепости. В плен было взято 46 офицеров в 465 солдат, в качестве трофеев захвачено 57 орудий, более 500 бомб, свыше 10 000 ядер, сотни пудов пороха и большое количество продовольствия, в котором эскадра очень нуждалась, так как Турция не выполняла взятых на себя обязательств по снабжению российских кораблей, действовавших на Средиземном море [17. С. 79].

Взятие сильно укрепленного о-ва Святой Мавры сыграло важную роль в дальнейшем развитии боевых действий по освобождению Ионических островов. С падением этого острова Ф. Ф. Ушаков получил возможность сосредоточить все силы флота против Корфу.

Д. Н. Сенявин мог гордиться тем, что большая заслуга в достигнутой победе принадлежала и ему как командиру отряда кораблей, захватившего о-в Святой Мавры, при этом проявившему высокое мужество, личную храбрость и отменное военно-морское искусство. Он блестяще организовал блокаду острова, с большим искусством выбрал места для установки береговых батарей и организовал взаимодействие между кораблями, береговыми батареями и силами десанта, проявил похвальные настойчивость и решительность в достижении намеченной цели.

Адмирал Ф. Ф. Ушаков высоко оценил заслуги Д. Н. Сенявина во взятии о-ва Святой Мавры, В донесении императору Павлу I об этой победе он писал: «Командовавший отдельно от эскадры отрядом капитан 1 ранга и кавалер Сенявин при взятии крепости Святой Мавры исполнил повеление мое во всей точности, во всех случаях, принуждая боем к сдаче, употреблял он все возможные способы и распоряжения, как надлежит усердному, расторопному и исправному офицеру, с отличным искусством и неустрашимою храбростью» [3. С. 35]. За взятие о-ва Святой Мавры Д. Н. Сенявин был награжден

орденом Анны 2-й степени и произведен в капитаны генерал-майорского ранга.

После взятия о. Святой Мавры Д. Н. Сенявин по приказанию Ф. Ф. Ушакова вывез с острова пленных французов, обеспечил оборону захваченной крепости и помог местному населению организовать самоуправление, затем направился с отрядом к о-ву Корфу, чтобы принять участие в его блокаде и штурме крепости, которая, как известно, пала 18 февраля 1799 г.

После завершения освобождения Ионических островов отряды кораблей эскадры, в соответствии с разработанным Ф. Ф. Ушаковым стратегическим планом, боевые действия вели одновременно на нескольких операционных направлениях. Два отряда под командованием контр-адмирала П. В. Пустошкина и капитана 2 ранга Н. Войновича были направлены в Адриатическое море, где действовали против Анконы, а третий отряд выступил против Неаполя.

Д. Н. Сенявин в это время по заданию командующего эскадрой выполнял наиболее ответственные поручения, связанные с освобождением Южной Италии от французов. В частности, подчиненные ему корабли перевозили с о-ва Корфу в Мессину десантные войска, которые предназначались для оказания помощи англичанам, блокировавшим крепость Лавалетта на о. Мальта. В ходе этой операции, проводившейся в зимнее время, корабль Сенявина «Святой Петр» попал недалеко от о-ва Корфу в жесточайший шторм. Сила ветра была настолько велика, что корабль под парусами не мог управляться и его понесло на скалы в районе местечка Баньяры. Но благодаря исключительной выдержке, хладнокровию и распорядительности Д. Н. Сенявина «Святой Петр» избежал, казалось бы, неминуемой гибели. Вовремя отдав два якоря, Д. Н. Сенявину удалось, хотя и с большим трудом, удержать корабль буквально в 15 саженях от скал и таким образом спасти его. Характеризуя действия Д. Н. Сенявина в этой исключительно экстремальной обстановке, академик Е. В. Тарле пишет: «В часы смертельной опасности он проявил изумительную распорядительность, искусство и силу духа при своем, казалось бы, безнадежном положении» [16. С. 19].

Боевые действия эскадры Ф. Ф. Ушакова на Средиземном море продолжались до лета 1800 года, когда по распоряжению императора основные ее силы (11 линейных кораблей, фрегат и четыре вспомогательных судна) 6 июля 1800 г. покинули Корфу и 26 октября прибыли в Севастополь. Их встретили с большими почестями в знак выдающихся побед, одержанных адмиралом Ф. Ф. Ушаковым над французами в Средиземном море в 1798 — 1800 гг.

Д. Н. Сенявин вскоре после возвращения в Севастополь был назначен капитаном Херсонского порта, а в 1803 г. командиром Севастопольского порта и одновременно произ-

веден в контр-адмиралы. В 1804 г. его перевели на Балтийское море и назначили старшим морским начальником Ревеля, на который в то время базировались значительные корабельные силы флота [4. С. 43]. Все эти назначения явились следствием признания больших заслуг Д. Н. Сенявина перед Российским флотом и особенно той роли, которую он играл в Средиземноморской кампании флота России под командованием Ф. Ф. Ушакова.

Участие Д. Н. Сенявина в боевых действиях на Средиземном море в 1798—1800 гг. явилось важным этапом формирования его как будущего флотоводца, которому через несколько лет самому пришлось возглавить боевые действия флота на Средиземном море.

Опыт ведения боевых действий на удаленном морском театре при решении важных стратегических задач в сложной военно-политической обстановке, сложившейся в это время на театре военных действий, сыграл важную роль в подготовке Сенявина к самостоятельному командованию крупными силами. Прежде всего он получил возможность глубоко изучить характер и особенности морского театра, которые надо знать и учитывать при ведении на нем боевых действий флота.

Выполняя ответственные поручения Ушакова, Д. Н. Сенявин значительно расширил знания военно-морского искусства и получил большой практический опыт в таких его областях, как ведение боевых действий против приморских крепостей и блокадных действий, организация взаимодействия кораблей и сухопутных войск при совместных действиях на приморских направлениях в ходе высадки морских десантов и артиллерийской поддержки их на берегу, обеспечение воинских перевозок и других. Все это весьма пригодилось Д. Н. Сенявину, когда он в 1805 г. был назначен командующим вооруженными силами России на Средиземном море.

## **Командующий вооруженными силами**

10 сентября 1805 г. эскадра Д. Н. Сенявина вышла из Кронштадта и направилась вокруг Европы в Средиземное море. В пути к ней присоединились два брига. Д. Н. Сенявину предстояло нелегкое плавание через Атлантику вблизи берегов Франции. Французское командование, узнав о движении эскадры из Кронштадта в Средиземное море, попыталось перехватить ее в Атлантическом океане и уничтожить. Однако искусным маневром Д. Н. Сенявину удалось в ночное время уклониться от встречи с французской эскадрой и 18 января 1806 г. благополучно прибыть на Кор-



фу. С прибытием на Корфу он вступил в командование всеми морскими и сухопутными силами России, сосредоточенными к этому времени на Ионических островах. Всего под его командованием оказалось 11 линейных кораблей, семь фрегатов, пять корветов, семь бригов и 12 канонерских лодок и около 15 тысяч сухопутных войск [4. С. 144].

Царским рескриптом Д. Н. Сенявину предписывалось, используя наличные морские и сухопутные силы, обеспечить оборону Ионических островов и в случае необходимости защитить турецкое и греческое побережье от вторжения французов [4. С. 46].

Таким образом, перед вооруженными силами России на Средиземном море ставились чисто оборонительные задачи. Однако Д. Н. Сенявин, исходя из сложившейся к этому времени обстановки в Адриатическом море и учитывая наличие на театре сравнительно небольших сил французов, а также благожелательное отношение славянских народов на Балканах к русским, выработал свой стратегический план, основанный на решительных наступательных действиях. Он не стал дожидаться, когда противник начнет атаку против Ионических островов, а сам перешел к наступательным действиям, считая, что наступление есть лучший вид обороны [6. Т. 1. С. 125].

Данное решение Д. Н. Сенявина, шедшее вразрез с инструкцией царя, свидетельствует, с одной стороны, о глубоком понимании им военно-политической обстановки, сложившейся на театре военных действий, с другой — о его решительности и не боязни взять на себя ответственность за превышение данных ему полномочий. Д. Н. Сенявин пошел на это сознательно, будучи глубоко уверенным, что в сложившейся ситуации активные наступательные действия позволят наилучшим образом выполнить поставленную перед флотом задачу. Но так как связь с Петербургом была слишком затруднена из-за удаленности театра военных действий, то принципиально иной метод решения поставленной задачи он применил без согласования с правительством.

В сложившейся ситуации Д. Н. Сенявин действовал так же, как и его учитель — адмирал Ф. Ф. Ушаков, который

принимал порой аналогичные решения, не боясь ответственности перед вышестоящим начальством.

Приняв решение о разворачивании наступательных действий на Адриатическом море и побережье Балканского полуострова, Д. Н. Сенявин главным направлением боевых действий сухопутных сил избрал освобождение от французских захватчиков области Бокка-ди-Каттаро и Черногории. Перед флотом здесь ставилась задача содействовать сухопутным войскам морской артиллерией и высадкой тактических десантов.

Вторым направлением, тесно связанным с действиями сухопутных войск, были морские коммуникации противника, по которым осуществлялись воинские перевозки французской армии, действовавшей на Далматинском побережье.

Третьим направлением действий флота являлась защита своих морских сообщений и охрана греческих торговых судов от нападения французских кораблей.

Выполняя намеченный Д. Н. Сенявным план, армия и флот добились значительных успехов на главном направлении боевых действий. В сравнительно короткий срок они освободили Бокка-ди-Каттаро и Черногорию, что значительно расширило и улучшило систему базирования российского флота в Адриатическом море и в то же время сорвало планы противника захватить Албанию и Грецию [17. С. 144].

Основным содержанием боевых действий флота в Адриатике являлась поддержка войск на побережье Далмации, особенно при занятии приморских крепостей и их обороне. Это содействие выражалось в систематической артиллерийской поддержке сухопутных частей кораблями и высадке тактических десантов. К артиллерийской поддержке привлекались главным образом линейные корабли и фрегаты, а там, где из-за малых глубин они не могли подходить к берегу, — канонерские лодки, на которых орудия были небольших калибров.

Корабельная артиллерия широко использовалась для поддержки войск и при обороне занятых ими приморских крепостей. В этих случаях Д. Н. Сенявин нередко сам выбирал огневые позиции с учетом того, чтобы корабли

могли лучше взаимодействовать с крепостной артиллерией при отражении атак противника, как это имело место, например, при обороне крепостей Херцегновии и Ишпаниола 20 сентября 1806 г. [17. С. 160]. Войска, поддержанные кораблями, отразили атаки противника, проявив при этом высокое мужество и отвагу. Они действовали, как писал Д. Н. Сенявин, «с удивительной храбростью, неудержимостью и рвением» [6. Т. 1. С. 28].

Героизмом отличались не только десантные войска, действовавшие на побережье Далмации, но и экипажи кораблей, поддерживавшие их с моря. Выдающийся подвиг совершил экипаж брига «Александр» под командованием лейтенанта И. С. Скаловского. Этот корабль, вооруженный лишь 12 четырехфунтовыми пушками, находясь в дозоре у острова Брач (Брацца), 17 декабря 1806 г. подвергся атаке четырех французских кораблей, имевших на вооружении 26 12- и 18-фунтовых пушек и абордажные партии, по численности в несколько раз превосходившие экипаж брига. Однако, несмотря на превосходство французов в силе, Скаловский смело вступил с ними в бой. Бой продолжался около трех часов и закончился победой брига: один корабль противника был захвачен, две канонерские лодки потоплены, лагери в личном; составе 217 человек. Потери русских — 4 убитых и 7 раненых [6. Т. 1, С. 126; 10. С. 419]. Д. Н. Сенявин по достоинству оценил подвиг И. С. Скаловского. Он писал в приказе: «Все сие я не могу иному причесть, как особливой расторопности, мужеству и храбрости лейтенанта Скаловского» [4. С. 63].

### **Нарушение коммуникаций противника**

Наряду с поддержкой сухопутных войск флот параллельно вел боевые действия по нарушению морских коммуникаций противника, которые в условиях отсутствия удобных порог на суше имели важное значение для снабжения французской армии. Для этой цели Д. Н. Сенявин использовал в открытом море крупные корабли, вплоть до линейных, а в прибрежных районах, изобиловавших небольшими островами, — парусно-гребные суда: бригантины, канонерские лодки и другие. Активную помощь

в борьбе с морскими перевозками противника оказывали местные жители, преимущественно черногорцы, которые на свои средства оборудовали флотилию из 30 судов, имевших на вооружении по 8-20 пушек. Д. Н. Сенявин широко использовал их для крейсерских действий, особенно вблизи шхерных берегов, где не могли действовать корабли с большой осадкой [13. С. 144].

Д. Н. Сенявин с большим искусством организовал действия флота по нарушению неприятельских коммуникаций. Эти действия охватывали все наиболее важные районы Адриатического моря и носили систематический характер. Особое внимание обращалось на контроль коммуникации, проходившей вдоль побережья Далмации, по которой противник осуществлял наиболее интенсивные перевозки, в том числе и воинские. Деятельность кораблей здесь затруднялась тем, что маршруты движения судов неприятеля почти на всем протяжении проходили в шхерах и были хорошо укрыты с моря. Учитывая данную особенность прибрежной коммуникации, Д. Н. Сенявин лично определил позиции для кораблей на открытых участках коммуникации, позволявшие им более эффективно контролировать движение судов. Кроме того, он организовал тщательную разведку коммуникации местным населением, которое информировало русское командование не только о движении вражеских судов, но и о сосредоточении их в том или ином порту. Например, летом 1806 г. агентурная разведка донесла о скоплении в порту Сплит более 50 транспортов, предназначенных для перевозки французских войск в Рагузинскую республику. Д. Н. Сенявин направил к этому порту отряд кораблей под командованием капитана 1 ранга Митькова с приказанием «препятствовать в этом, а при удобном случае атаковать, истреблять и наносить вред везде, где откроется возможность» [16. С. 124].

Таким образом, корабли, действуя на коммуникациях противника, наносили удары по французским судам не только на переходе в море, но и при стоянке их в портах и базах.

В северной части Адриатического моря, а также на отдельных, наиболее важных участках прибрежной коммуникации, особенно в районах портов, через которые снаб-

жались наполеоновские войска в Далмации, систематические действия российского флота перерастали в блокаду [6. Т. 1. С. 168]. Так, 30 мая 1806 г. большой караван торговых судов противника под прикрытием канонерских лодок пытался выйти из Венеции в Истрию. Однако 74-пушечный линейный корабль «Москва», блокировавший Венецианский порт, несколькими пушечными выстрелами заставил неприятельские суда вернуться в гавань [2. С. 320].

Правильное определение Д. Н. Сенявиным районов крейсерских действий, умелый выбор позиций для кораблей на прибрежных коммуникациях, хорошо организованная разведка коммуникаций, систематические действия сил, перераставшие в блокаду портов, прекрасно организованное взаимодействие между крупными кораблями, действовавшими в открытом море, и малыми кораблями, оперировавшими в прибрежных водах, и постоянная готовность их атаковать противника при обнаружении его на переходе морем или в гавани — все это дало высокие результаты в борьбе на морских сообщениях и оказало существенную помощь русским войскам в боевых действиях, проводившихся на побережье Адриатического моря.

### **Защита морских сообщений**

Активные боевые действия сил флота по нарушению французских коммуникаций в Адриатическом море вице-адмирал Д. Н. Сенявин умело сочетал с действиями по защите своих морских сообщений и судоходства жителей области Бокка-ди-Каттаро.

Для защиты морской торговли местных жителей, которая имела для них важное экономическое значение, Д. Н. Сенявин ввел систему конвоирования судов военными кораблями, используя для этого главным образом легкие крейсерские силы. Когда проводились большие караваны судов, привлекались и крупные корабли, вплоть до линейных. Так, весной 1806 г. для охраны судов, направлявшихся в Триест, помимо нескольких малых кораблей был выделен также линейный корабль «Елена» [16. С. 125].

Успешные действия флота по нарушению французских коммуникаций и защите своих морских перевозок и судоходства славянских народов в Адриатике вызвали край-

нее недовольство Наполеона, и он в категорической форме потребовал от австрийского правительства запретить русским судам заход в австрийские порты, а в случае нахождения их в портах Австрии запретить им выход в море.

Грубым нажимом на Австрию Наполеон пытался подорвать русское судоходство в Адриатическом море и затруднить снабжение войск и флота России на театре военных действий. Однако, благодаря энергичным и решительным действиям вице-адмирала Д. Н. Сенявина, Наполеону не удалось добиться намеченной цели. Так, 13 мая 1806 г. Д. Н. Сенявину стало известно, что австрийские власти, нарушив союзный договор с Россией, по указанию Наполеона, задержали в порту Триеста более 50 бокезских торговых судов, плававших под Российским флагом. 21 мая Д. Н. Сенявин во главе отряда кораблей, в который входили линейные корабли «Селафаил» (флагманский), «Москва», «Святой Петр» и фрегат «Венус», прибыл на триестский рейд и, став на якорь против австрийских береговых батарей, потребовал от командира порта немедленно разрешить всем задержанным торговым судам под русским флагом выйти в море. И, когда австрийский военный комендант Цах предложил Д. Н. Сенявину отойти от берега на дистанцию пушечного выстрела, адмирал ответил: «Стреляйте, я увижу, где ваши ядра лягут и где мне должно встать» [7. С. 90]. Одновременно он приказал командирам приготовиться к бою, предварительно став на шпринг. Австрийцы не решились открыть огонь по русским кораблям.

Австрийские власти, ссылаясь на то, что им угрожает 20-тысячный французский корпус, стоявший на подступах к Триесту, пытались уговорить Д. Н. Сенявина отказаться от своих требований. Но вице-адмирал Д. Н. Сенявин в еще более категорической форме заявил Цаху: «Мой выбор сделан, и вот последнее мое требование: если час спустя не возвращены будут суда, вами задержанные, то силою возьму не только свои, но и все ваши, сколько их есть в гавани и в море. Уверяю вас, что 20 тыс. французов не защитят Триеста. Надеюсь однако ж, что через час мы будем друзьями; я только и прошу, чтобы не было малейшего вида к оскорблению Российского флага кланящегого-

ся» [7. С. 91]. В ответе Д. Н. Сенявина прозвучала, с одной стороны, решимость командующего вооруженными силами России на Средиземном море, а с другой, — искусство незаурядного дипломата, прекрасно понимавшего и учитывавшего политическую сторону возникшего серьезного конфликта между представителями если и не дружественных, то, во всяком случае, не враждующих государств.

Настойчивость и решительность Дмитрия Николаевича Сенявина в чрезвычайно трудной ситуации, связанной с его ультимативными требованиями австрийским властям, увенчались успехом: адмирал с честью отстоял величие Российского государства, интересам которого он был бесконечно предан и ради этого готов был пойти на самые рискованные действия. «...Не прошло еще и часа, как на задержанных... судах, при громких криках австрийцев, взвились русские флаги. В ту же минуту корабли Сенявина вступили под паруса и, под громом пушек и ружей с освобожденных судов, под музыку с “Селафаила”, Сенявин ушел из Триеста» [7. С. 92].

### **Бой брига «Александр»**

Война России против Франции 1806—1807 годов характеризовалась тем, что крупных морских сражений и даже более-менее существенных боев в ходе этой войны практически не было. Однако на первый взгляд незначительная стычка русского брига «Александр» с отрядом французских судов, которая произошла 17 декабря 1806 г. у итальянского острова Браццо, вошла в военно-морскую историю как один из выдающихся примеров полной победы над врагом, имеющим подавляющий численный перевес.

Находившийся с 10 декабря в дозоре у порта Сполатро 16-пушечный бриг «Александр» под командованием лейтенанта Ивана Семеновича Скаловского в ночное время подвергся нападению трех канонерских лодок, тартаны и требаки. Канонерские лодки того времени представляли собой малые беспалубные 12—14-весельные суда длиной 15—16 м, шириной 3—3,5 м, вооруженные двумя—тремя крупнокалиберными орудиями; мачт они обычно не имели, но иногда ставилась одна съёмная. Тартаны и требаки

использовались как транспортные, посыльные или патрульные суда и вооружались несколькими мелкими пушками. Корабли этого типа несли одну-две мачты с косыми парусами, но кроме парусов имели весла. На судах противника было 26 пушек, в основном 12- и 18-фунтового калибра. На русском корабле все пушки были 4-фунтового калибра. Команда «Александра» насчитывала всего 75 человек (из них три офицера), а противник только солдат абордажных команд имел более 500. Возглавляла французский отряд канонерская лодка под громким названием «Наполеон».

Воспользовавшись почти полным безветрием и ночной темнотой, французы вознамерились взять русский бриг на абордаж. Однако внезапного нападения не получилось: местные жители, поддерживавшие русских моряков, заранее предупредили, что сразу зажгут на берегу столько костров, сколько неприятельских судов выйдут в море. Вскоре стоявший на вахте гардемарин доложил командиру — на берегу горят пять костров. Приняв сигнал с берега, «Александр» сразу снялся с якоря. Слабый ветерок вначале позволял хоть немного маневрировать, но вскоре стих и он. Это, конечно, давало огромное преимущество противнику, ведь все его суда были гребными или парусно-гребными. Используя такое превосходство, французы решили зайти бригу в корму, где не было пушек, дать продольный залп по палубе картечью, а затем, «очистив» артиллерийским огнем палубу, идти на абордаж. Но Скаловский нашел выход из этого, казалось совершенно безнадежного, положения: с помощью спущенного на воду баркаса он смог разворачивать корабль. Несмотря на град пуль и картечи, мичман Лука Андреевич Мельников четко управлял гребцами и все время подставлял бриг лагом к противнику. Французам за весь бой ни разу не удалось зайти с носа или кормы.

Грамотно поступил и сам командир. Вначале он подпустил противника на ружейный выстрел, а затем всем бортом открыл беглый огонь по самой крупной канонерке и вскоре потопил ее. Дважды французы бросались на абордаж и оба раза были отбиты интенсивным огнем артиллерии. Команда брига сражалась отчаянно. Даже су-



довой лекарь И. Гонителиев и двенадцатилетний юнга взяли в руки ружья. Раненые комендоры Ивлей Афанасьев и Устин Федотов после перевязки снова пошли к пушкам. Бой продолжался три часа. Русские стреляли по корпусам кораблей противника, а французы, стремясь взять трофей более-менее целым, вели огонь в основном по мачтам. Паруса и такелаж брига были сбиты до основания. Однако потери личного состава были незначительными: пять человек убиты и семь ранены. Французы потеряли 217 человек, а все их легкие суда были серьезно повреждены. В конце концов они были вынуждены отступить.

Этому бою и русские и французы придавали особое, символическое значение. Маршал Мармон, посылая свои корабли для захвата русского брига, во время ночного бала заявил итальянским дамам, чтобы те не пугались выстрелов — это их «Наполеон» будет брать русского «Александра». Каково же было его разочарование, когда на рассвете совершенно разбитый «Наполеон» с тремя сильно поврежденными судами своего отряда еле дополз до гавани и на глазах у многочисленной публики затонул при входе в Сполатро. Мармона так взбесила эта неудача, что командира флотилии и всех офицеров он вначале посадил в крепость, а затем отдал под трибунал. Со своей стороны в ходе боя и Скаловский говорил команде: «В числе лодок есть одна под названием “Наполеон”. Ребята, помните, что вы имеете честь защищать имя Александра!»

За этот бой все офицеры и команда «Александра» были награждены. Командир получил орден Святого Георгия IV степени, мичман Мельников — орден Святого Владимира с бантом IV степени, а третий офицер, мичман Ратченко, — орден Святой Анны III степени. Командующий российской Средиземноморской эскадрой вице-адмирал Д. Н. Сенявин для чествования героев устроил военный праздник, по окончании которого все офицеры и матросы брига были приглашены на обед к флагману. Для офицеров накрыли столы в доме, а для матросов — на площади. Пили за здоровье сначала адмирала как виновника всех успехов, потом за отличившихся офицеров и нижних чинов. При каждой здравнице адмирал лично подходил поздравлять храброго офи-

цера или простого воина — случай по тем временам совершенно уникальный и полностью не совместимый с традициями крепостнической субординации. Недаром Сенявин до конца жизни был любим и горячо почитаем простыми матросами.

Портрет лейтенанта Скаловского (правда, уже в адмиральских чинах) можно видеть в зале № 1 Центрального Военно-морского музея Санкт-Петербурга, там же представлен и рисунок, живописующий фрагмент боя брига «Александр» с пятью французскими кораблями.

## **Русско-турецкая война 1806—1812 гг.**

Боевые действия эскадры в Адриатическом море под руководством вице-адмирала Д. Н. Сенявина продолжались до конца 1806 г. и оказали существенное влияние на стратегическую обстановку на Средиземном море и в Юго-Восточной Европе, так как не позволили Наполеону захватить Ионические острова и проникнуть в глубь Балканского полуострова.

В конце 1806 г. обстановка на Средиземном море для флота России значительно ухудшилась. Турция под давлением Наполеона 18 декабря 1806 г. объявила войну России, рассчитывая на то, что Франция поможет ей в захвате Крыма и российских владений в Закавказье.

В связи с начавшейся войной связь Средиземноморской эскадры с Севастополем через Босфор и Дарданеллы была прервана, что намного затруднило снабжение кораблей. Изменившаяся стратегическая обстановка на театре потребовала от Д. Н. Сенявина новых решений в использовании имевшихся в его распоряжении сил, ибо теперь он должен был одновременно организовывать боевые действия против французов в Адриатике и портов Турции — в Эгейском море.

В Санкт-Петербурге был разработан план войны против Турции, который предусматривал нанесение по Константинополю удара одновременно силами флота со стороны Черного и Средиземного морей. По договоренности с английским командованием, эскадра Сенявина должна была прорываться через Дарданеллы, а затем действовать

против Константинополя совместно с английской средиземноморской эскадрой, которой командовал адмирал Дакуорт.

8 января 1807 г. Д. Н. Сенявину была послана инструкция, в которой говорилось: «...Главнейшая цель действий наших направлена быть должна к нанесению удара в самое недра Оттоманской империи достижением и покорением ее столицы...» [18. С. 13].

В инструкции указывалось: с десятью или более кораблями и несколькими фрегатами отправиться к Дарданеллам, занять их и прервать сообщение между европейским и азиатским берегом Турции, если возможно, то прервать сообщения по всему проливу и Мраморному морю, стараться занять главные пункты в Архипелаге, в том числе о. Родос, где имеются верфи и корабельные леса; отрядить несколько судов для блокады Египта; в качестве десантов использовать сухопутные войска, но без ущерба для защиты Корфу и других пунктов; в Адриатическом море оставить столько судов, сколько обстоятельства потребуют; на театре учредить крейсерство; стараться иметь сношение с командующим русской армией в Молдавии и Валахии; особо «обратить внимание на усугубление препон по всякому сообщению французов с турками, чтобы не только войска их проходить, но даже курьеры и письменные сношения пропускаемы быть не могли» [18. С. 13, 14].

В инструкции, составленной министром морских сил адмиралом П. В. Чичаговым, перед Д. Н. Сенявиным было поставлено столько задач, что если бы он слепо следовал этой инструкции, то ему пришлось бы распылить подчиненные силы по многим направлениям, а это неизбежно привело бы к срыву достижения цели. Поэтому Сенявин принял решение оставить часть сил на Корфу для обороны Ионических островов и действий на коммуникациях противника в Адриатическом море, а с основными силами следовать в Эгейское море, где ему предстояло совместно с англичанами решать главную задачу по прорыву через Дарданеллы и нанесению удара по столице Турции — Константинополю.

10 февраля 1807 г., оставив на Корфу небольшой отряд кораблей, вице-адмирал Д. Н. Сенявин, подняв флаг

на линейном корабле «Твердый», с главными силами направился в Архипелаг. В состав эскадры входили 10 линейных кораблей и фрегат, на борту которых находилось около 1700 человек десантных войск [17. С. 189].

Понимая, какое важное значение для успеха прорыва через Дарданеллы имеет внезапное появление флота в Эгейском море, Д. Н. Сенявин задерживал по пути следования купеческие суда, чтобы они не смогли предупредить турок о переразвертывании кораблей эскадры и сосредоточении их в Архипелаге.

Но когда Д. Н. Сенявин прибыл в Архипелаг, где он должен был встретиться с адмиралом Дакуортом и вместе с его эскадрой форсировать Дарданеллы, то узнал, что англичане, боясь усиления влияния России на Средиземном море, решили атаковать турецкую столицу без участия русского флота.

Воспользовавшись отсутствием укреплений в Дарданеллах, эскадра Дакуорта 7 февраля 1807 г. форсировала пролив и подошла к Константинополю. Адмирал Дакуорт угрозой применения корабельных орудий пытался заставить турецкое правительство выйти из войны и, таким образом, установить контроль Англии над Дарданеллами. Однако турки, видя, что английская эскадра не имеет достаточных сил, чтобы овладеть Константинополем, категорически отвергли ультиматум английского адмирала. Потерпев неудачу в переговорах с турецкими властями, Дакуорт вынужден был вернуться в Эгейское море. Но к этому времени турки успели установить в Дарданеллах береговую артиллерию, и, когда английские корабли вошли в пролив, батареи открыли по ним сильный огонь, причинив серьезные повреждения кораблям и нанеся большие потери в личном составе. Так бесславно закончилась авантюра адмирала Дакуорта [6. Т. 2. С. 4].

Опрометчивый прорыв английского флота через Дарданеллы, исключивший внезапность действий русской эскадры в проливной зоне, и неподготовленность Черноморского флота к совместным действиям против Константинополя сделали прорыв эскадры Д. Н. Сенявина через Дарданеллы не только рискованным, но и бессмысленным. Турки установили к этому времени на побережье Дарда-

нелл мощную береговую артиллерию и сильно укрепили проливную зону. Попытка Д. Н. Сенявина уговорить адмирала Дакуорта повторить совместно с русской эскадрой прорыв к Константинополю не дала положительного результата. Потерпев серьезное поражение в бою с турецкими батареями, английский адмирал категорически отказался от повторения прорыва и ушел со своими кораблями к Мальте [12. С. 88].

### **Блокада Дарданелл**

В распоряжении Д. Н. Сенявина оставалась только одна его эскадра, что было совершенно недостаточно для решения намеченного адмиралом П.В. Чичаговым плана захвата Константинополя. Трезво оценив сложившуюся обстановку, он, вопреки инструкции, предписывавшей ему прорываться через Дарданеллы, разработал свой план действий против Дарданелл, который предусматривал блокаду пролива с целью прервать снабжение Константинополя продовольствием из средиземноморских владений.

Принимая это решение, Д. Н. Сенявин исходил из того, что блокада Дарданелл заставит турецкий флот выйти в Эгейское море для ее снятия, и тогда русский флот сможет навязать противнику решительный бой, разгромить его и добиться полного господства в Архипелаге, как это сделал в свое время адмирал Спиридов, уничтожив турецкий флот в Чесменском сражении.

Решение Д. Н. Сенявина ограничиться блокадой Дарданелл 28 февраля было рассмотрено на военном совете эскадры и одобрено как единственно разумное в той обстановке, которая сложилась тогда в восточной части Средиземного моря [13. С. 145].

Для блокады Дарданелл флоту необходима была база недалеко от входа в пролив, чтобы корабли, опираясь на нее, могли бы вести непрерывное наблюдение за проливом и в то же время надежно его блокировать. Из многочисленных островов Архипелага наиболее подходящим оказался Тенедос, расположенный в 12 милях от входа в пролив. По оценке Д. Н. Сенявина, этот остров лучше любого другого отвечал требованиям базирования блокадных сил флота [12. С. 88].

Остров Тенедос был сильно укреплен, так как турки использовали его для прикрытия входа в Дарданеллы. На нем имелась крепость с гарнизоном более полутора тысяч человек и около 80 орудий. Учитывая это, Д. Н. Сенявин выделил для захвата острова основные силы эскадры. Оставив для блокады пролива несколько кораблей, он с шестью линейными кораблями и фрегатом, на борту которых находились десантные войска, перед рассветом 8 марта подошел к о-ву Тенедос [1. С. 175]. Не желая лишнего кровопролития, Д. Н. Сенявин предложил коменданту крепости сдать остров без боя, но получил категорический отказ.

Тенедос пришлось брать штурмом.

Тактический замысел вице-адмирала Сенявина, получившего большой боевой опыт действий против приморских крепостей еще при службе в составе эскадры Ф. Ф. Ушакова, сводился к следующему. Линейные корабли, заняв удобные позиции вблизи острова, должны были мощным артиллерийским ударом подавить противодесантную оборону турок в районе намеченной высадки и только после этого высадить десант, используя для перевозки его различные высадочные средства. Десант численностью более 1600 человек был разделен на два эшелона. В задачу первого эшелона входил захват плацдарма, на который затем должны были высадиться главные силы десанта, составлявшие второй эшелон [17. С. 199]. Высадка должна была производиться под прикрытием огня линейных кораблей. После захвата плацдарма предусматривалось развертывание на берегу четырех 4-орудийных батарей, используя для этого часть корабельной артиллерии. Огневое обеспечение штурма крепости возлагалось на корабельную и береговую артиллерию.

При разработке плана высадки десанта Д. Н. Сенявин особое внимание обратил на организацию артиллерийского огня и корректировку стрельбы. В приказе по этому поводу он писал: «Во время сражения на острове, а особливо, когда войска наши приближаются к городу, примечать на всех кораблях с салингов, также на устроенной батарее, чтобы выстрелы наши по городу не могли вредить своим, для чего полезнее будет прекратить пальбу,

нежели потерять нам сим образом хоть одного человека» [4. С. 74].

Командиром высадки десанта был назначен контр-адмирал А. С. Грейг. Общее руководство операцией Д. Н. Сенявин оставил за собой. Понимая, что в плане невозможно предусмотреть все, он предоставил офицерам полную инициативу действий.

С наступлением рассвета 8 марта корабли, заранее развернутые на огневых позициях, открыли интенсивный огонь по оборонительным позициям противника, и после подавления их началась высадка десанта. Турки, хотя и оказывали сопротивление, но под натиском десанта вынуждены были отступить в крепость. Штурм крепости продолжался два дня. Потеряв всякую надежду удержать ее, 10 марта 1807 г. турецкий гарнизон капитулировал [1. С. 175]. Было захвачено в плен 1200 человек, 79 пушек и 3 мортиры, большое количество пороха, снарядов и продовольствия. Блестящая победа флота под командованием Д. Н. Сенявина была достигнута малой кровью. Потери русских составляли всего 4 человека убитыми и 86 ранеными, тогда как турки потеряли 200 человек убитыми и 150 ранеными [17. С. 202].

В действиях против Тенедоса Д. Н. Сенявин, как всегда в таких случаях, проявил личную храбрость и высокое военно-морское искусство, которое нашло выражение как в разработке плана операции, так и в управлении силами в ходе ее выполнения. Д. Н. Сенявин с большим искусством использовал разнородные силы в бою за высадку десанта и умело организовал взаимодействие между десантными войсками, кораблями и артиллерийскими батареями, установленными на берегу. Обращает на себя внимание глубоко продуманная система артиллерийской поддержки десанта с применением корректировки огня, что позволяло артиллерии сопровождать наступающие войска вплоть до взятия крепости. Это было новым в боевом использовании корабельной и береговой артиллерии в совместных действиях армии и флота.

Обеспечив корабли удобной базой и укрепив ее оборону, Д. Н. Сенявин приступил к блокаде Дарданелл, которая одновременно сочеталась с действиями крейсерских

сил на коммуникациях противника в Эгейском море. Блокада носила систематический характер с использованием основных сил флота. Для наблюдения за выходом из Дарданелл Д. Н. Сенявин учредил блокадный дозор, который обычно выполнялся двумя линейными кораблями, постоянно державшимися на ходу на расстоянии видимости от пролива. Наблюдение за проливом корабли вели в течение 10 — 12 дней. После чего они возвращались в базу на о-ве Тенедос, а их место в дозоре занимала следующая пара кораблей. Дежурство кораблей у выхода из пролива велось непрерывно, днем и ночью и в любую погоду, так что незаметный выход неприятельских судов в море полностью исключался.

### «...“Безымянку” переименовать в “Отвагу”»

При встречах с неприятелем, кроме веры в удачу и проявления отчаянной храбрости, допускаются и хитрости, особенно если решившийся на них не видит другого выхода. Так, в войну нашу с турками 1807 г. адмирал Сенявин одно из взятых в плен купеческих судов вооружил военным тендером и, назвав его «*Безымянкой*», назначил командиром экипажа мичмана Харламова. «Безымянка» беспрепятственно совершала одиночные плавания, выполняя разные поручения. Однажды ночью, возвращаясь к о-ву Тенедосу, где стоял флот, она наткнулась на большое число огней и, приняв их за огни русского флота, пошла по направлению к ним. Но, уже будучи вблизи неприятеля, командир понял свою ошибку. Уйти не представлялось возможным, драться было бесполезно.

Тогда Харламов пошел на хитрость: одел команду в белые рубахи, из флагтуха<sup>1</sup> навертел им чалмы и, посадив на палубу, приказал курить трубки. Так благополучно прошел целый день. Турки, не подозревая обмана, судно не трогали. Между тем показалась русская эскадра, и туркам стало не до Харламова, который, пользуясь начавшейся у неприятеля суматохой, поспешил присоединиться к своим кораблям. Когда Сенявину доложили о поступке Харламова, он дал приказ немедленно переименовать «*Безымянку*» в «*Отвагу*».

Главные силы флота Д. Н. Сенявин держал у о-ва Тенедос в полной боевой готовности к немедленному выходу в море в случае необходимости поддержать дозорные ко-

---

<sup>1</sup> Флагтух (от голл. vlagdoek) — чистшерстяные камвольные ткани для флагов на кораблях и железнодорожном транспорте.



рабли. Связь между дозором и главными силами поддерживалась визуально с помощью флажных сигналов или наблюдательных постов, развернутых на побережье, а также посыльными судами. Установленная Д. Н. Сенявиным система блокады Дарданелл полностью обеспечивала надежный контроль за движением турецких судов между Мраморным и Эгейским морями и в то же время давала ему возможность быстро развертывать главные силы эскадры в случае выхода турецкого флота из пролива.

Однако, устанавливая блокаду Дарданелл и развертывая активные боевые действия крейсерских сил на коммуникациях противника в Эгейском море, Д. Н. Сенявин стремился не только парализовать его судоходство и прекратить подвоз продовольствия в Константинополь морским путем, но и заставить турецкий флот выйти в море для принятия мер к снятию блокады пролива и навязать ему бой.

### **Дарданельское сражение**

Успешные действия российского флота в Архипелаге привели к тому, что в Константинополе начались серьезные волнения на почве нехватки продовольствия, и турецкое правительство вынуждено было потребовать от командующего флотом капудан-паши Сеид-Али более решительных действий против флота России, блокировавшего Дарданеллы.

Боясь вступить в открытый бой с эскадрой Д. Н. Сенявина, Сеид-Али решил снять блокаду пролива захватом о-ва Тенедос — базы российского флота. Для захвата этой базы в начале мая турки сосредоточили в районе Галлиполийского п-ова до 50 небольших парусных и гребных судов с десантными войсками, а для их поддержки — эскадру в составе восьми линейных кораблей и шести фрегатов [7. С. 55]. 7 мая турецкий флот вышел из пролива и у о-ва Мавро стал на якорь.

Д. Н. Сенявин, находившийся с главными силами эскадры у о. Тенедос, сразу же был предупрежден дозорными кораблями о выходе неприятельского флота из пролива, а через агентурную разведку ему стало известно и о намерении турок захватить о-в Тенедос. Он решил немедленно идти к проливу, чтобы атаковать и уничтожить турецкий флот.

Так же, как и его учитель адмирал Ф. Ф. Ушаков, Сенявин рассматривал бой как наиболее эффективный способ борьбы с неприятельским флотом и, начиная с первых же дней блокады Дарданелл, энергично готовил экипажи кораблей к решительному бою с противником.

Хорошо зная по опыту недостаток командиров турецких кораблей, который заключался в том, что они обычно стойко сражались только до тех пор, пока их флагманы находились в строю, Д. Н. Сенявин требовал в приказах наносить главные удары по флагманским кораблям и как можно с более короткой дистанции, чтобы вывести их из строя и дезорганизовать управление неприятельским флотом. Напряженная боевая подготовка экипажей дала свои положительные результаты, и, когда турецкий флот вышел из Дарданелл, эскадра Д. Н. Сенявина была полностью готова к бою с противником.

8 мая адмирал Д. Н. Сенявин покинул о-в Тенедос и с главными силами эскадры направился к стоянке турецкого флота, но, подойдя к о-ву Имброс, он вынужден был на следующий день из-за неблагоприятного ветра вернуться в базу. Во время его отсутствия турки попытались высадить на о-в Тенедос десант, но решительными действиями русского гарнизона его атаки были отбиты.

10 мая, с наступлением благоприятного ветра, эскадра (10 линейных кораблей и фрегат) снялась с якоря и направилась к Дарданеллам. Турки, обнаружив ее, побоялись вступить в бой и, спешно снявшись с якоря, отошли под прикрытие береговых батарей, установленных на побережье у входа в пролив. Д. Н. Сенявин, решив отрезать пути отхода турецкой эскадры (восемь линейных кораблей, шесть фрегатов) к проливу, приказал кораблям прибавить парусов и преследовать бегущего противника, чтобы не дать ему возможности укрыться в Дарданеллах [13. С. 146].

Линейные корабли авангарда «Ретвизан», «Рафаил», «Селафаил» и фрегат «Венус» догнали неприятеля и первыми вступили с ним в бой, чтобы задержать его до подхода главных сил. Наиболее ответственную задачу — атаковать флагманский корабль Сеид-Али — Д. Н. Сенявин возложил на линейный корабль «Селафаил», которым

командовал один из наиболее способных офицеров капитан 2 ранга Рожнов.

Бой начался в 18 ч 15 мин, когда линейный корабль «Ретвизан», на котором держал свой флаг младший флагман контр-адмирал Грейг, подошел к вице-адмиральскому кораблю турок и «заделал ему в корму залп с правой стороны, а затем, развернувшись, поразил двумя залпами идущий за ним турецкий корабль. Затем он направился на помощь фрегату «Венус», который вел ожесточенный бой с турецким линейным кораблем. Подойдя с кормы, он дал по неприятельскому кораблю мощный продольный залп, а затем прошел вдоль его левого борта и еще дал два залпа» [17. С. 214].

В 18 ч 30 мин в бой с флагманским кораблем Сеид-Али и идущим за ним 70-пушечным линейным кораблем вступил «Селафаил». Этот бой носил особенно ожесточенный характер. «Селафаилу» пришлось сражаться с двумя линейными кораблями, которые встретили его «жестокой пальбой». Но это не остановило капитана 2 ранга Рожнова, и он решительно атаковал противника, вначале 70-пушечный турецкий корабль, а затем «Селафаил», пройдя за кормой флагманского корабля Сеид-Али, дал по нему мощный продольный залп, который буквально потряс неприятельский корабль, заставив его изменить курс. Но Рожнов, в свою очередь, сделал поворот, и «Селафаил» вновь дал мощный продольный залп с правого борта, задержав на некоторое время бегство флагманского корабля противника в Дарданеллы [17. С. 215].

К этому времени к месту боя подошел Д. Н. Сенявин, находившийся на линейном корабле «Твердый», который буквально с ходу обрушил мощные залпы по уже изрядно поврежденному турецкому флагманскому кораблю. При этом «Твердый» так близко подошел к неприятелю, что реи с реями почти сходились [17. С. 215].

Несмотря на ожесточенный огонь сначала «Селафаила», а затем «Твердого», турецкий флагманский корабль, хотя и получил серьезные повреждения и понес большие потери в личном составе, все же смог уйти в пролив и укрыться под защитой береговых батарей.

Прекратив погоню в глубь пролива, «Твердый» устремился к другому турецкому кораблю, шедшему под вице-

адмиральским флагом, решительно атаковал его с короткой дистанции, бой вел «до самой невозможности» и причинил ему значительные повреждения.

Упорный бой вели и другие корабли, причем продолжали его даже тогда, когда турецкие корабли отошли к самому берегу под защиту береговых батарей, открывших сильный огонь по преследователям.

Напряженный бой продолжался более трех часов и прекратился только с наступлением темноты. Его результаты для турецкой эскадры были неутешительны: почти все корабли получили серьезные повреждения, но три линейных корабля из-за тяжелых повреждений не смогли уйти в глубь пролива и вынуждены были приткнуться к отмели у азиатского побережья [11. С. 56].

С наступлением темноты эскадра Д. Н. Сенявина стала на якорь недалеко от выхода из пролива. С рассветом 11 мая корабли снялись с якоря; часть из них по приказанию Д. Н. Сенявина вошла в пролив и атаковала сильно поврежденные накануне корабли, которые турки пытались отбуксировать в глубь пролива. Одному линейному кораблю удалось уйти, а два других вынуждены были выброситься на берег.

Таким образом, Дарданелльский бой закончился победой российского флота, который нанес настолько серьезные повреждения турецким кораблям, что им потребовалось более месяца для устранения их. Русские корабли повреждения получили главным образом от огня береговых батарей, которые были исправлены буквально на следующий день после боя.

Д. Н. Сенявин добился победы над превосходящими силами противника ценой малой крови: русские потеряли в бою всего 27 убитыми и 56 ранеными, тогда как потери турок убитыми и ранеными достигали 2000 человек [6. Т. 2. С. 49]. Бой мог бы закончиться для турецкого флота и более тяжелыми последствиями, если бы не береговые батареи, которые не позволили русским кораблям продолжить преследование.

Бой в Дарданелском проливе явился своего рода генеральной репетицией перед решающим Афонским сражением, закончившимся, как известно, полным разгромом

турецкого флота. Д. Н. Сенявин еще раз убедился, насколько важно в бою с турецким флотом наносить главный удар по флагманским кораблям превосходящими силами, при этом с предельно короткой дистанции, применяя такой эффективный способ нанесения артиллерийского удара, как продольные залпы в корму (наиболее уязвимую часть корпуса), причинявшие противнику наибольшие повреждения и потери в личном составе.

Итоги боя, который не привел к снятию блокады российским флотом Дарданелл, оказали большое влияние на обстановку в Константинополе, где из-за нехватки продовольствия начались голодные бунты населения, еще больше обострившие внутривосточную ситуацию в Турции. В результате дворцового переворота к власти пришел султан Мустафа IV, который сформировал новое правительство, потребовавшее от командующего флотом Сеид-Али во что бы то ни стало снять блокаду Дарданелл и обеспечить подвоз в Константинополь продовольствия морским путем.

Парадокс: желания правительства Турции и Д. Н. Сенявина — видеть турецкий флот в Эгейском море — на сей раз совпадали.

### **Афонское сражение**

Д. Н. Сенявин знал, что флот противника обязательно еще раз выйдет в Эгейское море и вновь попытается снять блокаду пролива. И он энергично готовил свою эскадру к сражению. В его распоряжении имелось 10 линейных кораблей с общим вооружением 754 пушки. У противника было девять линейных кораблей, пять фрегатов и три корвета с 1196 орудиями [6. Т. 2. С. 54; 10. С. 422]. Таким образом, турецкий флот по численности кораблей и артиллерии почти в полтора раза превосходил российскую эскадру. Но русские моряки превосходили турок в искусстве маневрирования, применении оружия и морально-боевых качествах.

Д. Н. Сенявин заблаговременно разработал план сражения с учетом сложившейся обстановки, соотношения сил и опыта Дарданелльского боя. В боевом приказе говорилось: «Обстоятельства обязывают нас дать решитель-

ное сражение, но, покада флагманы неприятельские не будут разбиты сильно, до тех пор ожидать должно сражения весьма упорного, посему сделать нападение следующим образом; по числу неприятельских адмиралов, чтобы каждого атаковать двумя нашими (кораблями. — *Авт.*)... со всевозможной решительностью, как можно ближе, отнюдь не боясь, чтобы неприятель пожелал зажечь себя. Происшедшее сражение 10 мая показало, чем ближе к нему, тем менее от него вреда... С кем начато сражение, с тем и кончать или потоплением, или покорением неприятельского корабля.

Как по множеству непредвидимых случаев невозможно сделать на каждый положительных наставлений, я не распространяю оных более: надеюсь, что каждый сын отечества потщится выполнить долг свой славным образом» [18. С. 38].

Приказ Д. Н. Сенявина на предстоящий бой показывает, что тактический замысел адмирала заключался в том, чтобы с предельно короткой дистанции атаковать турецкий флот, нанося главный удар превосходящими силами по флагманским кораблям. Для атаки флагманов Д. Н. Сенявин выделил шесть линейных кораблей из расчета по два корабля против одного флагманского корабля противника. Остальные четыре корабля должны были обеспечивать атаку на главном направлении, сковывая, в зависимости от обстановки, авангард или арьергард противника. Атака против флагманов должна была вестись с одного борта, что лишало неприятеля возможности использовать для обороны половину своей артиллерии, расположенной на противоположном борту. Это был совершенно новый тактический прием ведения боя, который до Д. Н. Сенявина никто и никогда не применял, так как он был связан с большими трудностями. Два корабля могли вести эффективный огонь по одному кораблю противника с одного борта только из предельно сомкнутого строя кильватерной колонны, что требовало исключительно высокой морской выучки личного состава. В период подготовки к предстоящему бою корабли под руководством Д. Н. Сенявина в совершенстве овладели этим сложным тактическим приемом нанесения

мощного артиллерийского удара по неприятелю и блестяще применили его в Афонском сражении.

Итак, имея меньше кораблей, чем турки, Д. Н. Сенявин предусмотрел на направлении главного удара двойное превосходство в силах, что и должно было обеспечить победу. Но для успешной атаки на главном направлении необходимо было, чтобы остальные четыре корабля сковали боем более двух третей сил турецкой эскадры и не позволили им оказать помощь своим флагманам. Учитывая сложность задачи этих кораблей, Д. Н. Сенявин, державший флаг на линейном корабле «Твердый», и его младший флагман А. С. Грейг, находившийся на «Ретвизане», должны были возглавить атаку кораблей не на главном, а на обеспечивающем направлении, где им предстояло вести борьбу против 15 турецких кораблей.

В приказе Д. Н. Сенявина особое внимание уделялось боевому использованию артиллерии, которая в конечном итоге решала исход боя. Командующий эскадрой требовал от командиров кораблей, чтобы они вели бой на дистанции картечного выстрела, обеспечивающей наиболее эффективное использование артиллерии всех калибров, а для первого залпа, имевшего особо важное значение в артиллерийском бою, заряжать орудия двумя ядрами. В приказе обращалось внимание командиров на то, чтобы они вели огонь по рангоуту и парусам, если противник будет на ходу, а при стоянке его на якоре — по корпусу [11. С. 58].

Заключительную часть боевого приказа Д. Н. Сенявин посвятил призыву к личному составу выполнить свой патриотический долг в предстоящем бою «славным образом». Это обращение командующего эскадрой к своим подчиненным оказало самое благоприятное воздействие на матросов и офицеров, которые в Афонском сражении, в борьбе с превосходящими силами противника продемонстрировали высокое мужество и воинскую доблесть.

Закончив приготовления к сражению, Д. Н. Сенявин в начале июня, в целях провоцирования выхода турецкого флота из Дарданелл, демонстративно ослабил оборону о-ва Тенедос, как бы приглашая турок атаковать его. Оставив в базе брига «Богоявленск» и два небольших судна

для поддержки гарнизона крепости, насчитывавшего 600 человек, он с эскадрой ушел к о-ву Имброс с тем, чтобы в случае выхода турецкого флота в Эгейское море отрезать его от Дарданелл и, принудив к бою, разгромить противника.

Узнав об уходе эскадры Д. Н. Сенявина от о-ва Тенедос, командующий турецким флотом решил высадить на него десант, сосредоточенный на Анатолийском побережье. 15 июня турецкий флот подошел к о-ву Тенедос и обстреливал крепость, а 16 июня под прикрытием артиллерийского огня кораблей высадил на остров 7000 человек [17. С. 236]. Небольшой гарнизон, укрывшись в крепости, оказал противнику упорное сопротивление.

Тем временем Д. Н. Сенявин искусным маневром эскадры отрезал пути отхода турецкому флоту в Дарданеллы и 19 июня 1807 г. навязал ему решительный бой в районе между о-вом Лемнос и полуостровом Афон.

В момент обнаружения турецкий флот шел курсом на север. Линейные корабли были построены в кильватерную колонну. Посередине боевого построения держались три флагманских корабля во главе с Сеид-Али. Фрегаты, корветы и бриги находились с подветренного борта линейных кораблей.

Обнаружив турецкий флот, эскадра, по сигналу Д. Н. Сенявина, в 5 ч 15 мин по ветру начала спускаться на противника, чтобы с ходу атаковать его и не допустить бегства в Дарданеллы, как это произошло 10 мая. Корабли вначале шли в строю однокильватерной колонны, затем, по приказанию Д. Н. Сенявина, разделились на два отряда: шесть линейных кораблей, предназначенных для атаки флагманов, шли в левой колонне, а четыре других, обеспечивавших атаку на главном направлении, во главе с Д. Н. Сенявным составили правую колонну [6. Т. 2. С. 54, 55].

Около 7 ч, когда расстояние между эскадрами сократилось до дистанции пушечного выстрела, по сигналу Д. Н. Сенявина, левая колонна разделилась на три тактические группы, а правая — на две, как это было предусмотрено планом атаки [11. С. 59]. Разделение эскадры на пять тактических групп (по два корабля в каждой) лишило противника возможности вести сосредоточенный огонь.



В 7 ч 45 мин Д. Н. Сенявин передал сигнал: «Назначенным кораблям атаковать неприятельских флагманов вплотную» [10. С. 422].

Первыми огонь открыли турки с предельной дистанции по шедшим впереди кораблям «Рафаил» и «Сильный». Не отвечая на огонь, русские корабли продолжали сближаться с противником на дистанцию картечного залпа (1/3 каб.). В то время, когда шесть кораблей стремились занять позицию для атаки турецких флагманов, четыре других корабля, видя, что арьергард неприятеля отстал от центра линии баталии и уже не мог оказать ему помощь, стали охватывать голову эскадры противника. Всеми этими маневрами руководил Д. Н. Сенявин со своего флагманского корабля «Твердый» флажными сигналами [11. С. 60].

Около 9 ч корабли, действовавшие на направлении главного удара, сблизилась на установленную дистанцию атаки, развернулись бортом по два корабля против одного турецкого флагмана и произвели по ним мощный залп из орудий, заряженных двумя ядрами. Строй в это время был настолько сомкнут, что бушприты кораблей лежали на гакабортах впереди идущих. И только линейный корабль «Рафаил» под командованием капитана 1 ранга Лукина, получивший в момент сближения повреждения в парусах и успевший сделать один лишь залп сдвоенными ядрами, потерял управление и не смог занять свою позицию. Чтобы не мешать остальным кораблям выполнять маневр, капитан 1 ранга Лукин решил прорезать строй противника и произвести по нему продольные залпы с двух бортов [11. С. 60].

Оказавшись за линией турецких кораблей, «Рафаил» сразу же подвергся атаке нескольких турецких кораблей, но успешно отразил их и, исправив повреждения в рангоуте, продолжил бой с фрегатами и линейными кораблями авангарда противника [6. Т. 2. С. 59].

В то время как левая колонна с короткой дистанции атаковала флагманские корабли, вице-адмирал Д. Н. Сенявин с кораблями своей группы в 9 ч 30 мин охватил авангард турецкой эскадры, произвел ряд мощных продольных залпов почти в упор по головному кораблю и заставил его лечь в дрейф. Следовавшие за ним корабли так-

же начали ложиться в дрейф, что привело к нарушению боевого порядка неприятельской эскадры.

К этому времени в бой были введены все 10 русских кораблей, которые сражались против шести турецких. Корабли турецкого арьергарда из-за слабого ветра отстали и не могли оказать помощь центру и авангарду [11. С. 60].

В ходе сражения Д. Н. Сенявин непрерывно следил за обстановкой, ни на минуту не терял управления силами и вовремя приходил на помощь другим кораблям, если того требовала обстановка. Так, заметив, что «Рафаил» после прорезания строя неприятельской эскадры подвергся атаке нескольких кораблей, в том числе и флагманского «Седд-уль-Бахр», который вышел из строя и направился к поврежденному «Рафаилу», Д. Н. Сенявин на своем флагманском корабле «Твердый» пошел на пересечение курса «Седд-уль-Бахр» и, подойдя на короткую дистанцию с носа, дал по нему несколько мощных продольных залпов и окончательно вывел его из строя.

Около 11 ч. Д. Н. Сенявин заметил приближающиеся к месту боя корабли турецкого арьергарда, спешившие на помощь своим флагманам. Д. Н. Сенявин оставил уже небоеспособный «Седд-уль-Бахр» и всю мощь артиллерии «Твердого» обрушил на корабли арьергарда неприятеля, преградив им путь к центру своей эскадры. Таким образом, Д. Н. Сенявин нейтрализовал арьергард противника и обеспечил благоприятные условия для продолжения боя на главном направлении. Не выдержав решительной атаки русских кораблей, турецкие флагманские корабли, а за ними и все остальные около 12 ч спустились под ветер и попытались выйти из боя. Д. Н. Сенявин поднял сигнал «Спускаться на неприятеля» [18. С. 44], который тотчас же был исполнен. Началось преследование турецких кораблей, отходивших к п-ову Афон.

К 13 ч ветер стих. Обе эскадры приступили к исправлению повреждений. В этом, прежде всего, нуждалась турецкая эскадра: особенно сильно пострадал флагманский корабль «Седд-уль-Бахр», который лишился рангоута и парусов и мог следовать только на буксире [11. С. 62].

В 14 ч ветер снова задул с северо-западного направления. Оказавшись на ветру, турецкая эскадра, не возобнов-

ляя боя, направилась в Дарданеллы. Преследуя бегущего противника, в ночь на 20 июня русские корабли захватили флагманский корабль «Седд-уль-Бахр». Сопровождавшие его линейный корабль фрегат и корвет укрылись в глубине залива о-ва Николинда, где их блокировали линейные корабли «Ретвизан», «Сильный», «Урилл» и «Святая Елена». Турки, не рискнув вступить с ними в бой, 21 июня сожгли свои корабли. По пути в Дарданеллы турецкий флот потерял еще несколько кораблей: два фрегата затонули 21 июня у о. Самофракия, линейный корабль и фрегат 22 июня были взорваны возле о-ва Тасос, так как не смогли дальше следовать за флотом. Всего турки потеряли в Афонском сражении три линейных корабля, четыре фрегата и корвет. Потери противника в личном составе (убитыми, ранеными и пленными) составили около 2 тыс. человек. Русская эскадра потерь в кораблях не имела; в ходе боя было убито и ранено около 250 человек [ЦГА ВОПР. Ф. 716. Оп. 1. Д. 9. Л. 26; 10, с. 257].

Нанеся турецкому флоту тяжелое поражение, Д. Н. Сенявин отказался от дальнейшего преследования его, так как гарнизону о. Тенедос, который в это время героически сражался с турецким десантом, срочно требовалась помощь. Появление эскадры Д. Н. Сенявина заставило десант прекратить атаки крепости, а 26 июня он капитулировал. Чтобы не кормить пленников, Сенявин приказал перевезти их на азиатский берег Турции и отпустить, а все захваченное оружие, в том числе и осадные пушки, оставить для усиления обороны острова [13. С. 151].

Таким образом, повторная попытка турецкого флота снять блокаду Дарданелл вновь закончилась провалом. Эскадра вице-адмирала Д. Н. Сенявина завоевала господство в Эгейском море и продолжила тесную блокаду пролива. Флот противника, потерпев поражение, уже не мог вести активных наступательных действий. Непосредственным политическим следствием Афонской победы флота России явилось обращение турецкого правительства начать мирные переговоры, которые завершились 12 августа 1807 г. подписанием перемирия [13. С. 15].

За героизм, проявленный в Дарданелльском бою и Афонском сражении, свыше 300 матросов эскадры были награж-

дены «знаком отличия военного ордена», незадолго до этого учрежденным для рядового состава. Многие офицеры были награждены различными орденами, а Дмитрий Николаевич Сенявин удостоен одной из высших наград — ордена Александра Невского [17. С. 256, 257].

Вице-адмирал Д. Н. Сенявин в Афонском сражении проявил себя выдающимся флотоводцем, сумевшим добиться решительной победы над численно превосходящим турецким флотом. Разработанный им план атаки противника и реализация его в бою представляют собой высокий образец военно-морского искусства. Как перед сражением, так и в ходе его Д. Н. Сенявин проявил глубокое понимание складывавшейся обстановки на театре и умение быстро и правильно реагировать на ее изменение, а также способность непрерывно и целеустремленно управлять силами в бою и настойчиво достигать поставленной цели.

Д. Н. Сенявин с большим умением использовал передовую маневренную тактику своего учителя Ф. Ф. Ушакова и творчески развил ее дальше, обогатив отечественное военно-морское искусство новыми, еще более совершенными способами ведения морского боя. Из них наибольший интерес представляют развертывание сил и проведение атаки несколькими взаимодействующими между собой тактическими группами кораблей.

Не менее интересен и такой тактический прием ведения боя, как нанесение главного удара по флагманским кораблям противника в центре боевого построения с одновременным охватом головы неприятельской эскадры и последующей нейтрализацией ее арьергарда с целью недопущения оказания помощи флагманам. Новым в области тактического искусства была атака двумя кораблями одного корабля противника с одного борта из предельно сомкнутого строя кильватера.

По оригинальности замысла, новизне и совершенству тактических приемов, примененных Д. Н. Сенявиным, и надежности методов управления эскадрой, разделенной на несколько тактических групп, Афонское сражение без преувеличения можно назвать вершиной тактического искусства парусного флота.

Вице-адмирал Д. Н. Сенявин как командующий эскадрой в Средиземном море в кампанию 1805—1807 гг. успешно решил поставленные перед ним задачи. Однако все блестящие победы российского флота на Средиземном море оказались по существу бесплодными в результате заключения Тильзитского мирного договора, подписанного Александром I и Наполеоном 25 июня 1807 г. [16. С. 113]. Тильзитский договор, с согласия Александра, фактически аннулировал результаты всех побед не только Дмитрия Николаевича Сенявина, но и его учителя Федора Федоровича Ушакова: Россия возвращала Франции Ионические острова вместе с базой флота на о. Корфу, а также земли на Балканском полуострове, известные под названием провинция Бокка-ди-Каттаро, и полностью должна была вывести свои вооруженные силы из Средиземного моря [16. С. 43].

### **Боевые действия на Черном море**

Боевые действия на Черном море флот вел в основном против турецких приморских крепостей и морских коммуникаций. 29 апреля 1807 г. эскадра Черноморского флота в составе пяти линейных кораблей, пяти фрегатов и восьми вспомогательных судов атаковала турецкую крепость Анапа. Несмотря на ожесточенное сопротивление гарнизона, русские корабли подавили важнейшие береговые батареи, высадили десант и захватили Анапу [10. С. 431].

В ходе войны корабли неоднократно атаковали также турецкие укрепления на побережье Геленджикской бухты, крепости Суджу-Кале, Сухум-Кале и Поты. Частым бомбардировкам с моря подвергалась крепость Трапезунд (Трабзон), куда русские дважды высаживали десант.

На черноморском берегу особенное опасение возбуждала крепость Сухум-Кале. Хотя она находилась в Абхазии, принявшей подданство России, но в ней теперь заперлись восставшие: они убили своего прежнего властителя, преданного русским властям. Отправленный к Сухуму отряд из шести судов (один корабль, два фрегата, один трюбак и две канонерские лодки), подойдя к укреплениям города на ружейный выстрел, бомбардировал их всю ночь, а утром высадил десант и после упорного кровопролит-

ного боя овладел крепостью, потеряв убитыми и ранеными 109 человек. В крепости было взято 62 пушки и более 1000 пудов пороха.

Помимо действий против турецких крепостей, Черноморский флот вел борьбу с кораблями и перевозками противника с целью ослабить его военно-морские силы на Черном море и затруднить снабжение войск, находившихся на Кавказе.

В июле 1808 г., как только стало известно о выходе из Босфора значительной неприятельской эскадры, немедленно был отправлен на поиск неприятеля под началом контр-адмирала Сарычева отряд, в который входили девять кораблей (три 100-пушечных, четыре 74-пушечных, два 54-пушечных) и два брига. Так как, по имевшимся сведениям, одна часть турецких судов пошла к анатолийскому берегу, а другая — к румелийскому, то Сарычеву предписывалось сначала истребить первый отряд, а потом — второй. Однако, когда Сарычев прибыл к анатолийскому берегу, ни в Синопе, ни в Самсуне неприятельских судов не оказалось; а между тем 11 июля турки с девятью кораблями и шестью фрегатами подошли и стали в виду Севастополя и, ничего не предприняв, 13 июля удалились в море. Но уже одно появление турок до того повлияло на местных татар, что враждебные им группы начали собираться в Байдарской долине, дабы в случае высадки десанта помочь неприятелю.

Начавшееся с неудачи в военном отношении плавание эскадры Сарычева сопровождалось и плохими погодными условиями. Порывы ветра, обрушившиеся на эскадру в море, довершили те напасти, которым подвергся Черноморский флот за семилетнее управление им де Траверсе: многие суда тут же потеряли стеньги и нижние реи, мачты получили опасные повреждения, под баргоутами выступила конопать, обшивные доски расхотелись, кницы отходили от бимсов и кололись, даже несколько болтов вылезли из пазов наружу. Независимо от слабости корпуса судов, большая часть повреждений произошла по причине гнилости рангоута. Сарычев, сам видевший, как обломилась стеньга на корабле «Полтава», писал в частном письме к Языкову: «Удивляюсь, как она [стеньга]

не слетела еще в гавани от тяжести наложенного на нее рангоута».

Кроме того, на судах не был полностью укомплектован рядовой состав, в связи с чем его пополнили 150 ребятишками, большей частью неграмотными малолетками, не знакомыми с требованиями службы.

Высшее начальство, недовольное Сарычевым, предписало ему немедленно выйти в море на поиски неприятеля, после чего отправиться к Варне и совместно с сухопутными войсками принудить к сдаче эту крепость. В августе усиленная эскадра Сарычева в составе 17 вымпелов (восемь кораблей, пять фрегатов, корвет, два брига и шхуна), прибыв к Варне, турецкого флота не обнаружила. Не имея сведений о наших сухопутных войсках и не зная силы и численности гарнизона Варны, Сарычев не решился ничего предпринять и направил эскадру к Севастополю.

На рассвете 17 августа наконец удалось обнаружить 11 неприятельских судов (два 100-пушечных и шесть двухдечных кораблей, два больших фрегата и бриг). Турки, избегая встречи, поспешили удалиться. Тогда Сарычев отправил за ними четыре корабля и фрегат, являвшихся наиболее быстроходными, под началом контр-адмирала Клокачева, приказав тому приложить все старания и принудить неприятеля вступить в бой. Погоня продолжалась до вечера; передовые суда нашего отряда настолько приблизились к концевым турецким, что обменялись с ними несколькими выстрелами, не достигшими цели ввиду дальности расстояния. Тогда же у Сарычева появилось опасение, что посланный отряд может отдалиться на непредсказуемое расстояние, и он велел прекратить погоню. Полагая, что турки пошли в Босфор, но не решаясь удостовериться в том, Сарычев, хотя и не без сожаления, счел за лучшее взять курс на Севастополь.

Известие о занятии турками пунктов Кюстенджи и Мангалии было поводом для посылки к румелийскому берегу отряда из четырех судов (три фрегата и бриг) под началом капитан-лейтенанта Стули, которому предписывалось прикрывать берега, занятые нашими войсками, наносить по мере возможности вред неприятелю и истреблять его суда. Но, к сожалению, развить энергичные действия от-

ряду не удалось. Увидя турецкую эскадру в составе одного корабля, двух фрегатов, одного корвета и 29 мелких судов, Стули отправил в Севастополь бриг с известием о появлении турок и продолжал держаться около Варны, где встретил неприятельский отряд из пяти кораблей, в числе которых было два 100-пушечных. Но турки почему-то не обратили внимания на русские суда, и к вечеру их корабли скрылись из виду.

И только с 36-пушечным фрегатом «Назарет», принадлежавшем отряду Стули, случился досадный инцидент. Не разобрав сделанного начальником отряда сигнала о повороте, «Назарет» отделился от всех и с рассветом 4 октября оказался среди неприятельских судов. Два корабля, один 100-пушечный и другой двухдечный, подойдя с подветренной стороны, сделали по фрегату несколько выстрелов, но, не ввязываясь в бой, дали ему возможность удалиться. В своем донесении командир фрегата «Назарет» лейтенант Ланге представил случившееся едва ли не как подвиг, которым впоследствии прославился бриг «Меркурий»; на самом же деле раскрытые следствием подробности этого случая доказали растерянность командира и его готовность сдаться неприятелю, отсутствие на фрегате должной дисциплины, ссоры и интриги между Ланге и начальником отряда Стули, а также между офицерами фрегата. После разбора дела генерал-аудитор присудил разжаловать командира и четырех офицеров в матросы, но впоследствии офицеры были помилованы, а разжалован только один командир.

Отряд из Севастополя, прибывший на помощь Стули, не решился атаковать в Варне сильнейшую турецкую эскадру. Дело затянулось; из Севастополя был послан к Варне еще отряд, который, не найдя ни турок, ни первого отряда, возвратился в Севастополь.

В 1811 г. флот (10 кораблей, три фрегата и один бриг) под началом вице-адмирала Галла подходил к Варне, но не встретил там неприятельского флота. Посланный Галлом в Пендераклию капитан 1 ранга Быченский с двумя кораблями стремительным, отважным нападением захватил и увел построенные турками фрегат и корвет, которые впоследствии долго служили в нашем флоте под



своими настоящими именами «Магубей-Субхан» и «Шагин-Гирей». По возвращении флота в Севастополь выслались только крейсера: к Дунаю для поддержания сообщения с находящейся там флотилией и для наблюдения за движением турецкого флота и к восточному берегу для воспрепятствования сношениям неприятеля с местными жителями, а также для доставления провианта и разных припасов сухумскому гарнизону. При осенних бурях эти крейсера получили значительные повреждения, а один из них, бриг Царь Константин, разбился между Анапой и Редут-Кале.

В продолжение этой войны, в то время как гребной Черноморский флот отличался примерной отвагой, энергией, в действиях корабельного, за исключением нескольких боевых эпизодов, замечалась какая-то странная вялость, нерешительность, а у отдельных начальников — крайняя осторожность, заставлявшая их избегать малейшего риска, что в значительной степени объяснялось печальным состоянием самого флота.

### На Дунае

Перед Дунайской флотилией была поставлена задача содействовать войскам при взятии придунайских крепостей противника. В апреле 1809 г. 30 канонерских лодок и баркасов артиллерийским огнем оказали содействие войскам при неудачном штурме крепости Браилов (Брэила; взята после длительной осады 21 ноября). С 20 августа и по 14 сентября 1809 г. отряд судов гребной флотилии участвовал в осаде и штурме армией крепости Измаил. Аналогичную помощь гребные суда оказывали войскам при осаде крепости Силистрия.

В продолжение всей этой войны флотилия наша не только находилась в тесной зависимости от движения сухопутной армии, но и подчинялась главнокомандующему сухопутными силами. Корабельный же флот оказывал гребному флоту только необходимую помощь в пополнении судов, снаряжении их, исправлении повреждений и комплектовании команд.

Когда русская армия под началом контр-адмирала С. А. Пустошкина двигалась в октябре 1806 г. для занятия

княжеств Молдавии и Валахии были из Одессы на Днестр отправлены 44 канонерские лодки, три мелких парусных судна и транспорт.

Эта флотилия должна была содействовать сухопутным войскам при взятии крепости Аккерман. Лучшим доказательством успешного действия флотилии были слова, сказанные пашой, сдавшим крепость начальнику наших сухопутных войск герцогу Ришелье: «Не овладеть бы вам Аккерманом, если бы не налетели эти черные вороны», — т. е. суда гребной флотилии.

В декабре того же года главнокомандующий армией генерал Михельсон требовал, чтобы гребная флотилия вошла в Дунай, но совет, собранный главным командиром Черноморского флота маркизом Траверсе, опасаясь в зимнее время года направлять гребную флотилию и тем самым подвергать очевидной опасности, решил передислоцировать ее на Дунай не ранее весны следующего года. На том же основании и суда корабельного флота не вышли в море, а готовились в порту к будущей кампании.

С марта по май 1807 г. наша гребная флотилия, отрядами, начала входить в Дунай, на пути в нескольких местах вступив в перестрелки с береговыми турецкими батареями и оказывая содействие сухопутным войскам при атаке крепостей Тулчи, Исакчи и Измаил. По случаю перемирия с турками, заключенного в середине августа 1807 г., военные действия приостановились и были возобновлены только в марте 1809-го.

Главнокомандующий армией князь Прозоровский, сознавая важное значение гребной флотилии, исходатайствовал сумму, на которую было построено в Галаце 20 канонерских баркасов, 10 понтонов и четыре катера. С этими судами и силами, захваченных у турок, Дунайская флотилия насчитывала 85 судов разных типов: канонерских лодок и бомбардирских баркасов. Из общего числа судов восемь представляли брантвахтенные посты, а прочие — действующую флотилию.

По окончании перемирия и возобновлении военных действий осенью 1809 г. Дунайская флотилия, действовавшая совместно с сухопутной армией, оказывала по-

следней существенную помощь, разрушая неприятельские береговые укрепления, нанося сильные поражения располагавшимся близ берега вражеским лагерям и не допуская турецкие суда в район военных действий. Не менее успешно флотилия содействовала переправе наших войск через Дунай, где ей поручалось наведение и охранение мостов и т. д.; наконец, суда флотилии принимали деятельное участие в атаке и взятии крепостей на берегах Дуная, важнейшими из которых были Измаил и Браилов.

Значительная часть флотилии под началом капитана 2 ранга Попандопуло энергично способствовала взятию Измаила; а при осаде Браилова, продолжавшейся более 50 дней, флотилия, отрезав все пути снабжения крепости водой, активно содействовала сдаче города. Взятые в Измаиле и Браилове турецкие военные суда поступили в состав русской флотилии.

Решительные боевые действия флотилии на Дунае заслужили высокую оценку со стороны высшего сухопутного начальства. Доказательством тому служит письмо М. И. Голенищева-Кутузова, бывшего в ту пору помощником главнокомандующего, капитану 1 ранга Акимову, командиру одного из отрядов флотилии, отличавшемуся большой военной предприимчивостью и выказавшему недюжинные способности к морской службе вообще. «Все, что вы ни делаете, — писал между прочим Кутузов Акимову, — все ваши предприятия не иначе приемлю я, как с истинным чувством должного к вам уважения, и могу вас уверить, что и главнокомандующий разделяет, общее со мной мои к вам чувствования».

Дунайская флотилия в 1810 г. содействовала армии при осаде и блокаде крепостей Силистрия и Рушук. Участвуя 26 августа в кровопролитном сражении под Батином, флотилия заставила турецкие суда уклониться от боя, два из них были потопив и пять взял в плен. Итогом этого сражения была сдача Систова, Журжи, Турно и самого Рушука. 26 июня 1811 г. при взятии Рушука суда флотилии, пройдя под пылающим мостом, забрали все остававшиеся там наши войска и перевезли на другой берег. В июле отряд флотилии под нача-

лом того же Акимова поднялся вверх по Дунаю и предал огню город Лом-Палаику, а с ним и значительные хлебные запасы неприятеля; находившаяся там турецкая флотилия в составе 120 судов спаслась бегством в Видин. Акимов, подойдя с 15 судами к стоявшему на берегу турецкому лагерю, нанес ему большой урон. Кроме того, отряд Акимова разгромил три батареи близ Рушука и заставил бежать их прислугу.

После того как была захвачена роскошная ставка великого визиря, расположенная у Рушука, на правом берегу Дуная, а лагерь турецкой армии, находившийся на левом берегу, напротив Рушука, был окружен нашими войсками, Акимов — а это было 3 октября, — поставив флотилию против середины лагеря, открыл по нему сильный огонь, продолжавшийся целый день, а к ночи, приблизившись к берегу, выгнал неприятеля из береговых ретраншементов и, ведя огонь по лагерю из конца в конец ядрами и бомбами, наносил страшный вред укреплениям и не допускал турок возобновлять их укрепления.

В приказе от 7 октября Кутузова, уже ставшего главнокомандующим, было сказано: «Отличное действие флотилии Дунайской, при Рушуке находящейся, обязывает меня, прежде нежели буду иметь честь донести о подвигах ее государю императору, изъявить ей совершенную мою благодарность». 12 октября начались мирные переговоры; флотилия, поставленная в линию поперек Дуная, полностью прервала сообщения неприятеля между обоими берегами реки и окруженной нашими войсками турецкой армией. После заключения мира в ноябре суда флотилии ушли на зимовку в Измаил и Килию.

Русско-турецкая война 1806—1812 гг. закончилась подписанием в Бухаресте в мае 1812 г. мирного договора. Россия приобрела Бессарабию с границей по р. Прут, крепости Аккерман (Белгород-Днестровский), Килию и Измаил, а также получила право свободного плавания по Дунаю.

Взятые в ходе войны крепости Анапа, Суджук-Кале и Потти были возвращены Турции.

На результаты войны с Турцией существенно повлияла международная обстановка, сложившаяся в Европе в связи с наполеоновскими войнами. Участие в них России не позволило полностью реализовать боевые возможности вооруженных сил, в том числе флота, в противоборстве с Турцией.

### **В войне с Англией и Швецией**

Заключенный между двумя императорами, Александром I и Наполеоном, Тильзитский договор, серьезно нарушивший соотношение военно-политических сил враждующих коалиций в Европе, привел к резкому ухудшению взаимоотношений между Россией и Англией. В октябре 1807 г. русское правительство разорвало дипломатические отношения с Англией и вскоре объявило ей войну.

Война в Англией по времени совпала с еще продолжавшейся русско-турецкой войной и начавшейся в 1808 г. войной со Швецией. Таким образом, военно-политическая обстановка после подписания Тильзитского мира сложилась для России и ее вооруженных сил крайне неблагоприятно.

Война между Россией и Англией, продолжавшаяся до 1812 г., велась только на море. Английский флот вел боевые действия против российского флота в Атлантическом океане и на Средиземном, Баренцевом и Балтийском морях. Эти действия не были связаны между собой единым стратегическим планом, а велись преимущественно против одиночных кораблей и небольших отрядов российского флота.

Продолжительное перемирие с Турцией делало пребывание Сенявина у Дарданелл уже ненужным: он поспешил стянуть свои силы к Корфу, где и получил повеление отправить к русским портам находящиеся под его началом суда. Во исполнение приказам судам из состава Черноморского флота (5 кораблям, 4 фрегатам, 4 корветам и 4 бригам) и также 20 призовым судам под началом капитан-командора Салтанова велено было идти в Севастополь; судам отряда капитан-командора Баратынского (3 кораблям, 1 фрегату и 1 бригу), находившимся тогда в Венеции, — немедленно следовать в Балтику; сам же Сенявин, сдав французам Ионические острова, вышел 19 сентября

из Корфу и с эскадрой из 13 судов (10 кораблей, 1 фрегата и 1 бриг) направился к выходу из Средиземного моря.

8 октября эскадра прошла Гибралтарским проливом и, не заходя в порт Гибралтар, вышла в Атлантический океан, где в продолжение трех недель ей пришлось бороться с жестокими противными ветрами; многие суда получили опасные повреждения, команды были изнурены до крайности почти непрерывными тяжелыми работами.

При таком положении эскадры и ввиду возможной нежелательной встречи с англичанами Сенявин 28 октября 1807 г. решил зайти в Лиссабон. Через два дня французские войска под началом генерала Жюно заняли столицу Португалии, и правитель королевства принц-регент поспешил отправиться в Бразилию. Появление перед Лиссабоном эскадры союзников Франции возбудило опасение, что русские воспрепятствуют отъезду принца. С другой стороны, Жюно рассчитывал на содействие русских при занятии столицы Португалии. Положение нашего адмирала осложнилось в связи с тем, что английская эскадра, по слухам, вдвое сильнее русской, явилась перед устьем Таго и объявила Лиссабон в блокаде.

Сенявин счел за лучшее соблюдать строгий нейтралитет: он не помешал отъезду королевской флотилии и не оказывал французам никакого содействия, чтобы не подать повода португальцам к недовольству русскими. Когда Жюно просил высадить русский десант для занятия некоторых береговых укреплений, Сенявин отвечал, что в случае нападения англичан на французов он будет деятельно помогать последним как своим союзникам, но враждебно действовать против португальцев или испанцев не может, потому что Россия не находится в войне с ними, и он не властен объявить себя их неприятелем. Хотя адмирал имел повеление состоять в полном распоряжении Наполеона, но счел необходимым отказаться от предложения Жюно выйти в море и атаковать английскую эскадру, которая, как утверждали французы, была слабее русской.

В августе 1808 г. Жюно, разбитый высаженными в Португалии английскими войсками, принужден был оставить Лиссабон, и хотя в проекте конвенции, заключенной при сдаче города, по настоянию Сенявина, было отмечено, что Лис-

сабон, занятый англичанами, остается нейтральным для русских, но начальник блокирующей английской эскадры адмирал Котон не принял этой статьи. В таком положении Сенявину оставалось или принять неравный бой с сильнейшим неприятелем, или исполнить полученное им еще 10 февраля приказание Александра I, в котором выражалась надежда, что, в случае нападения англичан на эскадру, неприятель будет отражен; однако «при совершенной невозможности не токмо к сопротивлению, но и к защите предоставлялось благоразумию адмирала решить, буде не останется уже никаких средств, сняв людей, корабли сжечь или затопить, так чтобы отнюдь не могли они сделаться добычей неприятеля».

В настоящем случае на успешное отражение англичан надеяться было нельзя, потому что атака сильнейшего неприятельского флота могла поддерживаться его десантом, занявшим берег Таго; а при исполнении императорского повеления об уничтожении кораблей экипажам предстоял неизбежный плен. Единственным средством выхода из такого затруднительного положения представлялось начать переговоры с англичанами и постараться заключить с ними выгодное соглашение.

Переговоры окончились принятием трактата, по которому русская эскадра, находящаяся в Лиссабоне, отдавалась «на сохранение» английскому правительству, обязавшемуся через полгода по заключении мира с Россией возвратить русские суда. Адмирал с офицерами и командой, гласил вышеупомянутый документ, будут возвращены в Россию за счет Англии. В дополнительной же статье к трактату было прибавлено, что русским судам предоставлялась возможность не спускать флагов, куда не сойдут с них адмиралы и капитаны с надлежащими почестями. Английское правительство, утвердив сам трактат, на эту прибавочную статью не дало своего согласия, отчего впоследствии вышло затруднение, из которого Сенявин, проявив обычное для него упорство, сумел выйти с честью.

Согласие адмирала Котона на эти условия сам адмирал объяснял многолетними дружескими отношениями России и Англии, а также корректностью начальника русской эскадры в Лиссабоне; но истинной причиной была

выгода самой Англии, дальновидные правители которой предвидели непрочность союза России с Францией и находили для самой Англии более полезным, временно отстранив эскадру Сенявина от боевой деятельности, сохранить в целостности на будущее корабли своего вероятного союзника. Кроме того, правители Англии и адмирал Котон ясно понимали, что нападение на весьма мощную русскую эскадру дорого обошлось бы и самим англичанам.

Однако же в английском обществе трактат этот возбудил общее неудовольствие из-за выгод, полученных Россией; так, в одной из бумаг, поданных королю, было сказано: «Отказ от сражения вследствие измены был бы менее унижителен для англичан, нежели принятие условий Сенявина». Но правители Англии утвердили условия, согласившись с доводами и оправданиями Котона, который по этому случаю писал: «Да будет честь, оказанная русскому флагу перед лицом Британии, повелительницы морей, жертвой признательности англичан русскому народу».

После десятимесячного пребывания в Лиссабоне эскадра Сенявина 26 сентября 1808 г. пришла в Портсмут. Английское министерство, сочтя за попрание достоинства страны развевающиеся на своем рейде неприятельские флаги, потребовало немедленного их спуска. Но Сенявин отвечал: «Я здесь еще не пленник, никому не сдавался, не сдамся и теперь; флаг мой не спущу днем и не отдам его, как только с жизнью моею». Действительно, флаги были спущены с подобающей честью только после захода солнца.

В навигацию следующего, 1809 г., экипажи судов эскадры Сенявина перевезены были в Ригу на английских транспортах; а из интернированных англичанами судов только два в 1813 г. возвратились в Россию, за остальные же, пришедшие в ветхость, было заплачено по их тогдашней стоимости.

Суда других отрядов, бывших под началом Сенявина, также не имели возможности вернуться в свои порты. Капитан Салтанов, получив в Корфу известие о разрыве отношений с Англией, поспешил перевести свой отряд в союзные австрийские порты — Триест и Венецию. Попытка англичан захватить суда, оставленные в Триесте, не удалась, и в 1810 г. все корабли этого отряда были сда-



ны французскому правительству, а команды возвратились в Россию сухим путем. Отряд Баратынского пришел в Корфу и, не застав Сенявина, большую часть своих судов оставил там для ремонта, а сам с двумя кораблями, дойдя до порта Феррано, остался в нем на зимовку и в 1809 г. также сдал все свои суда французам на условиях, одинаковых с отрядом Салтанова.

Фрегат «Венус» под командованием капитана 1 ранга Андреянова, отправленный Сенявиным с депешами из Лиссабона в Палермо, благополучно дошел до этого порта, но находившийся там с отрядом английский вице-адмирал Торнброу потребовал сдачи фрегата. Андреянов, ответив, что «фрегат взлетит на воздух, но не сдастся», приготовился защищаться до последнего, прежде чем взорвать фрегат. Но, по ходатайству нашего посланника Татищева, неаполитанское правительство разрешило поднять на «Венусе» неаполитанский флаг и тем избавило фрегат от неминуемой гибели.

Так окончилась славная для нашего флота «Сенявинская кампания». При возможности продолжения успешной деятельности адмирала на восточном берегу Адриатики она могла бы послужить к тесному сближению русских войск с тамошним славянским населением и в будущем привести ко многим важным для нас последствиям. В ту же кампанию опытный энергичный Сенявин показал себя храбрым и талантливым боевым адмиралом, добрым, заботливым начальником, способным администратором, предусмотрительным дипломатом и самоотверженным патриотом. При светлом уме и сильном, но великодушном характере, действуя всегда и везде честно, благородно и с непоколебимой твердостью, он при сношениях своих с иностранцами пользовался заслуженным уважением и доверием как друзей, так и врагов.

### **На Балтийском море**

Но наиболее значительные операции английский флот совместно со шведским флотом проводил на Балтийском море в 1808—1809 гг. Но и здесь не было крупных морских боев и сражений, как и в период русско-шведской войны 1788—1790 гг. В состав английской эскадры, действо-

вавшей в Балтийском море, входило 10 линейных кораблей и 17 других судов под командованием адмирала Со-мареза.

Вооружаемый в Кронштадте и Ревеле корабельный флот состоял из девяти кораблей, семи фрегатов и 25 бомбардирских и мелких судов, гребной флот— из 11 плавучих батарей и 115 канонерских лодок и иолов, находившихся в Петербурге, 10 лодок в Роченсальме и 20 — в Вильманстранде. Два отряда гребного флота, составленные из взятых в Свеаборге судов, под началом капитанов Мякинина и Селиванова, до прихода шведов успели пройти шхерами к Або, заняли фарватеры, ведущие к этому городу из Аландских и Ботнических шхер, и успешно отбили первое нападение шведской гребной флотилии.

С открытием навигации шведы, собрав свои силы на территории Финляндии, заставили наши войска отступить от нескольких населенных пунктов, а шведский гребной флот, при содействии местных жителей, овладел Аландскими островами и направился в полном составе к Або. Между тем на помощь нашим судам, защищавшим этот город, послан был из Кронштадта новый отряд гребных судов в сопровождении двух корветов, катера и люгера под командованием капитан-лейтенанта Тулубьева. Другой отряд, из шести судов (2 фрегата, 2 корвета и 2 катера) под командованием капитана 2 ранга графа Гейдена послан был для усиления защиты Свеаборгского порта, откуда Гейден с отрядом судов гребного флота должен был шхерами пройти к Або.

До прибытия Гейдена 19 июня шведская гребная флотилия под началом адмирала Гиельмстерна атаковала отряд Мякинина, занимавший передовой пост между о-ми Ганге и Крампе, но была отбита с потерей четырех судов. После того как шведские силы пополнились вновь прибывшим отрядом, в котором находился сам король, Мякинин отступил к отряду Селиванова, занявшему позиции у о-вов Форвингсгальмар, где и ожидал нападения неприятеля. Гиельмстерн после двух неудачных атак, успешно отраженных нашей гребной флотилией, ограничился блокадой фарватеров, ведущих к Або, а главные силы направил к Юнгфрузунду, чтобы с помощью сто-

ящего там корабельного флота преградить нашим судам путь к Або.

Начальник отряда нашей гребной флотилии, капитан 1 ранга граф Гейден, впоследствии герой Наваринского сражения, видя невозможность пройти к Або Юнгфрузундом, занятым несравненно более сильным противником, решил обойти его, проведя свои суда узким проливом, отделяющим остров Кимито от материка. Пролив этот, еще при Петре I частично заваленный камнями, был непроходим для судов таких размеров, какие имела русская флотилия; но Гейдену через два дня трудной работы удалось очистить проход и провести свой отряд по другой стороне Юнгфрузунда.

Встреченная при выходе шведскими канонерскими лодками наша флотилия 9 июля вступила с ними в бой, окончившийся поражением шведов и отступлением их к о-ву Сандо, где стоял их корабельный флот. В этом славном деле Гейден получил ранение, и его сменил капитан-лейтенант Додт.

Шведы, заняв сильную позицию на фарватере, снова заградили путь русской флотилии; но 20 июля Додт атаковал неприятеля и после жаркого боя одержал над ним полную победу: одна часть шведских судов отступила к Юнгфрузунду для исправления повреждений, другая — к о-ву Корпо, а наша флотилия благополучно прошла в Або.

С целью очистить от неприятеля Юнгфрузунд, где в одном из узких проходов стояли два шведских корабля и два фрегата, капитан-лейтенант Новокшенов, находившийся с отрядом гребной флотилии у Дальсбрюка, в полутора верстах от шведских судов, 7 августа с шестью судами (три канонерские лодки и три иола) подошел к неприятелю на такое близкое расстояние, что картечь их кораблей и фрегатов перелетала через наши лодки и иолы. Ограничившись в этот раз двухчасовой канонадой brandсугелями, Новокшенов на другой день возобновил ее, введя в дело весь свой отряд, за исключением двух гемамов, брига и двух небольших яхт, оставленных на прежней позиции, у Дальсбрюка. Но во время боя оставленные суда были неожиданно атакованы 20 неприятельскими канонерскими лодками и 25 вооруженными баркасами с десантом в 600 че-

ловек. Шведы напали так быстро и решительно, что менее чем через полчаса со всеми нашими судами свалились на abordаж. Отбиваясь с отчаянной храбростью и перейдя от картечного и ружейного огня к рукопашной свалке, наш небольшой отряд уже изнемогал в борьбе с сильнейшим неприятелем. Самый жестокий бой происходил на гемаме «Сторбиорн», бывшем под брейд-вымпелом: погибли все начальствующие лица, т. е. командир и два офицера, а из нижних чинов 80 убито и 100 ранено. Овладев гемамом, шведы обрубали его канат и повели на буксире. Но в это время Новокшенов, заслышав пальбу, явился на выручку. Яростное нападение на шведов далеко превосходило их собственную энергичную атаку; захваченный ими гемам был отбит, три канонерские лодки и два баркаса потоплены со всеми людьми, и отступившие неприятельские суда спаслись только благодаря густому туману и наступлению ночи. Следствием этого успешного боя был уход шведов из Юнгфрузунда, а вскоре и открытие свободного прохода для наших судов на всем протяжении шхер — от Выборга до Або.

18 августа другой отряд гребной флотилии на 24 судах под командованием капитана 1 ранга Селиванова, обзревая шхеры у о-ва Судсало и захватив тут небольшое торговое судно с грузом соли, встретился с вдвое более сильным неприятельским отрядом, состоявшем из 45 канонерских лодок и 6 галер. Противник при попутном ветре приближался к выходу из узкого пролива на обширный плес, где находились суда нашей флотилии. Селиванов, не желая представить шведам возможность воспользоваться преимуществом своих сил на широком плесе, не дал выйти им из узкости. Немедленно наш слабый авангард, защищавший пролив, по которому приближался неприятель, был значительно усилен, а другие отряды заняли два прохода, через которые шведы пытались обойти фланги нашей линии. Сражение продолжалось около восьми часов при жестокой картечной канонаде на самом близком расстоянии. Несмотря на облака густого порохового дыма, относимые в нашу сторону, и немедленную замену поврежденных неприятельских судов новыми, огонь нашей артиллерии был так успешен, что шведы не могли про-

рваться на плес, и наступление ночи, прекратившей бои, застало их на прежней позиции. В этом сражении затонули две наши канонерские лодки, люди с которых были спасены, и убито 45 нижних чинов. Потери шведов были несравненно бóльшими: они лишились 10 канонерских лодок, 8 из которых затонули, а 2 были взорваны. Имея крайний недостаток в артиллерийских снарядах и значительные повреждения на многих судах, в числе которых 17 лодок получили от четырех до восьми пробоев и едва держались на воде, Селиванов поспешил отправить их в Або. Таким образом, гребной флот, находившийся тогда под командованием контр-адмирала Мясоедова, до поздней осени успешно охранял шхеры от высадки шведских десантов.

### **Действия корабельного флота**

Шведский корабельный флот вышел в море в составе 11 кораблей и 5 фрегатов. К ним присоединились два английских корабля из эскадры (16 кораблей и 20 других судов), прибывшей в Балтийское море. Помимо отправки судов на усиление шведского флота, одна часть английской эскадры блокировала Зунд и Бельты, а другая — берега Дании, Пруссии, Померании и Рижский порт.

Наш корабельный флот, вышедший из Кронштадта 14 июля под командованием адмирала Ханькова, состоял из 39 вымпелов (9 кораблей, 11 фрегатов, 4 корвета и 15 мелких судов). Инструкцией, данной Ханькову, предписывалось: «Стараться истребить шведские морские силы или овладеть ими прежде соединения их с англичанами; очистить финляндские шхеры от неприятельских судов и содействовать сухопутным войскам недопущением высадки неприятельского десанта».

Из Кронштадта флот беспрепятственно дошел до Гангута, откуда выходил в крейсерство, причем были взяты пять шведских транспортов и конвоировавший их бриг. Из Гангута Ханьков перешел к Юнгфрузунду; между тем к шведам присоединились два английских корабля, и соединенный неприятельский флот вышел из шхер; тогда Ханьков, не считая возможным вступить с ним в бой в открытом море и вдали от своих гаваней, уклонился от принятия сражения и, преследуемый неприятелем, удалился

со всем флотом в Балтийский порт. При этом отставший корабль «Всеволод», обходя риф у о-ва Малый Рог, сел на мель и в виду нашего флота, после сильного сопротивления, взят был англичанами на abordаж и сожжен. В октябре, после удаления блокирующей Балтийский порт неприятельской эскадры, флот наш перешел в Кронштадт.

Адмирал Ханьков, отданный под суд, признан был виновным в «недостаточно бдительном наблюдении за шведскими судами в Юнгфрузунде, в допущении английским кораблям присоединиться к шведской эскадре, в непринятии сражения, поспешном уходе в Балтийский порт и в неподании помощи кораблю “Всеволод”». Адмиралтейств-коллегия, обвинив адмирала в «оплошности, слабости в командовании, медленности и нерешительности», приговорила разжаловать его на месяц в матросы. Но приговор коллегии о разжаловании адмирала был отменен повелением Александра I о предании забвению суда, производившегося над адмиралом Ханьковым, «во уважение прежней его службы».

Потерей «Всеволода» не ограничились неудачи этой кампании. Два фрегата, «Герой» в Балтийском порте и «Аргус» близ Ревеля, стали на мель и разбились; кроме того, посланные в 1807 г. с денежным и материальным довольствием для эскадры Сенявина фрегат «Спешный» и транспорт «Вильгельм», зашедшие в Портсмут, после объявления войны с Англией захвачены были в плен.

Яркой противоположностью этим неудачам корабельного флота был славный подвиг лейтенанта Невельского, командира 14-пушечного катера «Опыт». Посланный для наблюдения за английскими крейсерами, вошедшими в Финский залив, «Опыт» при пасмурной погоде 11 июня сошелся у Наргена с английским 50-пушечным фрегатом. Несмотря на неравенство сил, Невельский вступил в бой с противником, требовавшим сдачи. Стихнувший во время сражения ветер дал возможность катеру, при усиленной гребле, удалиться от неприятеля; но при налетевшем порыве ветра фрегат скоро догнал катер и открыл по нему огонь. В продолжение четырех часов Невельский храбро отбивался от грозного противника и принужден был сдать только тогда, когда катер, при сильно избитом рангоу-

те, получил значительные повреждения в корпусе; многие члены команды были убиты и почти все, включая и самого командира, получили ранения. Овладев катером, англичане, из уважения к блистательной храбрости русских, освободили от плена Невельского и всех его подчиненных.

В начале зимы 1808 г., когда Финляндия была уже занята нашими войсками, чтобы принудить Швецию к миру, решено было, пользуясь замерзанием Ботнического залива, перенести военные действия на ее территорию. С этой целью из Або, Вазы и Улеборга отправились три отряда; первый, овладев Аландскими о-вами, захватил до 2000 пленных и много судов и, перейдя Аландский пролив в самом узком месте, у о-ва Сингельшера, прибыл в местечко Грисельгами на шведском берегу. Второй со страшными трудностями перешел Кваркен и занял Умео. Третий пошел берегом к Торнео и заставил сдаться встреченный шведский 7-тысячный корпус.

После открытия навигации продовольствие нашим войскам, находящимся в Швеции, доставлялось через Ботнический залив из Финляндии на купеческих судах, для охранения которых из Або отправлены были в Кваркен фрегат «Богоявление» и два брига. Но вскоре явился туда сильный отряд шведских судов, заставивший наши суда удалиться. При этом фрегат «Богоявление» под командованием капитан-лейтенанта Менделя был атакован двумя неприятельскими фрегатами, и после продолжительной перестрелки шведы принуждены были отступить.

В Шведскую войну 1808 г. два наших гемама, стоя в финских шхерах Юнгфурзунда, подверглись ночному нападению шведов. На одном из них служил мичман Сухотин. Внезапная атака была губительной для гемама, многие были убиты, ранены, в том числе и Сухотин получил два ранения: в голову и грудь. Истекая кровью и видя, что спасения нет, он думал о том, что если лежавшие в его каюте сигнальные книги достанутся неприятелю, то тот может употребить их во вред нашего флота. Сухотин собрал последние силы, дополз до каюты и, заперевшись в ней, принялся рвать, грызть, жевать книги и глотать куски. Шведы, не будучи в состоянии отпереть каюту, начали стрелять в дверь. Несколько пуль поразили Сухотина, но книги были уничтожены.

Русский корабельный флот, весной 1809 г. находившийся в Кронштадте, готовился к отражению нападения англичан, блокировавших все наши порты. Английские крейсера особенно старались препятствовать движению наших судов в финских шхерах и для захвата транспортов и их конвоя посылали в шхеры свои вооруженные баркасы. В продолжение июня и июля их баркасы несколько раз производили нападение в Аспенских шхерах, у Питкопаса и Поркалаута, причем мы потеряли потонувшими и взятыми в плен до 18 лодок, иолов и транспортов, но и англичане лишились баркасов.

Одной из наиболее кровавых стычек было нападение в Аспенских шхерах 19 английских баркасов, вооруженных гаубицами, на отряд из четырех канонерских лодок под командованием мичмана Коробки. Отряд этот, имевший около 150 человек сухопутного десанта, шел с провиантом в Роченсальм. В начале боя одна лодка успела скрыться в шхеры, а три остальные, несмотря на огромное неравенство сил, в продолжение 2,5 часов отбивались от англичан и сдались только тогда, когда, кроме семи человек, все были ранены или убиты.

В том же 1809 г. английские крейсера подходили к нашим северным берегам, но действия их ограничились разорением нескольких рыбацких пристанищ и нападением на беззащитный город Колу, где англичане опустошили винный магазин и захватили несколько купеческих судов. Но такие захваты не всегда были удачны для неприятеля. Так, например, осенью 1810 г. близ Нордкапа англичане, завладев судном мещанина Герасимова, отправили его со своей командой в Англию, но на пути Герасимов, воспользовавшись оплошностью англичан, запер их в каюте и, приведя судно в Колу, сдал своих победителей пленными.

### **Каспийская флотилия в войне с Персией 1803—1814 гг.**

Главнокомандующий кавказскими войсками князь Цицианов, получив известие о сборе в Тавризе значительного числа персидских войск для вторжения в наши владения, для отвлечения части их решил, высадив в Энзели десант численностью около 1300 человек, овладеть горо-



дом Рештом. Хотя в то время число судов флотилии было весьма ограничено, онако требование главнокомандующего было исполнено. По штату, утвержденному в 1803 г., в Каспийской флотилии было положено иметь от двух до четырех корветов, от двух до четырех бригов, от двух до четырех люгеров, два бомбардирских судна и от шести до десяти транспортов; но из-за средств в Казанском и Астраханском адмиралтействах, когда в 1805 г. потребовались суда для перевозки десанта, Астраханский порт мог дать только один фрегат, яхту, четыре галиота и шхут.

Десант, принятый на эти суда в устье Волги, у Сладкоричной пристани, 23 июня подошел к Энзели. На берегах узкого пролива, вблизи города, сооружены были персами укрепления и стояли толпы вооруженного народа; но когда начальник отряда капитан-лейтенант Веселаго послал три галиота для овладения городом и один из них под огнем неприятеля прошел пролив, защитники города бросились в лодки и поспешили спастись бегством, оставив в добычу русским три судна и восемь фалконетов.

После занятия Энзели отряд десантных войск, поддерживаемый четырьмя вооруженными шлюпами, выбивая неприятеля штыками из засек и укреплений, дошел до города Перибазара и овладел им. Отсюда командующий десантом генерал-майор Завалишин направился к Решту; но непроходимая, испорченная персами дорога, защищаемая неприятелем, значительно превосходившим по силам наш десант, заставила Завалишина отступить, возвратиться на суда и выйти в море. Зайдя к о-ву Саре для пополнения запаса пресной воды, отряд перешел к Баку. После безуспешных переговоров о сдаче города суда начали бомбардировку, на которую крепость отвечала огнем артиллерии. Высаженный десант после упорного сопротивления бакинцев овладел господствовавшими над крепостью высотами, на которые за неимением лошадей орудия перевозили люди. В ходе бомбардировки две мортиры разорвало, а снаряды остальных четырех 12-фунтовых пушек не могли нанести сколько-нибудь значительных повреждений трехаршинным, массивным стенам крепости. При таком положении дел известие о приближении к Баку войск кубинского хана заставило десант возвратиться на суда. После захода к о-ву Саре, где Завали-

шину поручено было оказать содействие в переселении одного дружественного племени, десант перевезли к Апшерону, откуда он пошел в Баку для соединения с подходящими к городу войсками князя Цицианова. Бакинский хан согласился сдать город, но, воспользовавшись доверчивостью главнокомандующего, изменнически убил его; осаду города пришлось снять, и он взят был только в следующем, 1806 г.

В 1808 г. Каспийская флотилия, укомплектованная уже согласно штатному положению, состояла из 18 судов (два корвета, четыре брига, четыре люгера, два бомбардирских судна, четыре транспорта и два галиота), на которых было 136 орудий. В тот и последующие годы, когда флотилия не принимала участия в военных действиях, суда ее, числом от пяти до десяти, крейсировали у западного и южного берегов моря и перевозили десанты или припасы для сухопутных войск.

### **Балтийский флот в войне 1812—1814 гг.**

В Отечественную войну 1812 г. вооружались все годные к плаванию суда Балтийского флота, причем гребной флот предназначался для содействия сухопутным войскам при защите и освобождении от неприятеля наших западных границ и при осаде Данцига, а корабельный, вместе с англичанами, в продолжение войны действовал у берегов Голландии, а по окончании военных действий перевозил в Россию наши войска, бывшие за границей.

В 1812 г. защита Рижского порта возлагалась на отряд гребного флота под командованием контр-адмирала А. В. Моллера, впоследствии ставшего морским министром, а оттуда высылались крейсера для наблюдения за движением неприятеля; состоявшие при отряде мелкие суда содействовали нашим войскам при переправе через реки. При отступлении французов отряд гребной флотилии, преследуя их по реке Ая до Митавы, овладел этим городом.

Осенью 1813 г. 76 судов гребного флота, под командованием контр-адмирала Грейга, содействовали сухопутным войскам, осаждавшим, под началом принца Александра Вюртембергского, занятый французами город Данциг.

Блокируя в продолжение всего лета устье Вислы, обстреливая и бомбардируя защищавшие вход в реку укрепления Вексельмонде и Нейфарвассер, флотилия, состоявшая из канонерских лодок и бомбардирских судов, в числе которых было и одно английское, три раза, 21 и 23 августа и 4 сентября, подходила на возможно близкое расстояние к крепостям и открывала сильные и продолжительные канонады, наносившие значительный вред неприятелю и ускорившие сдачу самого города, происшедшую 13 ноября. Под Данцигом, кроме незначительного числа убитых и раненых, флотилия потеряла две канонерские лодки, погибшие от взрыва их крьюйт-камер. Опасное положение флотилии, державшейся на открытом данцигском рейде при осенних бурях заставило ее несколько ранее сдачи Данцига перейти на зимовку в Кенигсберг.

В середине октября 1812 г., для совместного действия с англичанами, из Кронштадта под началом адмирала Тета вышла эскадра из 15 судов (10 кораблей и 5 фрегатов). К ней в Готенбурге должны были присоединиться корабли, шедшие с вице-адмиралом Кроуном из Архангельска, и из Англии способные выйти в море корабли, переданные Сенявиным на хранение английскому правительству. Из-за неприязненных политических отношений с Данией, бывшей в союзе с Наполеоном, все наши суда в то время проходили из Балтийского в Немецкое море и обратно не обыкновенным путем, через Зунд, а через Большой Бельт. Пройдя этим проливом, Тет в Вингозунде, близ Готенбурга, нашел английскую эскадру под началом адмирала Сомареца, а также шесть кораблей, пришедших с Кроуном из Архангельска. Прибыв в начале декабря в Англию, Тет со своей эскадрой поступил под начало английского адмирала Юнга. Местопребыванием наших судов был Бляктекс, на реке Медвей.

Переход Кроуна, вышедшего из Архангельска с восьмью кораблями, был весьма труден. Во время 4-дневного шторма вполне сказалась непрочность его кораблей, построенных из некачественной древесины, со слабым железным креплением и не имевших медной обшивки. Кроме опасных повреждений руля и рангоута, у большинства открылась сильная течь, доходившая на иных судах до

14 дюймов в час. На флагманском корабле «Норд-Адлер», потерявшем грот и фор-стенги, начинали расходиться пазы, и высота воды в трюме дошла до 86 дюймов. У членов корабельных команд, состоявших большей частью из рекрутов, в первый раз вышедших в море, от дурной пищи и крайне недостаточного обмундирования, особенно обуви, открылась в такой степени цинга, что на семи кораблях, пришедших в Готенбург, было 219 больных. На одном на кораблей, отделившемся от эскадры в океане, по причине значительных повреждений оставшемся зимовать в Фридрихсверде, было 225 больных и 90 умерших. После полуторамесячного исправления в Готенбурге поврежденных судов своей эскадры Кроун 9 октября пришел в Свеаборг, где получил предписание следовать обратно в Готенбург для соединения с Тетом. Поспешно приготовившись к новому плаванию, Кроун 27 октября вышел в море только с шестью кораблями, так как корабль его эскадры «Саратов» при выходе со свеаборгского рейда, не доходя Грохары, напоролся на камень и получил сильную течь. По донесению Кроуна назначена была комиссия для строгого расследования причин некачественной постройки в Архангельске кораблей; вследствие выявленных нарушений главный командир ведавшего строительством кораблей управления адмирал Мартын Петрович Фондезин был уволен со службы.

При том состоянии судов и команд, в каком находилась эскадра Кроуна, только благодаря отличному знанию морского дела и редкой энергии самого адмирала, а также опытности и распорядительности командиров и офицеров слабые архангельские корабли могли совершить сравнительно благополучное плавание.

В январе 1814 г. Кроун с отрядом из шести судов (пять кораблей и фрегат) совместно с английской эскадрой адмирала Юнга отправился для блокирования берегов Голландии. Из флотских команд судов эскадры адмирала Тета был сформирован, под началом контр-адмирала Эллиота, десантный отряд в составе 87 штаб- и обер-офицеров и 3000 нижних чинов. Этот отряд, перевезенный на английских транспортах в устье Шельды, занял о-ва Северный и Южный Бевеленд и в конце апреля на судах отряда Кроуна возвратился в Англию, на Норский рейд.

Во время пребывания эскадры Тета в Англии часть провизии и боеприпасов предполагалось доставлять из России на транспортах и вообще предписывалось соблюдать строгую экономию. При уходе из Кронштадта на суда эскадры было погружено до 15 тыс. пудов пеньки с целью обменять ее в Англии на готовый такелаж, а также некоторое количество меди в уплату за медь, употребленную в английских адмиралтействах на обшивку архангельских кораблей и фрегатов «Автроил» и «Архипелаг».

В зимнее крейсерство посылались только те из балтийских кораблей, которые были обшиты медью и в достаточной степени укомплектованы командой. Надо сказать, что большинство судов не имело полного военного экипажа. Признанные годными к плаванию два корабля из бывшей Сенявинской эскадры в продолжение зимы велено было подремонтировать и приготовить к походу, а все остальные суда, находившиеся, согласно Лиссабонскому трактату, в Англии «на сохранении», после определения их стоимости были куплены английским правительством.

В мае 1814 г. флот, под командованием Тета, отправился к своим портам, а отделившаяся от него эскадра Кроуна перевезла часть гвардии из Шербурга в Кронштадт, после чего Кроун перевез на 15 судах (13 кораблей, фрегат и бриг) из Либавы в Кронштадт 2-ю гвардейскую дивизию.

В Отечественную войну морские команды, действовавшие в составе сухопутных войск, продемонстрировали отменную храбрость и стойкость в сражениях и способность умело и быстро исполнять возлагаемые на них важные поручения. Главнейшие задачи береговой службы возлагались на гвардейский экипаж.

В 1797 г. бывшая до того времени в дворцовом ведомстве команда придворных гребцов была соединена с командами придворных яхт и передана в ведение Адмиралтейств-коллегии. Из соединения этих частей 16 февраля 1810 г. было приказано сформировать «Морской гвардейский экипаж», первоначально включавший четыре роты и впоследствии увеличенный до восьми. При экипаже состояли артиллерийское отделение, имевшее две полевые пушки, нестроевая ластовая рота и музыкальный хор. Экипировка

экипажа несколько отличалась от тогдашней общей морской, а его снабжение включало и такие «сухопутные» принадлежности, как шанцевый инструмент и обоз. Вновь сформированный экипаж нес не только морскую службу, в частности, на придворных яхтах, что предполагало участие в морских торжествах и смотрах, но и как состоящий в гвардейском корпусе — и сухопутную службу, т. е. должен был выполнять обязанности городского караула, участвовать в смотрах, парадах и т. п. Несмотря на трудности сочетания таких разнородных обязанностей, гвардейский экипаж каждую из них исполнял вполне удовлетворительно. Но главной заслугой незадолго до войны сформированной морской гвардии следует считать ее выдающуюся боевую деятельность.

В Отечественную войну 1812 г. гвардейский экипаж, встретив неприятеля у Витебска, находился при армии во время отступления ее до Москвы, а потом, при изгнании врага из пределов России и преследовании его, прошел до Парижа. Малочисленный строевой состав экипажа, по временам уменьшаемый исполнением особых поручений, не имел возможности принимать участие во многих сражениях, но зато знание морского дела давало ему возможность оказывать важные услуги армии на другом поприще. При передвижениях войск преимущественно на моряков возлагались обязанности пионеров и понтонной команды: им поручалось наводить и разрушать мосты, устраивать переправы через реки, возводить мостовые укрепления, исправлять и пролагать дороги для продвижения нашей армии и портить, делать их труднопроходимыми для неприятеля. Благодаря разносторонней служебной практике, присущей вообще морякам сметке и находчивости все возлагаемые на экипаж работы исполнялись до того быстро и результативно, что нередко заслуживали благодарности сухопутного командования, в числе которого был даже крайне нещедрый на похвалы граф Барклай-де-Толли. Малочисленная же артиллерия гвардейского экипажа находилась с гвардией во многих сражениях — от Бородина до Парижа, например: при Бауцене, Дрездене, Лейпциге.

Первое значительное сражение, в котором участвовал гвардейский экипаж, произошло 9 мая 1813 г. в Саксо-

нии, под Бауценом. Здесь, с двумя батальонами гренадер, экипажу пришлось, находясь в первой линии, удерживать позицию под сильным перекрестным огнем неприятельской артиллерии, поражающей с фронта и фланга.

Но блистательнейшим подвигом экипажа было дело того же 1813 г., 16—18 августа, в Богемии, под Кульмом, когда французский корпус Вандама упорно стремился отрезать путь нашей армии, спускавшийся с гор на дорогу, ведущую в Теплиц. Здесь, под командованием известного генерала А. В. Ермолова, гвардейский экипаж, в составе первой гвардейской дивизии, в кровопролитном бою с таким успехом отражал отчаянные атаки неприятеля, что удостоился заслужить, наравне со старейшим в русской гвардии Преображенским полком, высшую боевую награду — Георгиевское знамя. О кровопролитности дел под Бауценом и Кульмом можно судить по тому, что в этих двух сражениях в гвардейском экипаже убито, ранено и пропало без вести около 100 нижних чинов, а из числа 14 офицеров трое убитых и шестеро раненых.

После взятия Парижа экипаж, простояв там два месяца, на исходе мая 1814 г. перешел в Гавр, откуда на фрегате «Архипелаг», принадлежавшем к эскадре адмирала Тета, возвратился в Кронштадт и 30 июля в составе гвардии торжественно вошел в столицу через только что построенные у Нарвской заставы деревянные триумфальные ворота, впоследствии замененные существующими ныне каменными.

Кроме гвардейского экипажа в сухопутных военных действиях принимал участие и 75-й флотский экипаж Черноморского флота, состоявший по тогдашнему комплекту из четырех рот. Среди 16-тысячного авангарда под командованием Винценгероде в конце 1812 г. находилось около 300 моряков этого экипажа. При действующей армии черноморцы, исполняя наряду с понтонными и пионерными ротами те же обязанности и с таким же успехом, как и гвардейский экипаж, участвовали в некоторых сражениях и, в частности, во взятии Парижа. Иногда отдельных офицеров и небольшие морские команды прикомандировывали к армии; так, например, командир черноморского корабля «Правый», капитан 2-го ранга Додт,

откомандированный в Польшу, к армии Барклая-де-Толли, вооружил на Висле шесть канонерских лодок и с ними весной 1813 г. находился при осаде и взятии крепости Торн, потом участвовал в нескольких сражениях.

### **Опала и царская милость**

В 1810 г. Д. Н. Сенявин по указанию Александра I был назначен на второстепенную должность командира Ревельского порта.

Когда началась Отечественная война 1812 года и народы России поднялись на защиту своей Родины, Дмитрий Николаевич Сенявин направил Александру I прошение назначить его в действующую армию, чтобы с оружием в руках защищать Отечество. Император собственноручно на этом прошении написал: «Где? В каком роде службы? И каким образом?» Прославленный флотоводец был обижен и оскорблен таким ответом. Отвечая на поставленные Александром I оскорбительные вопросы, он писал: «Буду служить таким точно образом, как служил я всегда и как обыкновенно служат верные и приверженные русские офицеры» [3. С. 90].

В 1813 г. Д. Н. Сенявин был уволен в отставку и поселился в Петербурге. Царские чиновники вспомнили о нем только в 1825 г., когда назревала новая война с Турцией. Его вернули на службу в военно-морской флот и назначили командующим Балтийским флотом. В приказе о возвращении Д. Н. Сенявина на службу император Николай I написал: «Принять прежним старшинством и объявить, что я радуюсь видеть опять во флоте имя, его прославившее» [3. С. 94]. В 1826 г. он был произведен в адмиралы.

В должности командующего флотом Сенявин прослужил до 1830 г., совершая ежегодные плавания. В 1827 г. подчиненная ему эскадра Балтийского флота под командованием контр-адмирала А. С. Гейдена совместно с англо-французскими кораблями разгромила турецкий флот в знаменитом Наваринском сражении. Успех русской эскадры в этом сражении во многом был обеспечен Д. Н. Сенявиным, который как командующий Балтийским флотом многое сделал для того, чтобы подготовить корабли к дальнему походу и боевым действиям на Средиземном море. Им лично были подобраны командиры кораблей и многие офицеры эскадры А. С. Гейдена, которые вместе с Сенявиным принимали участие в Дарданельском бою и Афонском сражении. Поэтому неслучайно Дмитрий Николаевич Сенявин вместе с героями Наварина был награжден алмазными знаками ордена Александра Невского [3. С. 94].

Таким образом, после долгих лет опалы он вновь вернулся в ряды Российского военно-морского флота, в боевую ле-



топись которого вписал яркие страницы беззаветного служения Отечеству.

Дмитрий Николаевич Сенявин скончался 5 апреля 1831 г. на 68 году жизни. Похоронен в соборе Александро-Невской лавры в г. Санкт-Петербурге.

Адмирал Д. Н. Сенявин ушел из жизни, но его ученики, будущие герои Синопа и Севастополя, продолжали достойно хранить честь Российского флота и приумножать его заслуги перед Родиной и славные военно-морские традиции.

## **Флотоводческое искусство Д. Н. Сенявина**

Дмитрий Николаевич Сенявин по праву принадлежит к числу выдающихся флотоводцев Российского флота конца XVIII — начала XIX вв. Его флотоводческое искусство формировалось на базе передовой школы отечественного военно-морского искусства, основанной Петром Великим и развитой дальше его талантливыми преемниками адмиралами Г. А. Спиридовым и Ф. Ф. Ушаковым. Он полностью воспринял все лучшее, что было создано до него прославленными флотоводцами России и со своей стороны внес существенный вклад в дальнейшее развитие военно-морского искусства. Д. Н. Сенявин рос и воспитывался как военный моряк под руководством передовых офицеров и адмиралов российского флота. Но особенно большое влияние на формирование его как командира корабля и соединения оказал Федор Федорович Ушаков, под руководством которого он участвовал в сражениях у о-ва Фидониси и м. Калиакрия, а затем командовал линейным кораблем и отрядом кораблей в составе Средиземноморской эскадры, возглавляемой Ф. Ф. Ушаковым, и под его непосредственным руководством участвовал в освобождении Ионических островов.

Д. Н. Сенявин последовательно прошел через все должности корабельного офицера, на которых в нем постепенно формировались необходимые качества и приобретались знания и навыки военного моряка, без чего невозможно стать настоящим флотоводцем. Получив хорошее военно-морское образование, он последовательно выполнял на кораблях должности вахтенного офицера, коман-

дира небольшого парусного судна, командира фрегата, командира линейного корабля и отдельного отряда кораблей. Нормальное прохождение службы, давшее большой командирский опыт, прекрасные способности и исключительно добросовестное отношение к военно-морской службе благотворно сказались на всесторонней подготовке его к самостоятельному командованию крупными соединениями кораблей и флотом, а также к решению тактических и стратегических задач в самых сложных условиях.

Адмирал Д. Н. Сенявин, так же, как и его учитель Ф. Ф. Ушаков, рассматривал военно-морской флот в качестве важнейшей составной части вооруженных сил Российского государства и одного из главных инструментов достижения внешнеполитических целей и, как морской офицер, а затем и адмирал делал все для того, чтобы укрепить военно-морское могущество Родины. Поэтому не случайно, что он в период царствования Александра I, который недооценивал военно-морской флот и не уделял ему должного внимания, решительно выступал против тех, кто считал, что Россия — сухопутная держава и флот ей не нужен, как это, например, утверждал маркиз де Траверсе, пользовавшийся особым покровительством императора. Выступая против мнений маркиза де Траверсе и ему подобных иностранцев, находившихся на русской службе, Д. Н. Сенявин писал: «Они рассуждают и решают важные вопросы, например, надобен ли России флот или нет, они отвечают, что можно легко обойтись без флота, были бы только солдаты, к тому же прибавляют, что держание флота дорого стоит... Эти говоруны ничего не знают и не понимают, они похожи, как кажется мне, на глупых тетеревов глухих, бормочут с ними одинаково, с той только разницей, что тетерева во время бормотания вредные для себя, а наши птицы вредят много государству, их слушают и соглашаются иногда с ними» [4. С. 109].

Адмирал Д. Н. Сенявин как флотоводец внес большой вклад в развитие не только отечественного, но и мирового военно-морского искусства в области стратегического использования сил флота и тактики ведения морского боя. Ему присуще было умение глубоко и всесторонне анализировать обстановку с учетом различных факторов —

политических, военных, географических, морально-психологических качеств как своего личного состава, так и противника.

Стратегические планы, разрабатывавшиеся им, отличались глубоким пониманием всех особенностей обстановки и трезвыми оценками соотношения сил на театре, сильных и слабых сторон противника и умением использовать их в своих интересах. Командуя крупной группировкой вооруженных сил на удаленном Средиземноморском театре, Д. Н. Сенявин, исходя из конкретной обстановки и, если этого требовали интересы Российского государства, и военно-морского флота, часто принимал такие решения, которые противоречили официальным установкам вышестоящего командования и даже самого императора.

Одной из важнейших особенностей Д. Н. Сенявина, характеризующей его как крупного стратега, было умение выбирать главное направление боевых действий флота на театре. Это ярко проявилось во время Средиземноморской кампании при ведении боевых действий под его руководством в Адриатическом море и в Архипелаге. Он с глубоким пониманием обстановки на театре и его географических особенностей умел распределять силы флота между главным и обеспечивающим направлениями боевых действий, а тогда, когда обстановка на театре коренным образом менялась, как это было, например, при объявлении Турцией войны России в 1806 г., он мог быстро переразвертывать силы с учетом важности поставленных задач.

Д. Н. Сенявин прекрасно понимал, что в вооруженной борьбе с сильным и опытным противником невозможно обеспечить превосходство в силах на всех направлениях, в любом месте и повсюду вести наступательные действия, поэтому превосходство (и в стратегическом, и тактическом масштабах) в силах на главном, решающем направлении он всегда стремился создавать за счет группировок сил, действовавших на второстепенных направлениях.

Адмирал Д. Н. Сенявин показал ряд замечательных примеров умелого сочетания наступательных и оборонительных действий. Так, в ходе наступления против фран-

цuzов на Далматинском побережье умело организовал надежную оборону Ионических островов, особенно базы флота на о-ве Корфу, ограниченными силами. То же самое было сделано и при ведении боевых действий в Эгейском море, где основные силы эскадры блокировали Дарданеллы, а десантные войска обороняли базу флота на о-ве Тенедос при поддержке лишь нескольких кораблей.

Гармоничное сочетание наступательных и оборонительных действий было осуществлено и при проведении самостоятельных операций флота в Адриатическом море в 1805—1806 гг., когда одни корабли вели активные боевые действия по нарушению морских перевозок противника, а другие в это же время надежно защищали свои торговые суда от нападения французских кораблей.

Д. Н. Сенявин, так же, как и его учитель Ф. Ф. Ушаков, понимал огромную важность хорошо организованного взаимодействия армии и флота при решении стратегических и тактических задач на морском театре военных действий. Еще будучи молодым офицером по особым поручениям при князе Г. А. Потемкине, он на основании опыта русско-турецкой войны 1787—1791 гг. пришел к глубокому убеждению, что при действиях на приморских направлениях наилучшие результаты достигаются только при умело организованном взаимодействии морских и сухопутных сил. Этот опыт он с большой эффективностью использовал (и во многом обогатил его) в совместных действиях армии и флота в Адриатическом море в 1805—1806 гг.

Следуя лучшим традициям российских флотоводцев, адмирал Д. Н. Сенявин как командующий вооруженными силами на морском театре особое внимание уделял вопросам стратегического и боевого управления силами, проявляя при этом самостоятельность, твердость, оперативность, целеустремленность, разумную инициативу и гибкость мышления, способствовавшую глубокому и всестороннему пониманию сущности сложившейся обстановки на театре и перспектив ее развития. Он всегда с чувством большой ответственности и знанием дела подходил к принятию любого решения, даже если оно расходилось с мнением вышестоящего начальства.

Приняв решение, Д. Н. Сенявин добивался непременно его выполнения. При достижении намеченных целей он, как правило, проявлял большую решительность, а там, где это нужно было, то и разумную осторожность и даже дипломатическое искусство, как, например, в Лиссабоне, когда его эскадра оказалась «между двух огней» — между французами и англичанами — и нужно было в этой чрезвычайно сложной ситуации принимать исключительно ответственное решение, не уронив при этом ни чести флага Российского флота и России, ни своего достоинства. И Дмитрий Николаевич Сенявин нашел в этом, казалось бы, безвыходном положении единственно правильное решение, обеспечившее сохранность эскадры.

Как организатор и руководитель боевых действий крупной группировки вооруженных сил на Средиземном море Д. Н. Сенявин постоянно держал в своих руках все нити стратегического и боевого управления силами, опираясь при этом на инициативных, смелых и хорошо знающих свое дело флагманов и командиров кораблей. Будучи уверенным в помощниках, он доверял им и всячески поощрял разумную с их стороны инициативу, направленную на наилучшее выполнение поставленных боевых задач.

Адмирал Д. Н. Сенявин оставил глубокий след в развитии многих областей военно-морского искусства. Российский флот под его командованием успешно решал широкий круг задач, в числе которых были: поддержка приморского фланга сухопутных войск, включавшая в себя артиллерийское содействие, высадку морских десантов и воинские перевозки; нарушение морских коммуникаций противника и защиту своих морских сообщений; блокадные действия и ведение морских боев и сражений с целью уничтожения корабельных сил противника и завоевания господства на море. При решении этих задач Д. Н. Сенявин внес свой вклад в развитие тактики флота. Но особенно много он сделал в области тактики ведения морского боя и совместных действий армии и флота, и прежде всего в такой наиболее сложной их форме, как высадка десанта для взятия морских крепостей.

Взятие с помощью десантов крепостей Святой Мавры, Каттаро и Тенедос является классическим примером хо-

рошо спланированных, организованных и прекрасно выполненных совместных действий сухопутных и морских сил по овладению сильными приморскими крепостями. В этих действиях Д. Н. Сенявин проявил большую личную храбрость и высокое тактическое искусство, которое выражалось в умении организовать четкое взаимодействие между десантом и поддерживающими его с моря кораблями. Новым в организации артиллерийской поддержки десанта, примененной Д. Н. Сенявиным при взятии турецкой крепости на о-ве Тенедос, являлось непрерывное сопровождение наступающих артиллерийским огнем кораблей, что стало возможным благодаря хорошо отработанной корректировке огня корабельной артиллерии.

Полностью восприняв и глубоко осмыслив маневренную тактику своего учителя адмирала Ф. Ф. Ушакова, Д. Н. Сенявин с большим успехом применил ее и творчески развил дальше в бою у Дарданелл и особенно в Афонском сражении. В Афонском сражении нашло отражение все многообразие тактических приемов маневренной тактики парусного флота России, разработанных Ф. Ф. Ушаковым и Д. Н. Сенявиным. Афонское сражение по оригинальности тактического замысла и искусству его выполнения не имело себе равных в истории военно-морского искусства и по праву может считаться вершиной тактического искусства парусного флота.

Флотоводцы на Западе обычно предпочитали, согласно требованиям линейной тактики, производить атаку неприятельского флота из строя однокильватерной колонны. Нельсон в Трафальгарском сражении атаковал франко-испанский флот двумя колоннами. Ф. Ф. Ушаков в сражениях у Тендры и м. Калиакрия атаковал турецкий флот из строя трех кильватерных колонн. А Д. Н. Сенявин в Афонском сражении тактическое развертывание эскадры и нанесение удара по неприятельскому флоту произвел пятью тактическими группами кораблей, что обеспечило ему наиболее безопасное сближение под огнем противника и ускорило занятие кораблями назначенных позиций для атаки неприятеля. Но выполнение этого маневра было связано с большими трудностями, особенно в организации взаимодействия между тактическими

группами и управления силами в бою. Вот почему никто из флотоводцев до Афонского сражения и после него в эпоху парусного флота не шел на такое сложное боевое построение сил, как это сделал Д. Н. Сенявин.

В Афонском сражении Д. Н. Сенявин блестяще осуществил и такой сложный тактический маневр, как нанесение мощного артиллерийского удара по флагманским кораблям в центре с одновременным охватом авангарда. Этот маневр спустя сто лет применил японский адмирал Того в Цусимском сражении, и многие буржуазные историки незаслуженно приписали ему приоритет в применении такого тактического способа ведения эскадренного боя.

В этом способе обращает на себя внимание также сосредоточение Д. Н. Сенявиным на направлении главного удара двойного превосходства в силах при наличии у противника полуторного превосходства в численности кораблей и орудий. Конечно, применение данного способа было связано с определенным риском, так как остальным четырём кораблям предстояло сковать боем авангард и арьергард противника, насчитывавшие 15 кораблей. Но зато такое распределение сил между направлениями главного и обеспечивающего удара позволило Д. Н. Сенявину добиться блестящей победы.

Пожалуй, вершиной тактического искусства, продемонстрированного Д. Н. Сенявиным в Афонском сражении, была атака двумя кораблями одного корабля противника с одного борта из предельно сомкнутого строя. Этот сложный тактический прием никто и никогда не применял, так как он требовал исключительно высокой морской выучки личного состава и большой слаженности действий кораблей в бою.

Самым сложным вопросом в морском бою является управление силами. Д. Н. Сенявин в Афонском сражении дал блестящий пример гибкого и непрерывного управления. Несмотря на превосходство в силах и исключительно упорное сопротивление турок, сложность тактического замысла боя и быстро меняющуюся обстановку, Д. Н. Сенявин не упускал нитей управления силами от начала сложного тактического развертывания кораблей под огнем противника и до конца боя.

Успех эскадры Д. Н. Сенявина в Афонском сражении и других боевых действиях на Средиземном море в значительной мере обеспечивался высоким уровнем подготовки личного состава, чему Д. Н. Сенявин уделял большое внимание. В процессе боевой подготовки он сначала обучал экипаж каждого корабля, а затем переходил к совместным учениям кораблей в составе эскадры. Считая ключевыми фигурами на корабле командиров и комендоров, так как от них главным образом зависит полнота реализации принципа сочетания маневра и огня, Д. Н. Сенявин в процессе боевой подготовки флота особое внимание обращал на обучение именно этой категории личного состава. Благодаря его неусыпным заботам, командиры кораблей были настолько хорошо натренированы в управлении кораблем, что могли выполнить маневр любой сложности, и это прекрасно доказали в Афонском сражении. То же самое можно сказать и о комендорах, которые значительно превосходили комендоров противников как в обеспечении высокой скорострельности орудий, так и точности стрельбы.

Другими решающими факторами, обеспечивавшими русскому флотоводцу победу над превосходящими силами противника, являлись высокие морально-боевые качества матросов и офицеров, что также находилось в центре его внимания при обучении и воспитании подчиненных. Матросы и офицеры любили своего адмирала за справедливость и гуманное отношение к ним, за его постоянную заботу о моряках. Д. Н. Сенявин пользовался огромным авторитетом и уважением у своих подчиненных и умело использовал их высокие патриотические чувства в интересах повышения боевой мощи российского флота.

Свое благородное и гуманное отношение к матросам он особенно ярко выразил в приказе контр-адмиралу Гейдену, отправляя его во главе балтийской эскадры на Средиземное море в августе 1827 г.: «...Весьма важным считаю обратить особенное внимание вашего сиятельства на обхождение гг. командиров и офицеров с нижними чинами и слушателями. Сделанные мною замечания на сей предмет показывают мне, что гг. офицеры имеют ложные правила в рассуждении соблюдения дисциплины своих



подчиненных. Нет сомнения, что строгость необходима в службе, но прежде всего должно научить людей, что им делать, а потом взыскивать на них и наказывать за упущения. Надлежит различать невольное от умышленного или пренебрежительного: 1) требует иногда снисхождения 2) немедленного взыскания без послабления... Начальники и офицеры должны уметь возбудить соревнование к усердной службе в своих подчиненных, ободрением отличнейших. Они должны знать дух русского матроса, которому иногда «спасибо» дороже всего. Непристойные ругательства во время работ не должны выходить из уст офицеров, а неисправность и проступки матросов наказуются по установленной военной дисциплине. Так как может случиться, что ваша эскадра будет употреблена на военные действия, то тем паче должны гг. командиры и офицеры приобрести к себе искреннюю любовь подчиненных, дабы с лучшею пользою употребить их в нужное время... Предлагаю вашему сиятельству всякий раз, когда представится удобность, посещать корабли и фрегаты, в команде вашей состоящие, осматривать во всех частях исправность оных, содержание людей, больных и испытывать знания матросов в экзерцициях. Сверх того слабые познания матросов, особенно в обращении с артиллериею, поставляют вас в непременную необходимость, как возможно чаще обучать их пушечной экзерциции и довести их до надлежащих успехов по сей части, ибо артиллерия решает победы» [11. С. 160—161].

В условиях крепостнической России и палочной дисциплины, насаждавшейся в царской армии и флоте Николаем I, подобный приказ, проникнутый заботой о нижних чинах, мог издать только такой прогрессивный флотоводец, как Дмитрий Николаевич Сенявин, отличавшийся своими демократическими взглядами и смотревший на матросов не просто как на подчиненных, а прежде всего как на верных защитников Отечества. Поэтому не случайно, что император Александр I после возвращения Д. Н. Сенявина из Средиземноморской экспедиции в Санкт-Петербург вместо вручения ему высоких наград за выдающиеся победы над турками и французами уволил его с военно-морской службы с половиной пенсии.

Однако среди прогрессивной части российской общест-венности, в том числе и в среде передовых офицеров армии и флота, он пользовался исключительным уваже-нием и любовью. Когда Д. Н. Сенявин закончил боевые действия на Средиземном море и возвращался на Родину, офицеры его эскадры, обращаясь к своему адмиралу, пи-сали: «Ваше превосходительство, Вы в продолжении че-тырехлетнего главного начальства над нами... показали нам доброе свое управление. Как искусный воин, будучи неоднократно в сражениях с неприятелями, заставляли нас как сотрудников своих всегда торжествовать победу. Как добрый отец семейства, вы имели об нас попечение, и мы не знали нужды, а заботу и труд почитали забавою... Вы своим примером и наставлением, одобряя за добро и уме-ренно наказуя за преступления, исправили наши нравы и отогнали пороки» [17. С. 275].

Декабристы, готовившие свержение самодержавного строя и установление в России демократической респуб-лики, в случае успеха восстания предполагали поставить Дмитрия Николаевича Сенявина во главе временного пра-вительства России [13. С. 153].

Но царское правительство и чиновники Морского ми-нистерства относились к Д. Н. Сенявину если не враж-дебно, то, во всяком случае, старались всячески прини-зить его роль в развитии отечественного флота и военно-морского искусства.

Выдающиеся заслуги Дмитрия Николаевича Сенявина перед Родиной и Военно-морским флотом в дореволюци-онной России не были должным образом оценены, а его имя надлежащим образом увековечено. Лишь в конце XIX в. по настоянию общественности его именем был на-зван один из броненосцев береговой обороны.

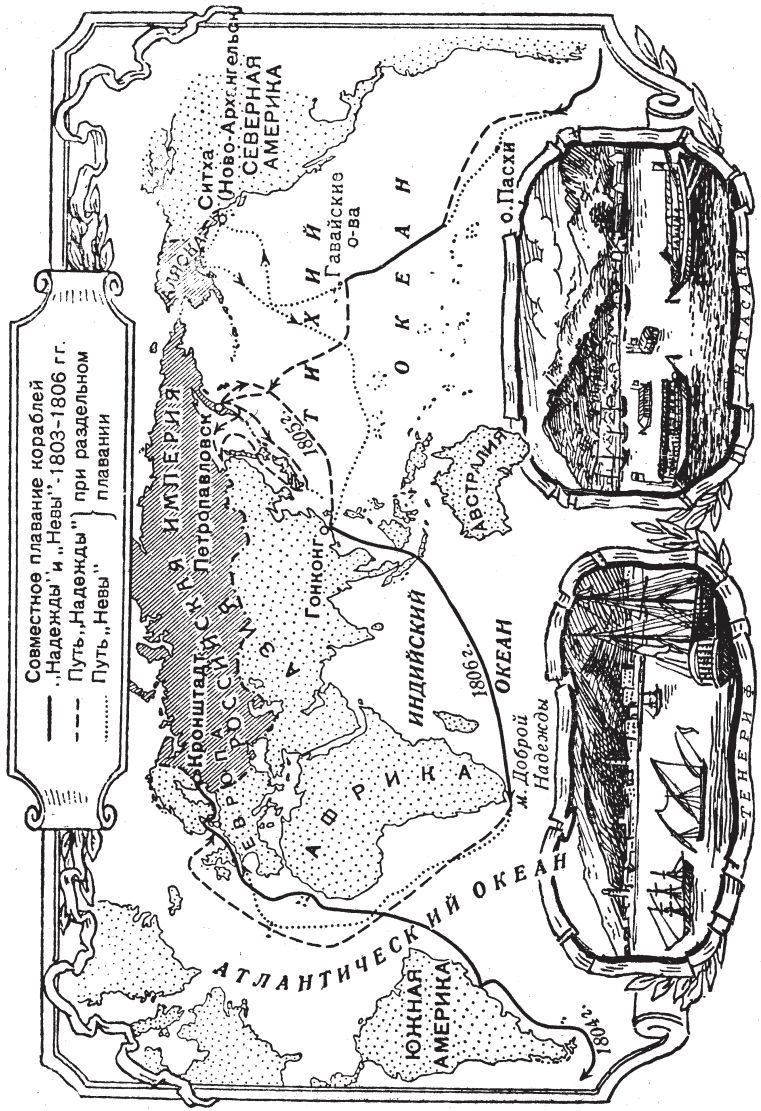
## Литература

1. Боевая летопись русского флота. М., 1948.
2. *Броневский В.* Записки морского офицера в продолжении кампа-нии на Средиземном море под командованием вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 г. СПб. 1836—1837.
3. *Гончаров В.* Адмирал Сенявин. М.—Л., 1945.
4. *Дивин В., Фокеев К.* Адмирал Д. Н. Сенявин. М., 1952.

5. Записки флота капитан-лейтенанта Егора Метаксы. Пг., 1915.
6. История военно-морского искусства. М., 1963. Т. 1—2.
7. История русской армии и флота. М., 1913. Т. 9.
8. Краснознаменный Черноморский флот. М., 1979.
9. Материалы к истории русского флота. СПб, 1895. Ч. 15.
10. Морской атлас. Т.3. Военно-исторический. Ч.1. Описание к картам. М., 1959.
11. *Новиков Н. В.* История военно-морского искусства. Л., 1940. Ч.2.
12. Русские и советские моряки на Средиземном море. М., 1978.
13. Русское военно-морское искусство. М., 1951.
14. *Семин Г. Н.* Город-герой Севастополь. Симферополь, 1949.
15. *Скалковский Р.* Жизнь адмирала Федора Федоровича Ушакова. СПб, 1856.
16. *Тарле Е. В.* Экспедиция адмирала Д. Н. Сенявина в Средиземном море (1805—1807 гг.). М., 1954.
17. *Шапиро А. Я.* Адмирал Д. Н. Сенявин. М., 1952.
18. *Щербачев О.* Афонское сражение. Пг., 1916.

## **Кругосветные плавания и географические открытия военных моряков**

Военные моряки России совершили многие кругосветные плавания, проложили путь русскому флагу в отдаленные океаны. Первая мысль о необходимости морского сообщения с нашими колониями в Америке возникла во второй половине XVIII века и была близка к осуществлению экспедицией капитана Муловского. Однако неожиданная война со шведами остановила отправление экспедиции, а затем более важные политические обстоятельства отвлекли внимание правительства на другие вопросы, и самая идея о пользе кругосветных плаваний начала казаться несбыточной фантазией. Но подобные мысли, осуществление которых вызывается насущными государственными потребностями, могут забываться только временно и забываться с тем, чтобы при первом удобном случае возникнуть с новой силой. Так было и с нашими кругосветными плаваниями. В шведскую войну, остановившую отправление Муловского, на корабле, которым он командовал, находился мичман Крузенштерн, уже тогда выдававшийся своим образованием и служебной энергией. Весьма естественно, что разговоры о подробностях снаряжения кругосветной экспедиции и сожаления об ее



Карта маршрута первого русского кругосветного плавания

остановке уже тогда произвели сильное впечатление на любознательного юношу, и заронили в нем первые мысли о той благотворной деятельности, которая впоследствии прославила его имя и принесла такую пользу нашему флоту и государству.

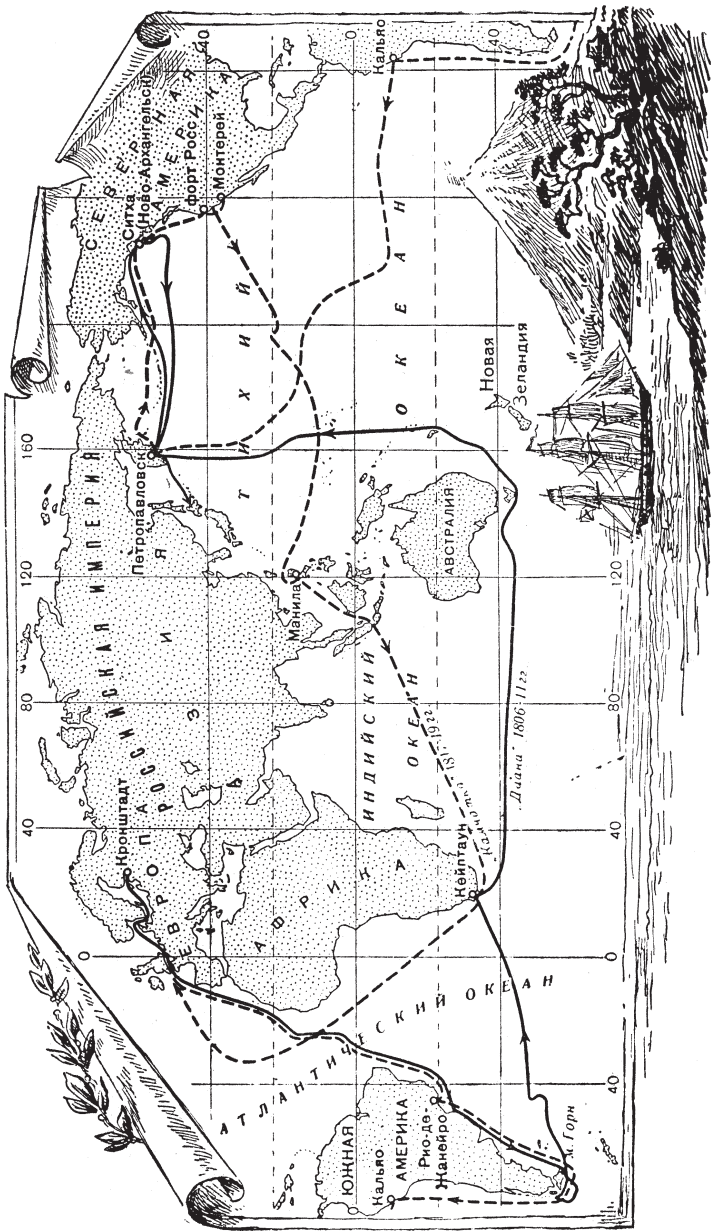
Отправленный в чине лейтенанта волонтером на английский флот, Крузенштерн, находясь на мысе Доброй Надежды, воспользовался первым представившимся ему случаем для посещения китайских портов, в которых он вернее мог оценить важность установления близких торговых сношений наших колоний с Китаем, возможных только при отправлении в колонии судов из Балтики. Собрав подробнейшие сведения и числовые данные, осязательно убеждающие в государственной пользе русских кругосветных плаваний, Крузенштерн, по возвращении в Россию, представил свой проект. Но предположения молодого моряка показались до того смелыми, что встретили неодолимые препятствия. К счастью, на помощь явились государственный канцлер граф Румянцев и адмирал Н. С. Мордвинов, исходатайствовавшие разрешение государя на осуществление проекта Крузенштерна. Под главным начальством его отправлены были на наш Дальний Восток снаряженные Российско-Американской компанией два небольшие купленные в Англии судна или, как их называли официально, «корабли Надежда и Нева». Командиром первого назначен был начальник экспедиции капитан-лейтенант Крузенштерн, а второго, того же чина, Лисянский, также служивший прежде волонтером на английском флоте. Цель экспедиции была доставление в наши американские колонии нужных для них предметов, принятие там груза промышленных пушных товаров, продажа или промен их в китайских портах на местные китайские товары и доставление последних в Кронштадт. К этой главной цели присоединилось еще производство в назначенных местах гидрографических исследований и доставление посольства в Японию для основания торговых сношений с этой страной. Посланником назначен был камергер Резанов, один из главных акционеров компании. Обоим судам дозволено было иметь военные флаги.

26 июля 1803 г. корабли вышли из Кронштадта, 14 ноября впервые в истории русского флота пересекли экватор, в феврале 1804 г. обогнули м. Горн. В Тихом океане в соответствии с планом корабли разошлись. Лисянский направился к о-ву Пасха, описал его побережье и ознакомился с бытом местных жителей. У Маркизских островов корабли вновь встретились и направились к Гавайским островам. Дальше их пути разошлись: «Надежда» пошла на северо-запад к Петропавловску, а «Нева» — на север к о-ву Кадьяк, а оттуда к о-ву Ситка. Лисянский описал о-в Кадьяк и ряд других островов в заливе Аляска и осенью 1805 г. с грузами компании перешел от архипелага Александра в Макао (Южный Китай).

Шлюп «Надежда» под командованием Крузенштерна в июле 1804 г. прибыл в Петропавловск, откуда, пополнив запасы продовольствия и воды, вышел к берегам Японии и 26 сентября стал на якорь в Нагасаки.

После переговоров посланника Н. В. Резанова о торговле России с Японией, завершившихся полной неудачей, Крузенштерн весной 1805 г. вернулся в Петропавловск. По пути он прошел через Цусимский пролив, западный берег Хоккайдо, пролив Лаперуза и южный берег Сахалина. Летом 1805 г. Крузенштерн из Петропавловска перешел к м. Терпения (о-в Сахалин), повернул на север, впервые описал и нанес на карту восточный берег Сахалина. Попытка его войти в Амурский лиман не удалась из-за его малых глубин. Осенью 1805 г. «Надежда» перешла из Петропавловска в Макао, где корабли экспедиции встретились и перешли вместе в Кантон, а затем через Индийский океан направились к родным берегам. У юго-восточного берега Африки в тумане корабли разошлись и дальнейший путь проделали самостоятельно. «Нева» без заходов проследовала до Портсмута и 5 августа 1806 г. возвратилась в Кронштадт. «Надежда» подошла к о-ву Св. Елены, не дождавшись «Невы», обогнула с севера Великобританию и в конце лета 1806 года прибыла в Кронштадт.

Удачное плавание первой русской кругосветной экспедиции было значительным шагом в развитии морской практической деятельности нашего флота. С этого времени начались постоянные отправления компанейских судов



Маршруты плаваний Головинна

в колонии и военных как на Дальний Восток, так и в другие океанские плаванья. Тотчас по возвращении Крузенштерна, в 1806 году, тот же корабль «Нева», под командой капитан-лейтенанта Гагемейстера, отправился в Ситху и был первым русским судном, посетившим Австралию.

Но независимо от дел Российско-Американской компании отправлялись наши военные суда в Тихий и другие океаны с целью гидрографических исследований, проверки сомнительных островов, внесенных на морские карты прежними мореплавателями, и для географических открытий. Так, в 1807 году 16-пушечный военный шлюп «Диана», под командой капитана 2 ранга В. М. Головнина, отправлен был для гидрографических исследований в водах Тихого океана, прилегающих к русским владениям в Азии и Америке, и также для доставления казенных грузов в Петропавловск.

25 июля 1807 г. лейтенант В. М. Головнин, командуя шлюпом «Диана» (300 т), отправился из Кронштадта к берегам Камчатки. Старшим офицером у него был В. И. Рикорд (впоследствии адмирал, академик). Дойдя до мыса Горн, «Диана» из-за встречных штормовых ветров была вынуждена изменить курс. В марте 1808 г. она направилась к мысу Доброй Надежды и в апреле прибыла в Саймонстаун. Здесь шлюп был задержан англичанами в связи с начавшейся англо-русской войной.

Английское правительство дало разрешение на свободный пропуск шлюпа даже в случае войны с Россией, но «Диана» была задержана на мысе Доброй Надежды, и только через тринадцать месяцев Головнин успел выйти в океан, несмотря на самый бдительный надзор своих тюремщиков. Осторожными англичанами шлюп был поставлен на 2 якоря в самом дальнем углу залива между английскими военными судами. Паруса были отвязаны, провизии и воды отпускали, конечно, в самом ограниченном количестве, соразмерно расходу. Приготовясь незаметно от англичан к продолжительному плаванью, Головнин в сумерки 15 мая 1809 года воспользовался NW-ым шквалом, единственным ветром, при котором возможен был выход из бухты, обрубил канаты, заворотился на шпринге по ветру, и под быстро привязанными штормовыми стакселями вышел в океан. Во избежание встречи с англичанами он, избрав дальний не



посещаемый судами путь и сделал 6000 миль, 25 июня бросил якорь у одного из островов Новогебридского архипелага. Этот молодецкий уход от опытного, зорко сторожившего неприятеля и такое дальнее плавание показывает, кроме отважности и находчивости командира, превосходное состояние и бравость команды шлюпа.

Корабль пересек Индийский океан, обогнул с юга Австралию и Тасманию и прибыл к островам Новые Гебриды. Отсюда он перешел в Петропавловск и весь 1810 г. плывал в северной части Тихого океана. В мае 1811 г., когда «Диана» перешла из Петропавловска к Курильским островам, Головнин произвел новую опись их центральной и южной групп.

Потом, в 1811 г., при съемке южной части Курильской гряды на острове Кунашире, съехав на берег, не подозревая враждебного отношения японцев, Головнин захвачен был ими вместе с бывшими с ним двумя офицерами и четырьмя матросами и оставался в тяжелом заключении до 1813 г.

Бывшие войны приостановили отправление судов в кругосветные плавания до 1813 года; но с этого времени, смотря по надобностям колоний, отправлялись суда, принадлежащие компании, военные, отвозившие казенные грузы для Камчатки и Охотска, и также посылаемые правительством для охранения владений компании от иностранных судов, занимающихся хищнической торговлей пушным товаром, а иногда и для поддержания власти компании над местными туземцами — колошами. Сначала суда отправлялись через три и два года, а с 1819 по



*Капитан Головнин на допросе  
в японском плену*

1825 г. — ежегодно. Во все это время в колонии ходило более 10 судов.

9 октября 1813 г. из Кронштадта на Дальний Восток вышел с грузами для Российско-американской компании корабль «Суворов» под командованием лейтенанта М. П. Лазарева. Он следовал курсом вокруг мыса Доброй Надежды, южнее Тасмании с заходом в Сидней (Австралия). На переходе из Сиднея в Русскую Америку на  $13^{\circ}00'$  ю. ш. и  $163^{\circ}30'$  з. д. Лазаревым была открыта группа Коралловых островов, названных островами Суворова. 18 ноября 1814 г. «Суворов» прибыл в Новоархангельск, а 23 июля 1815 г. из Новоархангельска направился в Лиму (Перу), откуда взял курс на Родину вокруг м.Горн. 15 июля 1816 г. «Суворов» возвратился в Кронштадт.

После неудачных попыток Чичагова в 1765—1766 гг. отыскать проход через Ледовитый океан в Тихий, войны и почти непрерывные ожидания их не позволяли и думать о подобном вопросе. Но когда в Европе настал мир, то тот



*Бриг «Рюрик».  
Художник  
Е. В. Войшвилло*

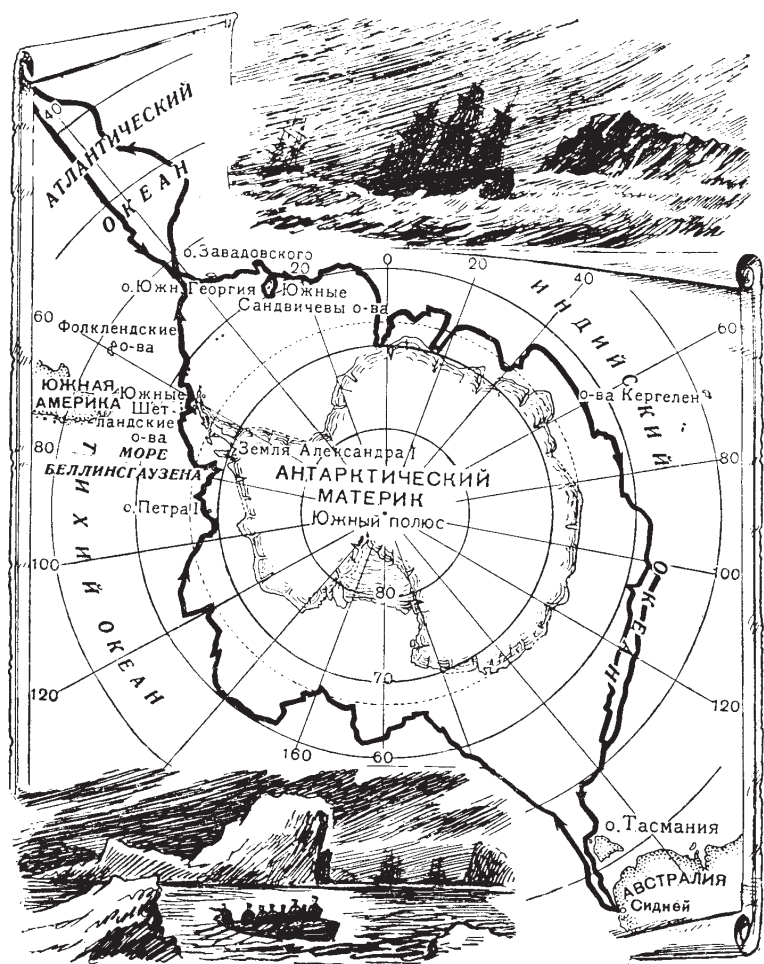
же граф Румянцев обратил внимание и на это важное, не в одном научном отношении, предприятие. На свой собственный счет построив, снарядив и снабдив всем необходимым для предстоящего плавания бриг «Рюрик», Румянцев поручил начальство над ним лейтенанту Коцебу, образованному моряку, ходившему с Крузенштерном на «Неве» в звании кадета. Главной целью экспедиции было, также как и экспедиции Чичагова, отыскание прохода из Тихого океана в Атлантический, но по другому направлению, следуя от Берингова пролива к востоку, вдоль берегов Америки. Затем Коцебу поручалось исследование малоизвестной части Океании.



*Командир брига  
«Рюрик» лейтенант  
Коцебу О. Е.  
(1788—1846 гг.)*

В июле 1815 г. из Кронштадта в кругосветное плавание вышел бриг «Рюрик» (180 т) под командованием лейтенанта О. Е. Коцебу. Обогнув мыс Горн, «Рюрик» в конце января 1816 г. прибыл в Консепсион (Чили), а 7 июля 1816 г. достиг Петропавловска. 3 июля Коцебу из Петропавловска прошел к о-ву Св. Лаврентия, затем в Берингов пролив. Следуя далее на северо-восток, Коцебу 20 июля вошел в обширный залив, которому было присвоено имя командира брига. После этого корабль повернул на запад, посетил залив Лаврентия, а затем, пройдя на юг, 26 августа стал на якорь у о-ва Уналашка. 3 сентября 1816 г. «Рюрик» снялся с якоря и последовал в тропическую часть океана. В 1817 г. бриг посетил о-в Пасхи, затем он плывал в водах Туамоту и Маршалловых островов, где был открыт ряд неизвестных ранее островов. Дальнейшим планам исследований помешала поломка бушприта и ранение командира. 16 августа 1817 г. «Рюрик» от о-ва Уналашка пошел вокруг мыса Доброй Надежды в Кронштадт, куда и прибыл 23 июля 1818 г.

В продолжение своего трехгодичного плавания Коцебу хотя не отыскал предполагаемого прохода, но успешно



*Карта маршрута экспедиции  
Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева  
вокруг Антарктиды*

исполнил много важных гидрографических работ и сделал несколько замечательных открытий. Важнейшим из них был осмотренный за Беринговым проливом обширный залив у берегов Америки, названный Зундом Коцебу. Кроме того, в Тихом океане, в восточной части Каролинского архипелага, открыто несколько групп островов и впервые указано на существование неизвестной еще в то время цепи островов Радак, лежащей по направлению, параллельному цепи Радак, южнее ее. Благодаря открытиям Коцебу, на карте Океании явились имена славных русских полководцев и моряков: Румянцева, Суворова, Кутузова, Спиридова, Чичагова, Крузенштерна, Гейдена и др.

В 1817 г. бывший командир шлюпа Диана капитан 2-го ранга В. М. Головнин. командуя военным шлюпом «Камчатка» следуя с грузом в Петропавловск и Новоархангельск, сделал также несколько съемок на принадлежавших России островах северо-восточной части Тихого океана.

По общему мнению российских моряков, проводимые ими географические исследования не имели аналогов в мире. И 1819 г. стал началом такого мероприятия, когда шлюпы «Восток» и «Мирный» под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева вышли из Кронштадта в антарктические воды для поисков Южного материка, а шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный», возглавляемые капитан-лейтенантами М. Н. Васильевым и Г. С. Шишмаревым, одновременно с ними пошли южным путем в арктические воды из Тихого океана.

В том же году лейтенант А. П. Лазарев повел шлюп «Новая Земля» на исследования Новой Земли. В 1820 г. из Петербурга для составления карт северного побережья Азии отправили экспедиции лейтенантов В. Ф. Анжу и Ф. В. Врангеля.

Корабли для антарктических и арктических экспедиций выбирались из судов обычных типов: шлюпов и транспортов, переоборудованных в шлюпы. Корабли были разными. Так, «Восток» водоизмещением 900 т был значительно быстрее «Мирного» и на 370 т тяжелее, но уступал прочностью корпуса и условиями жизнеобеспечения экипажа. Команда Ф. Ф. Беллинсгаузена состояла из 111 человек, М. П. Лазарева — 70. Точно так же различались

шлюпы арктической экспедиции «Открытие» и «Благонмеренный».

Все 4 корабля вышли в море 15 июля 1819 г. и после захода в Копенгаген и Портсмут 2 ноября прибыли в Рио-де-Жанейро. Там пути экспедиций разошлись. 15 декабря «Восток» и «Мирный» подошли к о-ву Южная Георгия, до этого бегло осмотренного Д. Куком. Начались географические открытия, и на картах появились имена участников экспедиций и известных соотечественников. Так, были открыты мысы Парядина, Демидова, Куприянова, залив Новосильского, острова Лескова, Торсона (после осуждения декабриста К. В. Торсона переименован в о. Высокий) и Завадовского.

Затем «Восток» и «Мирный» направились к Земле Сандвича, названной так Д. Куком, принявшим ряд небольших островов за мысы одной земли. Почитая великого мореплавателя, самый большой остров назвали его именем, а все отныне нанесенные на карты острова Южными Сандвичевыми. 16 января 1820 г. на  $69^{\circ}22'$  ю. ш. и  $2^{\circ}15'$  з. д. шлюпы вплотную подошли к покрытым бугристыми льдами берегам. Признаки материка были очевидными, но этому открытию не придали большого значения. Лишь много лет спустя, приплыв сюда на исследовательском судне «Норвегия», Лисер-Ларсен с гидросамолета обнаружат здесь очертания земли, и норвежцы назвали ее Землей Королевы Мод. Веками волновала человечество легенда о южном материке. Известный английский мореплаватель Джеймс Кук в 1772 г. организовал экспедицию в южные моря на кораблях «Резолюшн» и «Адвенчур». Но он не смог пробиться сквозь тяжелые льды далее  $71^{\circ}10'$  ю. ш. И Кук решил, что южный материк недостижим. Он писал: «Я обошел океан Южного полушария на высоких широтах и сделал это таким образом, что неоспоримо отверг возможность существования материка, который если и может быть обнаружен, то лишь близ полюса, в местах, не доступных для плавания..»

Риск, связанный с плаванием в этих необследованных и покрытых льдами морях в поисках южного материка, настолько велик, что я смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем это удалось мне».



*Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев  
у берегов Антарктиды.  
(Рисунок П. Я. Павлинова,  
гравировал Л. С. Быков)*

Авторитет Кука был столь велик, что после него никто из западноевропейских ученых не пытался опровергнуть его заявление.

Доказать ошибку Кука смогли только русские моряки. Мысль о необходимости дальнейшего изучения южно-полярных морей поддерживали многие русские моряки: В. А. Головнин, Г. А. Сарычев, И. Ф. Крузенштерн и другие.

Они неоднократно выступали против выводов Кука.

Но только в двадцатые годы прошлого столетия под влиянием прогрессивной общественности царское правительство вынуждено было согласиться на посылку двух экспедиций: северной полярной и южной антарктической. Наибольший успех был достигнут южной экспедицией, которая вошла одной из ярчайших страниц в историю исследования нашей планеты под названием «Первой русской антарктической экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева».

По своим качествам «Восток» и «Мирный» были плохо приспособлены для далекого и тяжелого плавания.

Начальником экспедиции и командиром «Востока» был назначен участник первого русского кругосветного плавания Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен. «Мирным» командовал тридцатилетний, но уже считавшийся одним из лучших моряков русского флота Михаил Петрович Лазарев. Под его руководством были проведены все подготовительные работы.

Личный состав отбирался в экспедицию из добровольцев. Желавших пойти в трудное плавание было очень много. Особенно тщательно подбирались офицеры. Экипажи были укомплектованы опытными и хорошо знающими свое дело отечественными моряками. Прогрессивные офицеры русского флота и ученые всеми силами помогали в организации экспедиции.

Виднейшие русские специалисты составили для экспедиции четыре инструкции, в которых, помимо детальной и подробной постановки задач, приводились разнообразные ценные советы по проведению научно-исследовательских работ, а также по сохранению здоровья экипажей шлюпов. «Не оставляйте без замечания ничего, что случится вам увидеть где-нибудь нового, полезного или любопытного»,— требовала инструкция. Руководителю экспедиции была предоставлена полная инициатива.

Русская антарктическая экспедиция оправдала все возложенные на нее надежды. Русские моряки на небольших парусных судах совершили кругосветное путешествие, побывали в местах, которые еще не посещались судами.

27 января 1820 года русские исследователи впервые подошли к шестому континенту. Так, в этот день, считающийся датой открытия Антарктиды, русские исследователи разрешили задачу, которую Кук считал неразрешимой. Только спустя сто с лишним лет здесь вновь побывали люди — норвежские китобои.

Русские моряки не только еще три раза достигали берегов Антарктиды, но и обошли этот материк. Кроме Антарктического материка, экспедиция Беллинсгаузена—Лазарева открыла 29 островов и одну коралловую мель, уточнив положение еще нескольких островов.

Отважные русские моряки провели в плавании 751 день, из них — 535 дней в Южном полушарии, 100 дней плава-



ние протекало во льдах. Шесть раз они заходили за Южный полярный круг. За время экспедиции русские моряки собрали богатейший научный материал, характеризующий антарктическую область.

Значительный научный интерес представляют наблюдения за льдами, течением. Участник экспедиции астроном Симонов провел серию ценнейших наблюдений, которые до него в Южном полушарии не проводились.

За время плавания в суровых условиях Антарктики русская экспедиция потеряла всего три человека. Два матроса сорвались в шторм с мачт при работе с парусами, а один умер от болезни, которой он болел уже давно.

По продолжительности плавания в столь отдаленных высоких южных широтах, по протяженности обследованных районов, по настойчивости и упорству в достижении намеченных целей русская антарктическая экспедиция до сих пор не имеет себе равных.

Научный подвиг первой русской антарктической экспедиции вызвал восхищение не только в России, но и за рубежом. Крупный немецкий специалист в области полярных стран Петерманн писал, что «...имя Беллинсгаузена можно поставить наряду с именами Колумба и Магеллана».

Кончилось антарктическое лето, а корабли и их экипажи, плавающие в непривычных условиях постоянного напряжения от возможности столкновения с айсбергами неизбежных штормов и повреждений от них, нуждались в отдыхе. 4 марта 1820 г. было решено следовать в Порт-Джексон (Сидней) по различным маршрутам.

В апреле экипажи встретились в Сиднее, а уже 8 мая вошли в тропическую часть Тихого океана. По пути уточнялись координаты ранее известных островов и открывались новые. На картах появлялись имена Моллера, Аракчеева, Волконского, Баркляя-де-Толли, Ермолова, Кутузова-Смоленского, Раевского, Остен-Сакена, Чичагова, Милорадовича, Грейга. Целая гряда была названа о-вами Россиян. Потом были открыты и обозначены на картах острова Лазарева, Восток, великого князя Александра, Михайлова (художника экспедиции) и Симонова. Лишь в сентябре шлюпы вернулись в Сидней, а 17 ноября они уже



*«Блангонамеренный» во льдах.  
(Гравюра Л. А. Кравченко)*

подходили к о-ву Маккуори, чтобы продолжить антарктическое плавание. А оно становилось все более тяжелым. Снег, плохая видимость, штормовое море, обледенение такелажа. 10 января был обозначен двумя событиями: достигли самой южной точки своего плавания —  $69^{\circ}21'$  ю. ш. и  $92^{\circ}38'$  з. д. и открыли остров, названный именем Петра I. А потом открытия пошли одно за другим: Земля Александра I и антарктические Ю. Шетлендские острова — Бородино, Малый Ярославец, Смоленск, Березина, Полоцк, Лейпциг, Ватерлоо, Три Брата, Романова, Мордвинова и Шишкова. 3 февраля шлюпы пересекли меридиан Петербурга, по существу завершив кругосветное плавание. Но оно продолжалось. Далее были заходы в Рио-де-Жанейро, Лиссабон и Копенгаген. 24 июля 1821 г., потеряв за время этого невероятно сложного плавания всего двух человек, шлюпы салютовали Кронштадту.

Это была уникальная экспедиция, если учесть, что только во льдах корабли плавали 100 дней и ни разу не разлучались, несмотря на различие в мореходных качествах. По своим научным океанографическим исследованиям результаты экспедиции превзошли все ожидания. Были опровергнуты мрачные прогнозы Джейм-

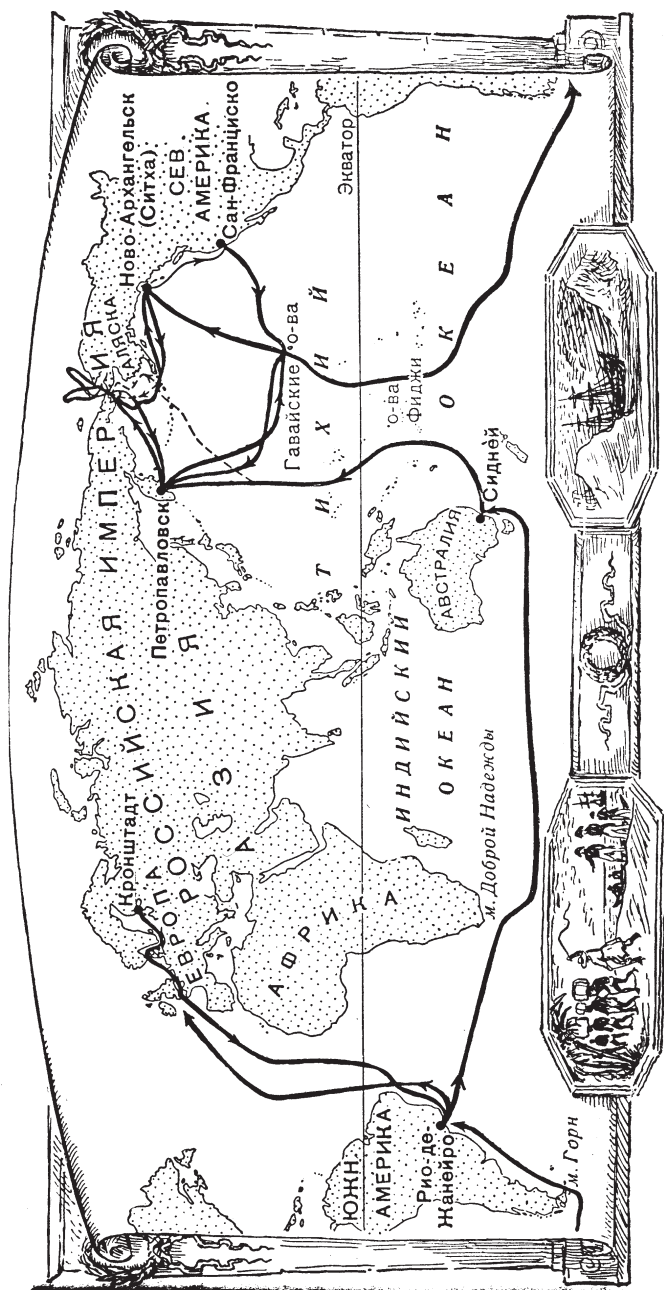
са Кука о том, что Южной Земли либо нет, либо попасть на нее невозможно, произведены ценнейшие океанографические исследования, открыто множество островов, откорректированы старые или сделаны новые карты. Впервые в истории результаты наблюдений дали возможность определить местоположение Южного магнитного полюса. И все это в условиях плавания на деревянных парусных кораблях размерами, не превышающими размеры современного катера.

В 1831 г. была издана книга Ф. Ф. Беллинсгаузена «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжении 1819, 1820, 1821 годов на шлюпах «Восток» и «Мирный» с приложением атласа».

Шлюпы арктической экспедиции «Открытие» и «Благонамеренный» под командованием капитан-лейтенанта Н. Васильева (начальник, экспедиции) и капитан-лейтенанта Г. С. Шишмарева вышли из Рио-де-Жанейро 28 августа 1819 г.

Целью экспедиции являлось исследование морского пути из Тихого океана в Атлантический через Берингов пролив и Северный Ледовитый океан. Корабли обогнули мыс Доброй Надежды и последовали на восток вокруг Тасмании в Сидней, куда прибыли в середине февраля 1820 г. После выхода из Сиднея 24 марта шлюпы расстались: «Открытие» направился в Петропавловск, куда прибыл 4 июля, а «Благонамеренный» пошел к о-ву Уналашка. В середине июля шлюпы встретились в заливе Коцебу, откуда направились на север, при этом «Открытие» достиг  $71^{\circ}6'$  с. ш., что на  $22'$  севернее места, которого достигла экспедиция Кука, а «Благонамеренный» —  $69^{\circ}1'$  с. ш. Дальнейшее плавание преграждали льды, и шлюпы сначала перешли к о-ву Уналашка, затем — в Петропавловск, а к ноябрю — в Сан-Франциско.

В феврале 1821 г. суда покинули Сан-Франциско и возвратились к Уналашке, откуда последовали на север. М. Н. Васильев 11 июля на  $60^{\circ}$  с. ш. открыл большой о-в Нунилак и описал его южный берег. Пройдя затем Беринговым проливом в Чукотское море, Васильев описал американский берег до  $70^{\circ}20'$  с. ш., откуда из-за льдов повернул обратно в Петропавловск. В это время Шишмарев описывал



Карта маршрута плавания экспедиции  
М. Н. Васильева и Г. С. Шишмарева

о-в Св. Лаврентия, затем прошел Берингов пролив и, достигнув  $70^{\circ} 13'$  с. ш., вынужден был повернуть обратно из-за тяжелых льдов. На обратном пути он закончил опись о-ва Св. Лаврентия и возвратился в Петропавловск. Оба шлюпа, проследовав через Гавайские острова и вокруг мыса Горн, в начале августа 1822 г. прибыли в Кронштадт.

Главная цель экспедиции Васильева — открытие на севере прохода из Берингова пролива в Атлантический океан — не была достигнута из-за непроходимости встреченного сплошного льда. Васильев, пройдя у берегов Америки за Ледяной мыс, принужден был воротиться, достигнув широты  $70^{\circ} 41'$  и долготы  $16^{\circ} 27'$ ; а Шишмарев у северного берега Азии не мог пройти далее мыса Сердце-Камень. Кроме трудного плавания в Ледовитом океане, деятельность экспедиции ограничилась несколькими съемками в Беринговом море и открытием там же острова Нукивок и по восточную сторону Каролинского архипелага группы из 16 островов, названной по имени шлюпа «Благонмеренный».

В 1819—1821 гг. кругосветное плавание на корабле Российско-Американской компании «Бородино» совершил лейтенант З. И. Панафидин. Корабль доставил в Русскую Америку железные изделия, морские припасы и тачкаж. Плавание проходило вокруг мыса Доброй Надежды, а обратно — вокруг мыс Горн.

В 1821—1822 гг. плавание из Кронштадта в Русскую Америку совершил принадлежавший Российско-Американской компании бриг «Рюрик» под командованием штурмана Е. А. Ключкова.

В 1822—1825 гг. 36-пушечный фрегат «Крейсер» под командованием капитана 2 ранга М. В. Лазарева и в 1822—1823 гг. шлюп «Ладога», которым командовал капитан-лейтенант А. П. Лазарев, были посланы на Дальний Восток для доставки грузов в Петропавловск и Новоархангельск. «Крейсер», кроме того, имел задачу охраны поселений и промыслов Российско-Американской компании. Приплыв в Новоархангельск вокруг мыса Доброй Надежды и Тасмании, «Крейсер» до 16 октября 1824 г. находился в распоряжении главного правителя Русской Америки, а после сдачи обязанностей



*Ф. П. Литке в своей каюте на военном шлюпе  
«Сенявин» во время кругосветного плавания.  
(Гравюра Н. И. Калиты)*

шлюпу «Предприятие» вокруг мыса Горн возвратился в Кронштадт 5 августа 1825 г. Шлюп «Ладога» сдал привезенные грузы в Петропавловске и получил приказание следовать в Сан-Франциско, откуда вместе со шлюпом «Аполлон» в середине октября 1824 г. возвратился в Кронштадт.

В 1823—1826 гг. на шлюпе «Предприятие» второе кругосветное плавание совершил капитан-лейтенант О. Е. Коцебу. Ему было поручено доставить грузы на Камчатку и крейсировать в районе Алеутских островов. Ему разрешалось проводить географические исследования, но «не в ущерб основным заданиям». 28 июля 1823 г. шлюп вышел из Кронштадта и, следуя вокруг мыса Горн, 17 января 1824 г. прибыл в Консепсион (Чили). В феврале—апреле Коцебу исследовал архипелаги Туамоту и Самоа, открыв и описав здесь несколько островов, после чего направился в Петропавловск, куда прибыл 9 июня. Сдав привезенные грузы, 27 октября «Предприятие» прибыл на отдых в Сан-Франциско, а 24 февраля 1825 г. перешел в Новоархангельск. К этому времени между Россией и США было заключено соглашение о свободной торговле. Необходимость крейсерства военных судов у берегов Русской Америки, таким образом, отпала, и шлюп 11 августа 1825 г. отпра-

вился к Маршалловым островам, где были открыты и описаны несколько атоллов и островов. Отсюда он вокруг мыса Доброй Надежды перешел в Кронштадт.

В 1825—1827 гг. на транспорте «Кроткий» кругосветное плавание совершил капитан-лейтенант Ф. В. Врангель. Целью плавания являлась доставка грузов в Петропавловск и Новоархангельск. Транспорт следовал на Дальний Восток, обогнул м.Горн и возвратился в Кронштадт вокруг мыса Доброй Надежды.

В 1826—1829 гг. кругосветное плавание совершили шлюпы «Моллер» под командованием капитан-лейтенанта М. Н. Станюковича (он же начальник экспедиции) и «Сенявин», которым командовал капитан-лейтенант Ф. П. Литке. Целью экспедиции являлась доставка грузов в Петропавловск, опись северо-восточных берегов Азии и северо-западных берегов Северной Америки, а в зимнее время — исследование тропических районов Тихого океана. 20 августа 1826 г. шлюпы вышли из Кронштадта и 24 сентября прибыли в Портсмут. 22 октября они покинули Англию, посетили Рио-де-Жанейро, обогнули мыс Горн и прибыли в Вальпараисо (Чили). Далее «Моллер» направился к островам Туамоту, где были определены координаты некоторых из них, затем последовал в Петропавловск, куда прибыл 18 июня 1827 г. Летом 1827 и 1828 гг. «Моллер» проводил гидрографические работы в районе Русской Америки, а зимой исследовал районы к востоку и северо-западу от Гавайских островов.

«Сенявин» из Вальпараисо вышел к Гавайским островам для обследования малопосещаемого района, затем перешел в Берингово море, где была произведена опись о-ва Св. Матвея, после чего отправился в Петропавловск. 19 октября 1827 г. из Петропавловска «Сенявин» вышел к Каролинским островам, где была измерена сила тяжести, определено положение магнитного экватора и сделана опись ряда островов и атоллов. 24 мая 1828 г. корабль возвратился в Петропавловск. Летом 1828 г. Литке проводил гидрографические работы вдоль западного берега (побережья) Берингова моря.

30 октября 1828 г. «Моллер» и «Сенявин» вышли из Петропавловска для возвращения в Балтийское море вок-

руг мыса Доброй Надежды. В Кронштадт «Моллер» прибыл 23 августа 1829 г., а «Сенявин» — двумя днями позднее.

1828—1830 гг. на транспорте «Кроткий» плавание вокруг света предпринял капитан-лейтенант Л. А. Гагемейстер. Транспорт вышел из Кронштадта 11 сентября 1828 г. и, обогнув мыс Доброй Надежды и Тасманию, посетил Сидней. 10 июня 1829 г. корабль прибыл в Петропавловск, затем перешел в Новоархангельск и оттуда 3 ноября вышел в обратный путь, проводя в ходе плавания магнитные исследования. Обогнув мыс Горн, «Кроткий» 16 сентября 1830 г. возвратился в Кронштадт.

Два кругосветных плавания совершил В. С. Хромченко: в 1823—1830 гг., будучи лейтенантом на корабле «Елена»; в 1831—1833 гг. в чине капитан-лейтенанта на транспорте «Америка». Оба плавания проводились с целью доставки грузов в Новоархангельск. Выйдя из Кронштадта, корабли следовали маршрутом вокруг мыса Доброй Надежды и Тасмании, а возвращались в Кронштадт вокруг мыса Горн.

В 1834—1836 гг. плавание вокруг света предпринял капитан-лейтенант И. И. Шанц на транспорте «Америка». Переход на Дальний Восток был проведен вокруг мыса Доброй Надежды и Тасмании, возвращение — вокруг мыса Горн.

В 1840—1842 гг. на военном транспорте «Або» кругосветное плавание совершил капитан-лейтенант А. Л. Юнкер. Плавание было тяжелым. Вначале от тропической малярии умерли 14 моряков. При возвращении из Петропавловска в Кронштадт вокруг мыса Горн транспорт преследовали длительные штормы и заболевания цингой, в результате чего были потеряны еще 5 человек. 13 октября 1842 г. транспорт прибыл в Кронштадт.

Кругосветные плавания парусных судов России составили целую эпоху в истории Русского мореплавания. Вызваны они были в основном необходимостью доставки грузов в поселения только что создавшейся Российско-Американской компании и для охраны морской торговли. Второй важной задачей кругосветных плаваний являлось исследование и описание материкового побережья и островов, принадлежавших России в северной части Тихого океана. И наконец, исследовалась тропическая зона Ти-

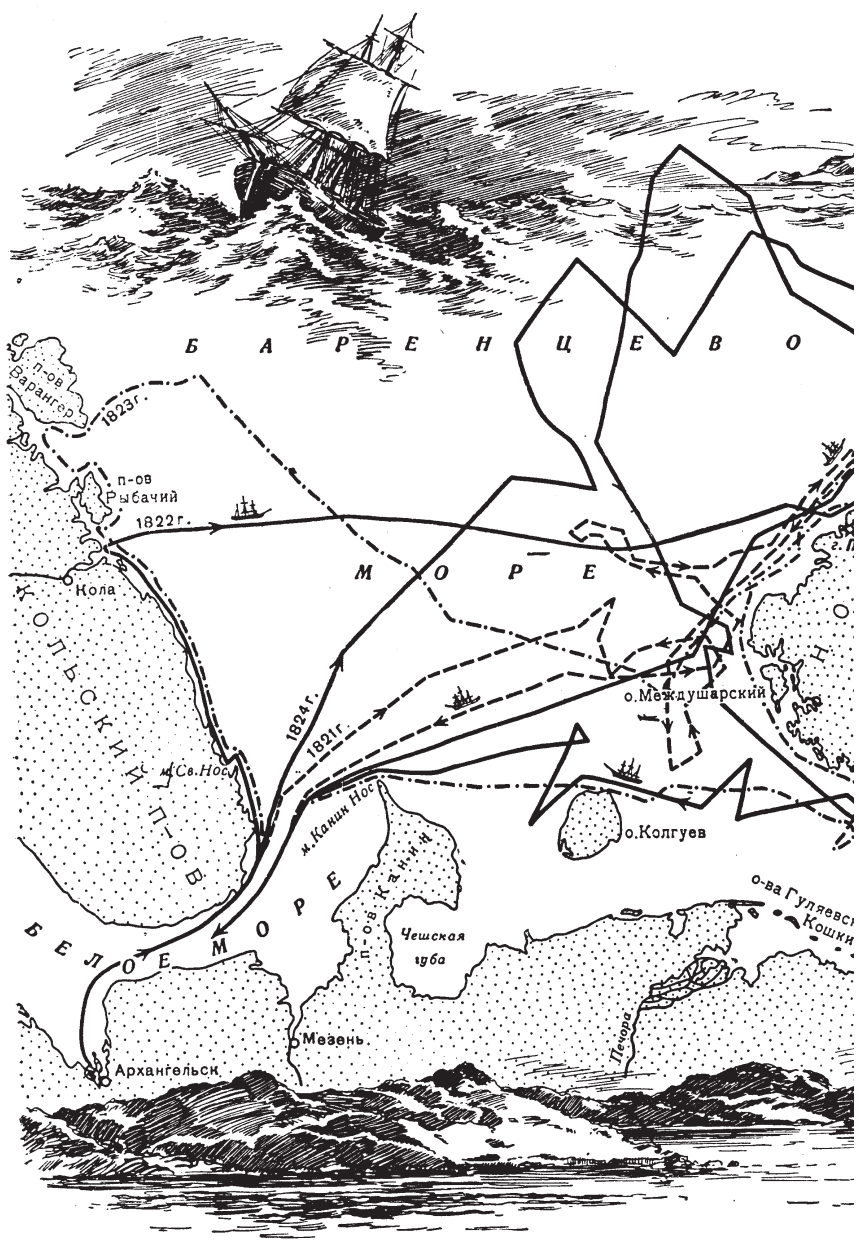


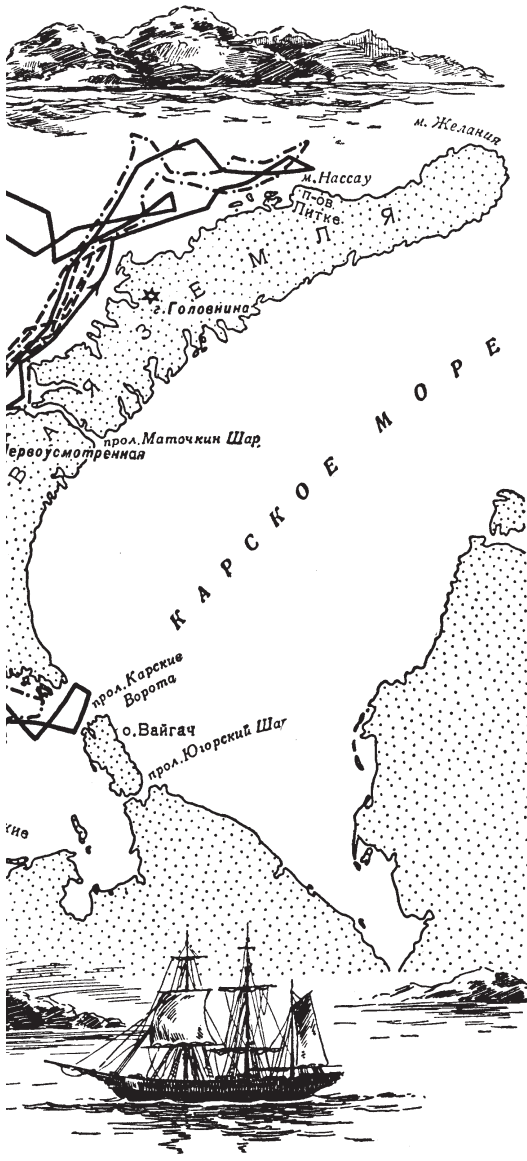
хого океана, открывались и описывались новые земли, уточнялось положение ранее открытых островов и атоллов, велись измерения магнитного поля земли и гидрометеорологические наблюдения. Успешно решив все эти задачи, русские кругосветные мореплаватели внесли крупный вклад в мировую науку, высоко подняли престиж России и ее военно-морского флота.

Проблему обеспечения Русской Америки продовольствием и другими материальными средствами Российско-Американская компания, помимо организации кругосветных экспедиций, пыталась решить и другими способами. В частности, определенные надежды возлагались на развертывание торговли со странами тихоокеанского бассейна. С этой целью в Японии с экспедицией Крузенштерна—Лисянского был направлен в качестве посланника один из главных акционеров Российско-Американской компании Н. В. Резанов. Однако японское правительство отвергло русские предложения об установлении торговых отношений.

Для решения продовольственной проблемы Российско-Американская компания пыталась обосноваться в Калифорнии. В 1812 г. там было основано русское поселение Форт-Росс. Однако небольшие размеры принадлежавшей компании земли не могли решить проблемы Аляски: из Форта-Росс в Новоархангельск вывозилось в среднем около 800 пудов зерна. В 1841 г. Форт-Росс был ликвидирован.

Российско-Американская компания содействовала дальнейшему укреплению позиций России на Тихом океане. После того как в 1800 г. японцы захватили южные Курильские острова (Кунашир и Итуруп), уничтожив знаки, свидетельствовавшие о принадлежности островов России и изгнав находившихся там русских, Российско-Американская компания направила в 1806—1807 гг. экспедицию лейтенанта Н. А. Хвостова и мичмана Г. И. Давыдова для утверждения русских прав на южные Курильские острова и о-в Сахалин, с чем они успешно справились. При этом в 1806 г. на о-ве Сахалин в заливе Анива Н. А. Хвостов установил вооруженный пост из пяти матросов, который просуществовал до 1847 г. «Русское правительство декретом





Карта маршрутов северной экспедиции Ф. П. Литке. Экспедиция в Северном Ледовитом океане в течение четырех лет вела исследования западного побережья Новой Земли и прилегающего района Баренцева моря

1808 г. подтвердило принадлежность Сахалина России и разрешило Российско-Американской компании основывать на нем поселения.

Кругосветные плавания были светлым животворным лучом, осветившим наш флот. Принося непосредственно огромную пользу, они сопровождались множеством разнообразных последствий, благотворное влияние которых сохраняется и до настоящего времени. Продолжительные плавания в разных климатах и долгие переходы при самых разнообразных обстоятельствах представляли для офицеров и матросов лучшую морскую практическую школу. Посещение различных стран, сношение с разными народами, от высокоцивилизованных до диких людоедов, расширяло умственный горизонт плователей, а различные, едва знакомые большинству по учебным книжкам, явления природы, как пассаты, муссоны, океанские течения и т. п., настоятельно потребовали серьезного изучения, потому что близкое знакомство с ними необходимо было для скорейшего, удобного и безопасного плавания. Наконец, борьба с могучими стихиями, водой и воздухом, когда они угрожают в виде штормов, ураганов, тайфунов, плавающих ледяных громад, требовала умения управляться с кораблем, энергии и твердости духа не менее, чем самое жаркое морское сражение. Такая суровая разнообразная школа, не говоря о нижних чинах, воспитала немногочисленные, но замечательнейшие по своим достоинствам кадры превосходных, образованных офицеров, славных боевых капитанов, даже отличных администраторов. Благодаря тому, что в кругосветные плавания обыкновенно назначались командирами судов офицеры, уже бывшие в подобных путешествиях, все практически полезное, выработанное в каждом из этих плаваний, преимущественно передавалось и совершенствовалось в последующих. Кругосветные плавания первой четверти XIX века дали нашему флоту Крузенштерна, Лисянского, Головнина, Белингсгаузена, Васильева, Рикорда, Литке, Врангеля, Лазарева, Путятина, Нахимова и много других моряков, прославившихся впоследствии своей благотворной деятельностью в разных морских служебных сферах. Кроме кругосветных плаваний российские военные моряки

провели ряд экспедиций в негостеприимные воды Северного Ледовитого океана, а также подробно обследовали моря, омывающие российский Дальний Восток.

В 1819 году для описи острова Новая Земля отправлен был к Маточкину Шару на бриге Новая Земля лейтенант Андрей Петрович Лазарев, впоследствии командовавший одной из дивизий Балтийского флота. Чрезвычайное обилие льдов не дало возможности даже приблизиться к берегу, и Лазарев, после нескольких безуспешных попыток пробраться между льдов, в начале сентября должен был возвратиться в Архангельск. Донесение своему местному губернатору молодой моряк, видимо, глубоко тронутый своей неудачей, оканчивает следующей оригинальной фразой: «Если неуспех, при всей моей дерзости преодолеть препятствия самой природы, есть мой проступок, то прошу ваше превосходительство взыскать на мне».

К той же Новой Земле и на том же бриге лейтенант, потом произведенный в капитан-лейтенанты, Ф. В. Литке с 1821 по 1824 год сделал 4 плавания. Первое из них по причине льдов, окружавших остров, было так же безуспешно, как и плавание Лазарева. В 1822 году, по выходе из Архангельска, Литке сначала сделал обозрение Лапландского и Мурманского берега, от мыса Святой Нос до устья реки Колы, и описал находившиеся у этого берега рейды и гавани, при которых были становища мореходов-рыбопромышленников. Достигнув Новой Земли, он направился вдоль западного ее берега к северу и, встретив 11 августа на широте  $76^{\circ}35'$  непроходимые ледяные поля, возвратился к Маточкину Шару. Осмотрев его и южный берег Новой Земли, Литке возвратился в Архангельск. В плавание 1823 года Литке произвел опись Лапландского берега, начиная от Оленьего острова, и также северного берега пролива Маточкин Шар, южный берег которого описан был еще в 1768 году штурманом Розмысловым. Четвертое плавание в 1824 году, по причине непроходимых льдов, относительно Новой Земли было почти так же безуспешно, как и первое; но оно вознаграждалось успешными работами двух других экспедиций, находившихся также под началом и руководством Литке: лейтенант Демидов, на бриге «Кетти», производил промер Белого

моря, и описные работы, начатые штурманом Ивановым в устьях Печоры в 1821 году, были закончены им в 1824 г.

Трудность этих плаваний, кроме борьбы со льдами, увеличивалась еще отсутствием верных карт. Бриг, попадая два раза на неизвестные мели, едва не разбился: первый раз на совершенно открытом месте при выходе из Белого моря, а второй — в Карском проливе, где у брига вышибло руль и обратило в щепы часть кила. Примером неверности прежних карт может служить расстояние между мысами Канин и Святой Нос, обозначенное на карте 24-мя морскими милями более настоящего, и множество других неверностей, в числе которых было отсутствие обозначения опаснейших банок, лежащих на фарватере. Сроднившийся с опасностями и по характеру своему мало поддававшийся внешним влияниям Литке описывает так одну из ночей плавания своего во льдах: «беспокойная ночь сия сделала глубокое на всех нас впечатление. Нас окружали со всех сторон мелькавшие сквозь мрак, подобно призракам, ледяные исполины; мертвая тишина прерываема была только плеском волн о льды, отдаленным грохотом разрушающихся льдин и изредка глухим воем моржей; все вместе составляло нечто унылое и ужасное».

В 1820 году отправлены были две экспедиции под началом лейтенантов Врангеля и Анжу с целью продолжения гидрографических работ 30 и 40-х годов XVIII века. Предполагалось описать берег океана от Шелагского мыса до Берингова пролива с устьями впадающих на этом пространстве рек, а также сделать съемку близлежащих островов и удостовериться, не находится ли против этого берега еще и других, более отдаленных. Работы обеих экспедиций начались в 1821 году. Врангель из Нижне-Колымска дошел до Шелагского мыса, а помощник его мичман Матюшкин — до мыса Островного, земли чукчей. Потом они оба вместе на нартах, запряженных собаками, проезжали по замерзшему океану в разных направлениях и, осмотрев пространства до широты  $70^{\circ} 52'$ , никаких признаков земли не заметили. Осмотрев группу Медвежьих островов, они возвратились в Нижне-Колымск. Отсюда сам Врангель отправился для описи вверх по Колыме, Матюшкина с доктором Кибром послал к Большому и Малому Анюям, а штурману

Козмину поручил продолжать съемку океанского берега. Весной 1822 года Врангель с Матюшкиным и Козминым повторили поездку по льду и, доезжая до широты  $72^{\circ} 2'$ , также никаких новых островов не открыли.

В 1823 году Козмин сделал съемку Медвежьих островов и Крестовых, а Матюшкин с Кибером — Чукотского берега до Северного мыса.

Анжу с помощником своим штурманом Бережных исследовали берег океана от реки Яны до Индигирки, сделали съемку устьев обеих рек, островов: Котельного, Фадеевского и Новой Сибири, проверили положение Ляховских островов и песчаной отмели между островами Котельным и Фадеевским и, доезжая на нартах до широты  $74^{\circ} 3'$ , также никаких признаков земли не заметили.

Экспедиции Врангеля и Анжу, пользуясь более совершенными научными способами и превосходнейшими инструментами, сравнительно со своими предшественниками аннинского времени, произвели несравненно вернейшие работы и собрали драгоценные научные сведения о посещенных ими местах. Врангель издал прекрасное описание совершенной им экспедиции, а Анжу лишен был этой возможности по причине пожара своего дома, при котором уничтожились все находившиеся у него бумаги.

Суровые климатические условия экспедиций оставались прежние и представляли прежние опасности, особенно при отдаленных поездках по ледяным пустыням океана. Во время описанных работ морозы иногда были так велики, что налитая в искусственный горизонт ртуть застывала прежде, чем наблюдатель успевал взять высоту светила, и тогда надобно было, сохраняя прежнее положение, дожидаться, покуда согретую ртуть не вольют снова в прибор.

В Петербургском морском кадетском корпусе, где воспитывались будущие моряки, весть о каждом новом кругосветном плавании и географическом открытии вызывала большой интерес и оживленные беседы. Но, вероятно, никто из воспитанников корпуса, или, как их называли, кадетов, не следил так внимательно за плаваниями русских моряков, как Геннадий Невельской. Этот невысокий, с умными живыми глазами подросток часто подолгу про-

стаивал у огромной карты мира, занимавшей всю стену штурманского класса.

— Что ты все ищешь на карте? — спрашивали его товарищи.

— Ищу «белые пятна», — всегда серьезно отвечал Геннадий.

И хотя друзья уважали его за успехи в учебе, живой ум и веселый нрав, но посмеивались над этим его занятием.

А между тем именно в эти годы юный Невельской нашёл одно место на карте, где, казалось ему, существует «белое пятно»: он усомнился в правильности очертаний восточных берегов России в районе Амурского лимана.

В Морском корпусе, изучая историю и географию, Невельской узнал, как в 1644 г. Василий Поярков открыл реку Амур и достиг ее устья, как затем ходил по Амуру удалой казак Ерофей Хабаров.

В «Сказании о великой реке Амур, которая разгранила русское селение с китайцы», составленном на основании описаний походов отважных русских землепроходцев, Невельской впервые прочел про остров, впоследствии названный Сахалином.

«Вышеименитая великая река Амур, — говорилось в «Сказании», — в океан впала одним устьем, и против того устья есть остров великой...»

В атласе, изданном Академией наук в 1745 г., Сахалин также показан островом. А на уроках географии кадетам показывали карту Дальнего Востока, на которой против устья Амура был не остров, а полуостров Сахалин.

Рассказы учителя о плаваниях француза Лаперуза и англичанина Броутона, пытавшихся пройти на своих судах с юга на север вдоль берегов «Татарии», так называли тогда побережье Татарского пролива, и обнаруживших перешеек, соединяющий материк с Сахалином, казались Геннадию неубедительными. Прочитал он и отчет И. Ф. Крузенштерна о первом русском кругосветном плавании. Но заключение прославленного мореплавателя о том, что Сахалин — полуостров, не рассеяло его сомнений.

«Как же так, — задумывался юноша, — неужели отважные русские землепроходцы, побывавшие в устье Амура, могли так ошибиться?»



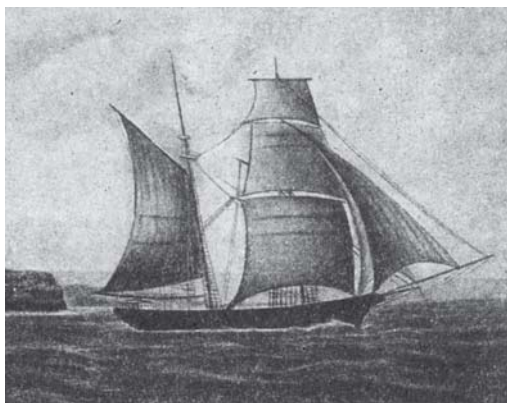
...Прошли годы. Любознательный кадет стал настоящим моряком. Но возникший перед ним в юности и не разрешенный тогда вопрос продолжал занимать его воображение.

В свободное от плаваний время Невельской порой далеко за полночь разбирал старинные рукописи, вчитываясь в скупые слова донесений казаков-землепроходцев. Он сопоставлял их с пространными описаниями знаменитых мореплавателей, сличал нехитрые «чертежи» казаков с картами ученых-географов. И постепенно Невельской пришел к твердому убеждению, что заключение всех прославленных путешественников о том, что устье Амура несудоходно, а Сахалин соединен с материком перешейком, ошибочно. Не может того быть, решил Невельской, чтобы могучий и полноводный Амур терялся в каких-то песчаных отмелях, и мало вероятно, что Сахалин — полуостров. Ведь ни один путешественник не пересек пресловутого перешейка и не нанес его на карту.

А решение амурско-сахалинского вопроса было для России важным государственным делом. В ту пору для снабжения русских дальневосточных владений имелось всего два пути. Один из них лежал через Урал и всю Сибирь. Второй путь был морской: корабли огибали Америку либо шли в обход Африки и Азии. Такая кругосветная доставка грузов стоила во много раз больше самих товаров. Да и плавание занимало 15—18 месяцев.

Удобным сообщением между хлебной и богатой продуктами сельского хозяйства Сибирью и Дальневосточным краем мог быть Амур. Но эту реку считали несудоходной после того, как к такому выводу пришли все путешественники, побывавшие в районе Амурского лимана. Чтобы окончательно установить, доступно ли устье Амура для морских судов, царь Николай I в 1846 г. приказал произвести еще одно исследование устья реки. Командир корабля, посланный с этой целью, не нашел входа в устье Амура. Тогда царь категорически запретил дальнейшие исследования, заявив: «Для чего нам эта река, когда ныне уже положительно доказано, что входить в ее устье могут только одни лодки?»

Царский министр иностранных дел Карл Нессельроде решил провести новую государственную границу на Даль-



*Транспортное  
судно «Байкал»,  
на котором  
Г. И. Невельской  
плавал по  
Татарскому  
проливу  
и Амурскому  
лиману*

нем Востоке. Особый государственный комитет под председательством Нессельроде постановил навсегда отказаться от всего Амурского бассейна, поскольку «Сахалин — полуостров, а река Амур не имеет для России никакого значения».

Но осуществить это намерение помешал Геннадий Иванович Невельской. В то время он был уже в чине капитан-лейтенанта и имел репутацию опытного и знающего моряка. Будучи воспитателем великого князя Константина, который еще ребенком был назначен командующим всем русским флотом, Невельской мог сделать блестящую карьеру и стать командиром любого военного корабля. Но, к удивлению друзей и начальства, он попросил назначить его командиром маленького транспорта «Байкал», который должен был доставить грузы в Петропавловск-Камчатский.

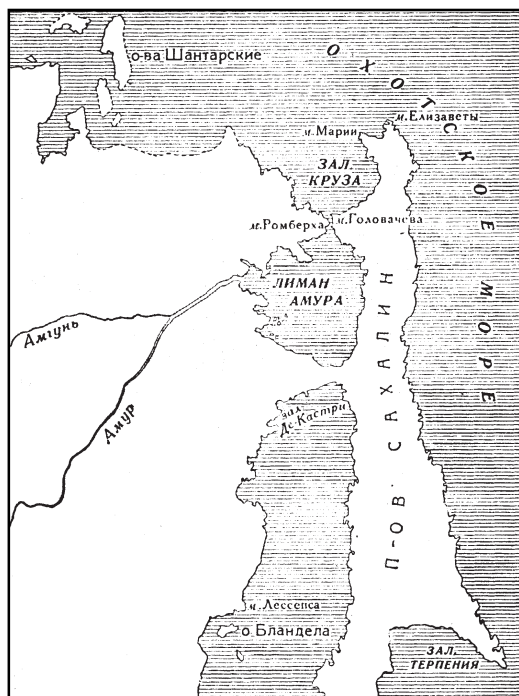
Все отговаривали Невельского от этой, как казалось им, нелепой затеи, недостойной такого талантливого моряка. Но Геннадий Иванович твердо стоял на своем. Нужно только доказать, думал он, что Амур имеет свободный доступ с моря, и тогда русское правительство поймет важность этого края для России. Но как доказать, если сам царь запретил исследования в этом районе?

И Невельской решил отправиться на Дальний Восток, а там на свой страх и риск пойти к устью Амура, чтобы своими исследованиями опровергнуть выводы всех бывших там до него мореплавателей.

...24 мая 1849 г. транспорт «Байкал» под командованием капитан-лейтенанта Невельского отдал якорь в виду Петропавловска-Камчатского. Местное начальство поразилось, увидев прибывший корабль: ведь прошло всего 8 месяцев и 23 дня с тех пор, как «Байкал» покинул Кронштадт! По тем временам такой срок считался настоящим рекордом. К тому же Невельской не только раньше срока, но и в полной сохранности доставил в Петропавловск необходимые его жителям грузы.

И население порта радостно приветствовало командира «Байкала». Однако успешное завершение первой части пути еще не радовало Невельского. Мысли его были устремлены к основной цели плавания.

Еще накануне выхода в плавание он беседовал в Петербурге с вновь назначенным генерал-губернатором Восточной Сибири Муравьевым. Невельской сумел заинтересовать его своим намерением исследовать устье Амура и са-



*Карта Сахалина  
до экспедиции  
Г. И. Невельского*

халинские берега. Геннадий Иванович просил Муравьева добиться у царя разрешения на это исследование.

По прибытии в Петропавловск Невельской получил в канцелярии порта пакет от Муравьева. Но велико было разочарование моряка, когда пакет был вскрыт. В нем не было необходимого разрешения.

Муравьев сообщал, что еще ничего не добился.

Что же делать дальше? Невельской знал: когда наступит осень, с ее густыми туманами и сильными штормами, нельзя будет и помышлять о каких-либо исследованиях. Неужели отказаться от намеченного плана?

Он призвал в каюту своих ближайших помощников и рассказал им всю историю амурско-сахалинской проблемы. Говоря о важности решения этого вопроса для России, Геннадий Иванович не утаил от товарищей, что самовольное выполнение этой задачи может вызвать гнев царя. Но все собравшиеся единодушно выразили готовность помочь своему командиру.

— Благодарю вас, друзья мои, — взволнованно сказал Невельской. — На нашу долю выпала важная миссия, и я надеюсь, что каждый из нас честно и благородно исполнит при этом долг свой перед отечеством.

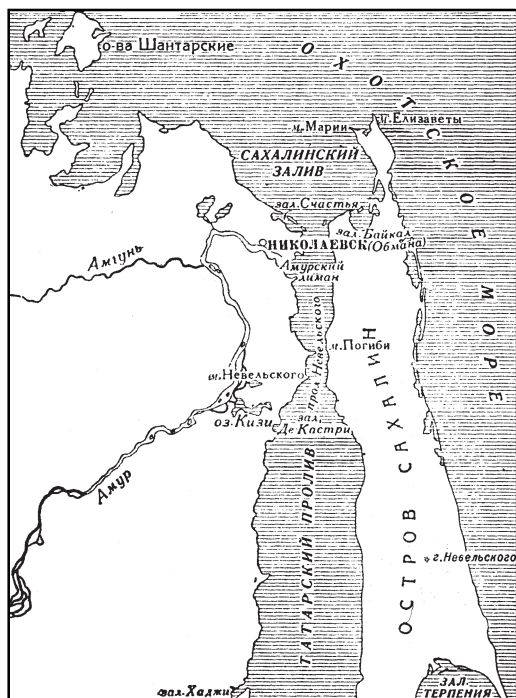
Надо было обладать необыкновенным гражданским мужеством и бесстрашием, чтобы решиться на самостоятельные исследования вопреки запрету царя. Но Невельской не думал о том, какая ему грозит кара. Разве это могло иметь для него значение, когда речь шла о благе Родины?

...Ранним утром, когда предрассветный туман низко стлался над Авачинской губой, «Байкал» покинул Петропавловск. На пути вставали холодные непроницаемые туманы, встречались огромные льдины.

После очень трудного плавания «Байкал» обогнул северную оконечность Сахалина и направился на юг. Медленно, с большой осторожностью шел корабль вдоль неведомых берегов. Край казался суровым, негостеприимным.

Но вот наконец «Байкал» вошел в лиман Амура. Здесь должна была решиться судьба края, а вместе с ней и будущее Невельского. Но в этот решающий час он думал не о себе. Чтобы не рисковать кораблем, он приказал стать на якорь, а сам в сопровождении трех офицеров, доктора и че-

*Карта Сахалина  
после исследований  
Г. И. Невельского*



тырнадцати матросов на трех шлюпках пошел на разведку — выяснить, доступно ли устье Амура для морских судов.

Едва шлюпки обогнули мыс Тебах, как перед моряками открылся Амур. Широко и мощно текли его воды. Именно таким и представлял себе устье Амура Невельской, когда пришел к выводу, что могучая и полноводная река не может теряться среди песчаных отмелей.

Матросы налегли на весла, и шлюпки вошли в реку. После тщательного замера глубин Невельской убедился, что Амур доступен для морских судов.

Итак, его первая смелая догадка блестяще подтвердилась. Теперь оставалось выяснить, действительно ли Сахалин — полуостров.

Покинув устье Амура, шлюпки направились к югу. Десять раз над лиманом вставало солнце. Десять раз на смену ему приходила ночь. Затишье сменялось штормами. Сердитые волны захлестывали шлюпки, разгоняли

их в разные стороны. Но моряки приставали к пустынному берегу, выливали из шлюпок воду, кое-как просушивали одежду и снова пускались в путь. На одиннадцатый день они оказались у того места, где материковый берег больше всего сближается с сахалинским. Именно здесь должен был находиться перешеек, о котором писали знаменитые мореплаватели. Существует ли он на самом деле?

Невельской сам измерял глубины. Мысли всех участников плавания были сосредоточены на одном: что покажет лот?

...Глубокой ночью, сидя у костра на берегу, участники экспедиции с напряженным вниманием слушали своего командира. Его слова были предельно ясны: никакого перешейка между Сахалином и материком нет. Есть узкий пролив шириной 6,9 км и глубиной от 6 до 14 м.

Так 3 августа 1849 г. Невельской решил одну из интереснейших географических задач.

По настоянию Невельского была организована Амурская экспедиция. Ее деятельность должна была ограничиваться лишь торговлей с местным населением. Но Геннадий Иванович, возглавив Амурскую экспедицию, гораздо шире понимал свой долг перед Родиной.

На содержание экспедиции были отпущены ничтожно малые средства. Людям не хватало пищи, одежды, медикаментов. Не раз угроза смерти от голода нависала над членами экспедиции и приводила к большим утратам. Семья Невельского вместе с участниками экспедиции переживала все невзгоды и лишения. В эти дни у Невельских умерла маленькая дочь, которой оказались не под силу суровые условия быта.

Но ничто не могло сломить воли Невельского. Он и его верные помощники — Бошняк, Орлов, Рудановский и др. — исследовали и нанесли на карту берега Амура, побережье Татарского пролива, окончательно решив важный для России морской вопрос: они доказали, что Амур судоходен в своем устье и является прекрасным выходом в Тихий океан для русского флота. Ими были открыты вблизи Амура удобные гавани для стоянки судов, в том числе крупнейшая на Дальнем Востоке гавань, которая ныне



*Равнодушно слушали доклад Г. И. Невельского  
о его открытии в Особом комитете  
(Гравюра В. А. Фаворского)*

называется Советской. Они изучили и уточнили на карте направление Хинганского хребта, благодаря чему впоследствии был разрешен вопрос о российско-китайской границе. Они исследовали о-в Сахалин, обнаружив там большие запасы угля, основали много русских поселений, из которых потом выросли города Николаевск-на-Амуре, Корсаков на Сахалине и др. А главное — Невельской, вопреки запрету царских министров, объявил от имени русского правительства, что «прибрежья Татарского пролива, до корейской границы, с островом Сахалином, составляют российские владения».

Особое значение имело открытие Невельского в период войны России с Англией, Францией и Турцией в 1854—1855 гг. Хотя основные военные действия происходили на Черном море, в районе Севастополя, Англия и Франция послали свой соединенный флот в Тихий океан для уничтожения группы русских кораблей. Союзникам удалось обнаружить корабли в заливе Де-Кастри, южнее устья Амура. Уверенные в превосходстве своих сил, англичане и французы заранее торжествовали победу. Каковы же были их растерянность и недоумение, когда в назначенный день решающего сражения русского флота не оказалось в заливе Де-Кастри. Куда же он девался, терялись

в догадках союзники, если выход на юг запирали их корабли, а прохода на север нет, так как там лежит перешеек между материком в Сахалином? От неминуемой гибели русские корабли спас Невельской. Он провел их в устье Амура через пролив, о существовании которого на Западе еще не подозревали.

Казалось бы, такие самоотверженные, патриотические дела заслуживали самой высокой оценки. Но царь и его приспешники не оценили истинного патриотизма Невельского. Смелость, независимость и принципиальность, присущие Геннадию Ивановичу, вызывали при дворе раздражение и неприязнь. Его отстранили от всех дел, хотя «приличия ради» дали чин адмирала. Еще полный творческих сил и энергии, Невельской никогда уже более не водил кораблей по далеким морям, не руководил научными экспедициями.

Всего русскими военными моряками в 1803—1866 гг. было совершено 25 кругосветных плаваний, из них по западному маршруту, т. е. вокруг мыса Доброй Надежды, — 10. Эти плавания оправдали возлагавшиеся на них надежды. Имея чисто научное значение, они стали, кроме того, наиболее действенной формой обучения морскому делу. Автономные плавания приучали офицеров к полной самостоятельности, проявлению инициативы, неординарности мышления. Научные изыскания в различных географических районах расширяли кругозор.

Русские моряки, вступившие на путь географических открытий, внесли свой достойный вклад в науку о море. Этим они не только прославили свои имена, но, прежде всего, способствовали укреплению авторитета Родины как великой морской державы.

В 1857 г. строительство парусных кораблей в России было прекращено, и эра романтиков моря приобрела иные качества.

Нерентабельность русских владений в Америке и невозможность при отсутствии у России флота на Тихом океане оборонять их в случае военных действий привели в конечном счете к продаже Аляски Соединенным Штатам Америки. В марте 1867 г. был подписан договор о продаже Россией Аляски и Алеутских островов США за 7 200 000 долл. (около 11 млн руб. золотом) —



менее чем по 5 центов за гектар. Это был акт доброй воли. Русское правительство полагало, что Аляска станет потенциальным очагом напряженности в двусторонних отношениях с Соединенными Штатами, и не желало этого.

### Литература

1. *Белованец П. И.* Материалы по истории русского флота. — М., 1940.
2. *Боголюбов Н.* История корабля. М., 1980.
3. *Веселаго Ф. Ф.* Краткая история русского флота. М.; Л., 1939.
4. *Висковатов А.* Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще. — СПб., 1864.
5. Героические корабли: Очерки / Авт.-сост. Э. А. Ашрафпан. Одесса, 1980.
6. *Гюнтер С.* Век великих открытий. СПб. 1903
7. *Гришин Ю. А.* История мореплавания. М., 1972.
8. *Зверев Б. И.* Страницы русской морской летописи. М., 1960.
9. Корабли—герои / Сост. А. С. Елкин. — М., 1976.
10. *Лебедев Д. М.* Русское мореплавание. М., 1953.
11. *Лунач В. С.* Русский флот — колыбель величайших открытий и изобретений. — М., 1952.
12. *Лунач В. С.* Крузенштерн И. Ф. и Лисянский Ю. Ф. М., 1953.
13. *Маждович И. П., Маждович В. И.* Очерки по истории географических открытий. — М., 1982.
14. *Никольченко К. И.* Адмирал Лазарев. М., 1956.
15. *Питерский Н. А., Чернов Ю. Н.* Страницы морской славы. М., 1971.
16. *Солцко А. А.* История плавания В. Беринга. М., 1983
17. *Шопотов К.* Страницы морской славы. Владивосток, 1975.
18. Флот России: 300 лет. М., 1996.
19. *Чернышев А. А.* Российский парусный флот. Справочник. М., 1997.
20. *Ждаков Д. Н.* Русский флот на Тихом Океане (XVII—XX вв.). — Владивосток, 1988.

## Русский флот снова в Средиземном море

Прошло двадцать лет с тех пор, как флот России под командованием адмирала Д. Н. Сенявина одержал блистательную победу над турецким флотом в Афонском сражении в 1807 г. И вот в 1827 г. российская эскадра снова появилась в Средиземном море. Появление ее здесь было связано с новым обострением обстановки на Бал-

канах. Греция в 1821 г. восстала против турецких угнетателей.

Правительства Англии, Франции и России вмешались в освободительную борьбу греческого народа. 24 июня 1827 г. подписан в Лондоне договор с Россией о совместном выступлении против Турции с целью заставить ее прекратить войну против греков и предоставить им автономию под турецкий протекторат [3. Т. 2. С. 101]

### **«Азов» — лучший российский линкор**

Ведя дипломатические переговоры с правительствами Англии и Франции о совместной борьбе против Турции, Россия еще в 1826 г. начала подготовку к посылке на Средиземное море Балтийской эскадры, в которую были включены наиболее боеспособные корабли Балтийского флота и два линейных корабля — «Азов» и «Иезекииль», строившиеся на верфях Архангельска. Командиром «Азова» в феврале 1826 г. был назначен капитан 1 ранга М. П. Лазарев, которому было поручено также следить за ходом строительства и ускорить постройку вверенного ему корабля [7. С. 76, 80].

Прибыв в Архангельск, М. П. Лазарев сразу же энергично взялся за строительство «Азова». Свою деятельность он начал с представления рапорта командиру Архангельского порта вице-адмиралу С. И. Миничкому, в котором подробно изложил предложения по ускорению постройки «Азова» и улучшению его конструкции, рангоута и вооружения [5. С. 269—271]. И как ни пытались строители со ссылкой на различные причины затянуть рассмотрение предложений и даже уклониться от выполнения предъявленных М. П. Лазаревым требований по внедрению новшеств на «Азове», им это не удалось, и они вынуждены были согласиться со всеми вполне обоснованными предложениями и требованиями Михаила Петровича. Построенный под его наблюдением «Азов» стал лучшим линейным кораблем российского флота и долгое время служил в качестве эталона при строительстве других кораблей этого класса [5. С. 282].

Одновременно с постройкой «Азова» Лазарев занимался комплектованием корабля личным составом. Как все-

гда в таких случаях он старался отбирать известных ему способных и хорошо знающих свое дело офицеров. Так, он пригласил на свой корабль отлично зарекомендовавших себя по совместной с ним службе лейтенанта П. С. Нахимова, мичманов В. А. Корнилова, В. И. Истомина и других талантливых молодых офицеров, прославившихся позже в Наваринском и Синопском сражениях и в героической обороне Севастополя в Крымскую войну.

По завершении строительства «Азов» в составе отряда других кораблей, построенных в Архангельске, под общим командованием М. П. Лазарева был переведен в Кронштадт, где специально учрежденная комиссия для приемки построенных кораблей нашла на «Азове» «много отделанным действительно отлично с отменной удобностью и пользой для флота» [5. С. 282].

Оценив по достоинству прекрасно построенный линейный корабль «Азов», председатель приемной комиссии вице-адмирал С. А. Пустошкин в рапорте Адмиралтейств-коллегии донес, «что как все то полезное устройство на корабле “Азов” сделано благоразумным распоряжением командира оного капитана 1 ранга Лазарева... то я, как первенствующий комиссии, и отношу все сие в полной мере к собственной чести и усердию ко благо службы его, Лазарева...» [5. С. 282].

Весной 1827 г. на Балтике было завершено формирование эскадры, предназначенной для посылки в Средиземное море. В ее состав вошли девять линейных кораблей, в том числе «Азов», восемь фрегатов и три корвета [7. С. 82]. Во главе эскадры был поставлен выдающийся флотоводец адмирал Д. Н. Сенявин, имевший большой опыт руководства боевой деятельностью российского флота на Средиземном море. Он много сделал для формирования и подготовки Средиземноморской эскадры к предстоящим боевым действиям на отдаленном морском театре.

10 июня 1827 г. эскадра покинула Кронштадт и направилась в Англию, где Д. Н. Сенявин должен был согласовать с английским командованием некоторые вопросы совместных действий союзного флота на Средиземном море.

28 июля эскадра прибыла в главную базу английского флота Портсмут. Здесь Д. Н. Сенявин окончательно опре-

делил состав своей эскадры, которой предстояло совместно с англо-французским флотом вести боевые действия на Средиземном море: четыре линейных корабля, в том числе «Азов», и четыре фрегата. Во главе Средиземноморской эскадры, по личному указанию царя Николая I, был поставлен граф контр-адмирал Л. П. Гейден, а начальником штаба эскадры Д. Н. Сенявин назначил капитана 1 ранга М. П. Лазарева, считая его наиболее подготовленным для выполнения этой ответственной должности, да еще при таком командующем, как граф Гейден, которому он не особенно доверял [7. С. 82]. Портсмутский рейд российский флот покинул в августе. Эскадра Л. П. Гейдена направилась в Средиземное море, а адмирал Д. Н. Сенявин с остальными кораблями возвратился в Кронштадт [10. С. 111].

#### **Героический поступок мичмана А. А. Домашенко**

Плавание эскадры Л. П. Гейдена по Средиземному морю проходило благополучно. Но возле Сицилии произошел трагический случай при проходе через рифы. Внезапно налетевший сильный шквал поднял большую волну, и М. П. Лазарев приказал брать рифы. При выполнении этого маневра один из матросов «Азова» сорвался с мачты и упал в море. Первым его падение заметил вахтенный офицер мичман Александр Домашенко и, недолго думая, бросился за борт на помощь утопающему. Однако, когда мичман подплыл к нему, большая волна накрыла моряков, и они погибли. Спущенная с «Азова» шлюпка не успела помочь им [10. С. 111].

Михаил Петрович был крайне опечален случившимся, так как еще по совместному кругосветному плаванию на фрегате «Крейсер» он хорошо знал мичмана Домашенко, отличавшегося благородством в обращении с нижними чинами. Лейтенант П.С. Нахимов, находившийся на «Азове», в письме своему другу по этому поводу писал: «О любезный друг, какой великодушный поступок! Какая готовность жертвовать собой для пользы ближнего! Жаль, очень жаль, ежели этот поступок не будет помещен в историю нашего флота...» [6. С. 69].

Героический поступок мичмана А.А. Домашенко был увековечен. По инициативе Михаила Петровича Лазаре-

ва, на средства, собранные офицерами линейного корабля «Азов», в 1828 г. ему поставили в Кронштадте памятник, который сохранился до наших дней [7. С. 85].

1 октября русская эскадра прибыла к о-ву Занте, где соединилась с английской и французской эскадрами. По договоренности между командующими эскадрами, общее командование союзным флотом было возложено на старшего по чину — командующего английской эскадрой вице-адмирала Кодрингтона, который, выполняя указания своего правительства, не был намерен вести решительные действия против турок в Греции [7. С. 85].

Командование же русской эскадры в лице Л. П. Гейдена и М. П. Лазарева придерживалось иной точки зрения, которая была предписана им Николаем I. Направляя эскадру в Средиземное море, царь вручил графу Л. П. Гейдену предписание, в котором в качестве главной задачи ставилось достижение примирения между Турцией и Грецией на выдвинутых Россией условиях, а если турки отвергнут посредничество союзного командования, то «...тогда соединенным трем эскадрам предназначено наблюдать строгое крейсирование таким образом, чтобы сильно воспрепятствовать всякому покушению выслать морем как из турецких владений, так и из Египта какое-либо вспомоществование войсками или судами, припасами против греческих сил на море или мест их занимаемых» [5. С. 279]. Таким образом, предписание Николая I требовало от командования эскадры в случае необходимости применять силу.

В то время, когда союзный флот, возглавляемый Кодрингтоном, крейсировал у побережья Греции и не предпринимал никаких попыток предотвратить истребление греческих повстанцев турецко-египетскими войсками под командованием Ибрагима, противник продолжал наращивать силы в Греции. Его огромный флот сосредоточился в Наваринской бухте, чтобы поддержать войска в борьбе с греческими патриотами.

Командование российской эскадры не могло мириться с пассивным поведением союзников и потребовало от Кодрингтона предъявить командующему турецко-египетскими силами в Греции Ибрагиму ультиматум с требова-

нием прекратить варварскую войну против греческих повстанцев [3. Т. 2. С. 103]. Под давлением Л. П. Гейдена и М. П. Лазарева командующий союзным флотом вынужден был в ультимативной форме требовать от Ибрагима прекращения военных действий. Однако последний, будучи уверен, что англичане никогда не применят оружия против Турции, оставил ультиматум без ответа. И только после этого (опять-таки по настоянию русского командования) Кодрингтон и командующий французской эскадрой контр-адмирал Риньи согласились ввести свой флот в Наваринскую бухту, «дабы грозным присутствием там сил своих удержать кровопролитие мусульман» [5. С. 367]. Командующие союзными эскадрами дали «взаимное обещание истребить турецкий флот, если хотя один выстрел будет сделан по союзным кораблям» [5. С. 367]. Таким образом, обстановка складывалась так, что бой с неприятельским флотом стал неизбежным.

### **Наваринское сражение**

В Лондоне 24 июня 1827 года между Россией, Великобританией и Францией был подписан совместный договор, согласно которому стороны обязывались оказывать помощь грекам в их борьбе против турецкого гнета. (В 1821—1829 гг. в Греции шла национально-освободительная революция.) Незадолго до подписания договора, 10 июня, эскадра Балтийского флота под командованием адмирала Д. Н. Сенявина в составе 9 линейных кораблей, 7 фрегатов, корвета и 4 вспомогательных судов вышла из Кронштадта. Ее путь лежал в Англию. 8 августа 4 линейных корабля, 4 фрегата, корвет и 2 брига под командованием контр-адмирала Л. П. Гейдена продолжили плавание в Средиземное море. Остальные корабли возвратились на Балтику.

К началу октября объединенная англо-франко-русская эскадра под командованием английского вице-адмирала сэра Эдуарда Кодрингтона блокировала турецко-египетский флот Ибрагим-паши в Наваринской бухте (юго-западное побережье п-ова Пелопоннес). Как старшему в чине русский и французский контр-адмиралы граф Л. П. Гейден и шевалье де А. Г. Риньи подчинились англичанину. Дол-

гие годы Кодрингтон служил под командованием знаменитого адмирала Г. Нельсона. В Трафальгарском сражении он командовал 64-пушечным кораблем «Орион». В Великобритании его считали прозорливым политиком и хорошим флотоводцем.

Испокон веков Англия являлась трудным союзником для тех, кто объединялся с ней в совместной борьбе против общего врага. Она неизменно старалась переложить на своих компаньонов всю тяжесть борьбы, максимально сберегая собственные силы. Великобритания всегда стремилась верховодить, обеспечивая прежде всего свои интересы и игнорируя интересы союзников. При этом англичане старались воздействовать на них таким образом, чтобы лишить их самостоятельности. Наварин, пожалуй, единственное исключение из этого правила.

5 октября трое адмиралов, собравшись на английском флагманском корабле «Азия», написали письмо-ультиматум Ибрагим-паше, в котором требовали от турок прекратить насилие над греками. Парламентером выступил английский подполковник Крадком. Ответа союзники не получили.

Утром 8 октября главнокомандующий союзным флотом отдал приказ войти в Наваринскую бухту, дав четкую и конкретную задачу каждому отряду. При этом подчеркивалось: «Ни одна пушка не должна выстрелить без сигнала, разве только турки откроют огонь, тогда те корабли должны быть истреблены немедленно. В случае же сражения советую привести себе на память слова Нельсона: “Чем ближе к неприятелю, тем лучше”». Однако Кодрингтон твердо надеялся, что турки уступят, и дело закончится простой демонстрацией силы.

Русская эскадра состояла из 74-пушечных линейных кораблей «Азов», «Иезекииль» и «Александр Невский», 84-пушечного корабля «Гангут», фрегатов «Константин», «Проворный», «Кастор» и «Елена». Всего на русских кораблях и фрегатах было 466 орудий. В состав английской эскадры входили 100-пушечные линейные корабли «Азия», «Генуя» и «Альбион», фрегаты «Глазго», «Комбриэн», «Дартмут» и несколько мелких судов. Всего англичане имели 472 пушки. Французская эскадра состояла из 74-пушечных линей-

ных кораблей «Сципион», «Тридент» и «Бреславль», фрегатов «Сирена» и «Армида» и двух мелких судов. Всего на французской эскадре было 362 пушки.

Турецко-египетский флот стоял в бухте в строю сжатого полумесяца, рога которого простирались от Наваринской крепости до батарей острова Сфактерия. Линейные корабли (3 единицы) и фрегаты (23 единицы) составляли первую линию. Корветы и бриги (57 единиц) находились во второй и третьей линиях. Пятьдесят транспортов и купеческих судов стояли на якорях под юго-восточным берегом Мореи. Вход в бухту шириной около полмили простреливался батареями с Наваринской крепости и острова Сфактерия (165 тяжелых орудий). Оба фланга прикрывались брандерами. На возвышенности, с которой просматривалась вся Наваринская бухта, находилась ставка Ибрагим-паши.

В целом позиция турецко-египетского флота была очень сильной. К недостаткам следует отнести скученность и, конечно, малое число линейных кораблей. Если считать количество стволов, то турецко-египетский флот имел на тысячу с лишним пушек больше. Но все же по мощи артиллерии превосходство оставалось за союзной эскадрой, причем значительное. Десять линейных кораблей союзников, вооруженных 36-фунтовыми пушками, были намного сильнее турецких фрегатов, вооруженных 24-фунтовыми пушками, и особенно корветов с их 18-фунтовой артиллерией. Стоявшие в третьей линии и тем более у берега суда не могли стрелять из-за больших расстояний и опасности паразитить свои корабли.

8 октября в 11 часов подул легкий зюйд-вест, и союзники немедленно начали строиться в две колонны. В правую входили английская и французская эскадры под командованием вице-адмирала Кодрингтона. В левую входила российская эскадра контр-адмирала Гейдена и отряд мелких судов капитана Томаса Феллоуса. Итого в составе союзного флота было 10 линейных кораблей, 9 фрегатов, шлюп и 7 мелких судов, имевших в сумме 1308 пушек и 11 010 человек команды.

Турки кроме прочной позиции, крепости и батарей имели: 3 линейных корабля (86-, 84- и 76-пушечных, все-



го 246 пушек и 2700 человек команды); пять двухпалубных 64-пушечных египетских фрегатов (320 пушек, 3250 человек); пятнадцать турецких 50- и 48-пушечных фрегатов (736 пушек, 9000 человек); три тунисских 36-пушечных фрегата и 20-пушечный бриг (128 пушек, 1125 человек); сорок два 24-пушечных корвета (1008 пушек, 10 500 человек); четырнадцать 20- и 18-пушечных бригав (252 пушки, 2100 человек). Всего на 83 военных судах находилось 2690 пушек и 28 675 человек команды. Кроме того, турецко-египетский флот обладал 10 брандерами и 50 транспортными судами.

Колонны союзников входили в бухту последовательно. Некоторые исследователи в разгар «холодной войны» (1948—1990 г.) утверждали, что Кодрингтон сделал это умышленно, чтобы впоследствии поставить под удар русскую эскадру. Объяснение же намного проще: опытный флотоводец посчитал, что входить в тесную бухту двумя колоннами рискованно.

Английский адмирал перед входом в гавань был встречен турецким офицером, который заявил, что якобы находящийся в отсутствии Ибрагим-паша не оставил приказаний касательно дозволения входа союзных эскадр в сей порт, а потому он требует, чтобы они, не заходя дальше, повернули в море. На это заявление Кодрингтон ответил, что он пришел не получать, а отдавать приказания, и что он истребит весь их флот, если хотя бы один выстрел будет сделан по союзникам. В этот момент появилась надежда на мирный исход конфликта. Английские корабли спокойно, как на маневрах, входили в бухту и по диспозиции становились на шпринг.

Капитану Феллоусу подчинялся отряд мелких судов, предназначавшихся для уничтожения брандеров, которыми прикрывались фланги неприятельского флота. Войдя в порт, он послал лейтенанта Фицроя на один из ближайших брандеров, чтобы отвести его подальше от союзной эскадры. Но турки, посчитав это нападением, открыли интенсивный ружейный огонь, убили посланного офицера и нескольких матросов. Тогда с ближайших фрегатов «Дартмут» и «Сирена» открыли ответный ружейный огонь. В ходе перестрелки с одного из египетских корве-

тов сделали пушечный выстрел по фрегату «Сирена». Ядром у матроса оторвало обе ноги. Затем последовал другой выстрел со второго фрегата. А потом началась беспорядочная пальба из ружей и пушек турецкого флота. Через некоторое время к перестрелке подключились береговые батареи. Произошло это около 14 часов.

Увидев это, англичане, стоявшие на шпрингах в готовности к сражению, не замедлили открыть меткий и сильный огонь с кораблей и фрегатов. В этот момент Гейден вводил свою эскадру в уже затянутый дымом порт, и едва «Азов» миновал укрепления, как турки открыли по нему огонь.

Вице-адмиралу Кодрингтону в начале сражения пришлось иметь дело не только с двумя турецкими линейными кораблями, но и с судами второй и третьей линий. Его флагман «Азия», попав под мощный огонь, потерял бизань-мачту, с падением которой прекратили стрельбу некоторые кормовые пушки. Английский адмирал подвергался величайшей опасности. Но в этот момент в сражение вступил Гейден. Его корабль «Азов», покрытый густым удушливым дымом, осыпaeмый картечью, ядрами и пулями, тем не менее быстро достиг своего места, стал от неприятеля на расстоянии pistolетного выстрела и убрал паруса в одну минуту.

По воспоминаниям одного из участников боя: «Тогда положение англичан переменилось, противники их начали слабее и слабее действовать, и господин Кодрингтон, коему помог наш адмирал, сокруша тунисского капитанбея, сокрушил и Могарема: корабль первого, пронесаясь по линии, брошен был на мель, а второго сгорел, суда второй и третьей линии, бившие «Азию» с носу и кормы, — потоплены. Но зато «Азов» обратил на себя общее внимание врага, ярою злобою против него кипевшего, не только ядра, картечь, но даже обломки железа, гвозди и ножи, кои турки в бешенстве клали в пушки, сыпались на него с одного корабля, пяти двухдечных фрегатов, бивших его в корму и в нос, и многих судов второй и третьей линий. Корабль загорался, пробоины увеличивались, рангоут валился. Когда же приспели к местам своим «Гангут», «Иезекииль», «Александр Невский» и «Бреславль», когда полетели и их ядра на вражеские корабли, тогда «Азов»

мало-помалу начал выходить из страшного ада, в коем он находился. 24 убитых, 67 раненых, избитый такелаж, паруса, а в особенности рангоут, и более 180 пробоин кроме 7 подводных доказывают истину сказанного».

В 18.20 сражение прекратилось. К этому времени было уничтожено 60 судов противника, в том числе 3 линейных корабля, 9 фрегатов, 24 корвета, 14 бригов, 10 бригадеров. Убитых и утонувших турок насчитывалось 8 тысяч человек. Ночью сгорели почти все оставшиеся суда. Союзники потерь в кораблях не имели. На русской эскадре погибли 2 офицера и 57 матросов, на английской — 6 офицеров и 73 матроса, а на французской — 41 матрос. На союзной эскадре ранения получили 25 офицеров и 562 матроса.

Разгром турецкого флота содействовал национально-освободительной борьбе Греции и победе России в Русско-турецкой войне 1828—1829 годов.

Успехи линейного корабля «Азов» потрясли очевидцев этого боя. Он зажег и взорвал 2 турецких фрегата, корвет, 80-пушечный линейный корабль и фрегат тунисского адмирала Тахир-паши. Кроме того, «Азов» вместе с флагманским кораблем англичан потопил линейный корабль командующего египетским флотом Могарембея. Весь экипаж корабля показал образцы боевого мастерства, храбрости и отваги. Из офицеров особенно отличились лейтенанты П. С. Нахимов и И. П. Бутенев, мичман В. А. Корнилов, гардемарин В. И. Истомин.

Командир «Азова» М. П. Лазарев за этот бой получил чин контр-адмирала и был награжден одновременно четырьмя орденами — русским, английским, французским и греческим. За мужество, храбрость и морское искусство экипажа линейному кораблю «Азову» — впервые в русской морской истории — было присвоено высшее боевое отличие — кормовой Георгиевский флаг. «Азов» стал первым гвардейским кораблем русского флота. «В честь достохвальных деяний начальников, мужества и храбрости нижних чинов», — говорилось в царском рескрипте. При этом предписывалось «поднимать Георгиевский флаг впредь на всех кораблях, носящих имя “Память Азова”». Так родилась морская гвардия.

Впрочем, все корабли союзников дрались отчаянно. В своем донесении Л. П. Гейден писал: «Три союзных флота соревновали один другому в храбрости. Никогда не видно было столь искреннего единодушия между разными нациями. Взаимная помощь доставлялась с неписаной деятельностью. При Наварине слава английского флота явилась в новом блеске, а на французской эскадре все явили редкие примеры мужества и неустрашимости».

Русский император Николай I наградил Кодрингтона орденом Святого Георгия 2-й степени, а де Риньи — орденом Святого Александра Невского. Получили ордена и многие русские офицеры. Для нижних чинов на каждый корабль выдали по десять, а на фрегат — по пять Георгиевских крестов. Своеобразной была реакция английского короля: на представлении Кодрингтона к ордену Виктории (а не наградить его монарх просто не мог, учитывая громадный международный резонанс этой битвы), он написал: «Заслуживает веревки, но я вынужден дать ему ленту». В планы правительства Великобритании совсем не входило полное уничтожение турецкого флота, поэтому, как только улегся ажиотаж и успокоилась ликующая общественность, Кодрингтона тихо отправили в отставку.

Какие же тактические уроки можно сделать из этого сражения? Говорить о полном превосходстве какой-либо стороны нельзя. В линейных кораблях, а следовательно, и в мощи корабельной артиллерии превосходство было на стороне союзников. Зато турецко-египетская сторона имели позиционное преимущество и, конечно, сильную сторону представляли их береговые батареи. Просчетом Ибрагим-паши было то, что он пропустил союзников в Наваринскую бухту. Самым удобным для обороны местом был узкий вход в бухту. По всем правилам военно-морского искусства, именно на этом рубеже Ибрагим-паша должен был дать сражение. Следующий просчет заключался в безграмотном применении артиллерии. Вместо того чтобы бить по корпусу судна, турки стреляли по рангоуту. В результате этой серьезной ошибки им не удалось потопить ни одного корабля.

В Наваринском сражении линейный корабль «Азов» вел тяжелый бой одновременно с пятью неприятельскими

кораблями. Вот как описывал его контр-адмирал Л. П. Гейден в рапорте Николаю I: «...Корабль же «Азов»... тогда как сам окружен был неприятелем, много помог английскому адмиралу, который сражался с 80-пушечным кораблем, имевшим флаг Мухарем-бея, ибо когда сей последний по причине перебитого у него шпринга повернулся к «Азову» кормой, то 14 орудий немедленно были на сей предмет отделены с левой стороны и действовали около получаса с таким успехом, что разбили ему, так сказать, всю корму, и когда в констапельской и каюте онго возник пожар и народ употреблял все усилия, чтобы погасить оный, то сильный же картечный огонь с «Азова» уничтожил сие намерение их, через что неприятельский корабль вскоре обнялся пламенем и, наконец, взорван был на воздух...

К чести капитана Лазарева я должен всеподданнейше присовокупить, что строгая дисциплина, ежедневные учения по пушкам и порядок, в коем служители всегда содержались, были причиной, и чему я совершенно обязан, что корабль «Азов» действовал с таким успехом в поражении и истреблении неприятеля. Он сильным своим огнем потопил 2 огромных фрегата и корвет, сбил 80-пушечный корабль, который бросило на мель и напоследок был взорван, истребил двухдечный фрегат, на коем главнокомандующий турецкого флота Тахир-паша имел свой флаг и который на другой день сгорел, имев, по признанию самого паша, из 600 человек своей команды до 500 убитых и раненных» [5. С. 326].

В Наваринском сражении с большим искусством и неустрашимостью вели напряженный артиллерийский бой все другие наши корабли, которые действовали на главном направлении — против наиболее сильных кораблей противника. Однако по результативности действий их всех превзошел «Азов». И главная заслуга в этом принадлежала его командиру М. П. Лазареву, который прекрасно подготовил экипаж к боевым действиям и великолепно руководил им в ходе боя. «...Храбрый и опытный капитан Лазарев, — записано в историческом журнале эскадры, — находясь попеременно в разных местах корабля своего, управлял оным с хладнокровием, отличным искусством

и примерным мужеством, личным присутствием ободрял мужественный экипаж свой, искусно направляя действия артиллерии, ускоряя тем разрушение сил оттоманов» [ЦВМБ. Отд. рукописей. № 65. Т. 1].

О том, как вел себя в бою М. П. Лазарев, П.С. Нахимов в письме своему другу Михаилу Рейнеке писал: «Я до сих пор не знаю цены нашему капитану. Надобно было на него смотреть во время сражения, с каким благоразумием, с каким хладнокровием он везде распоряжался. Но у меня не хватает слов описать все его похвальные дела, и я смело уверен, что русский флот не имел подобного капитана» [1. С. 38, 39].

Корабли противника (особенно крупные) оказывали ожесточенное сопротивление. Однако их огонь был недостаточно эффективен, так как вели его не по корпусу, а по рангоуту. В письме Рейнеке П.С. Нахимов писал: «Не было места, куда бы не сыпались кнители, ядра и картечь. И ежели бы турки не били нас очень много по рангоуту, а били все в корпус, то я смело уверен, что у нас не осталось бы половины команды... Сами англичане признаются, что при Абукире и Трафальгаре ничего подобного не было...» [3. Т. 2. С. 109].

## **Адмирал М. П. Лазарев**

Михаил Петрович Лазарев занимает почетное место среди выдающихся флотоводцев Российского флота. Он вошел в историю отечественного флота как герой Наваринского сражения, крупный реформатор Военно-морского флота и известный мореплаватель. Воспитанный на лучших традициях Российского флота М. П. Лазарев внес большой вклад в укрепление боеспособности флота, в совершенствование конструкции парусных кораблей на завершающем этапе их развития, в обучение и воспитание личного состава флота, а также в исследование и освоение Мирового океана.

### **Первые годы службы**

М. П. Лазарев родился 3 ноября 1788 г. во Владимирской губернии в имении своего отца сенатора Петра Гавриловича Лазарева, у которого кроме Михаила было еще два сына — старший Андрей и младший Алексей [5. С. 5]. Все они, по желанию отца, в 1800 г. были определены в Морской кадетский

корпус, который вновь был переведен в Санкт-Петербург, и в дальнейшем стали адмиралами.

Служба братьев Лазаревых в Военно-морском флоте началась 25 января 1800 г., когда был отдан приказ по Морскому корпусу, в котором говорилось: «Государь император указать соизволил умершего сенатора тайного советника Лазарева трех сыновей: 1, 2, 3-го определить в Морской кадетский корпус» [5. С. 1].

Вскоре после поступления братьев Лазаревых в Морской корпус его директором был назначен опытный моряк, участник Чесменского и Гогландского морских сражений и Средиземноморской экспедиции российского флота под командованием Ф. Ф. Ушакова, вице-адмирал П. К. Карцов, который провел ряд полезных мероприятий, позволивших значительно улучшить систему обучения и воспитания кадетов и гардемарин. Вместо насаждавшихся ранее палочной дисциплины, муштры и плац-парадной шагистики в корпусе были введены новые, более гуманные и прогрессивные методы подготовки будущих морских офицеров.

По инициативе передовых офицеров флота был расширен круг изучаемых в корпусе дисциплин с целью формирования более высокого общенаучного и культурного уровня офицерского состава. Началось преподавание физики, всеобщей и русской истории, географии, расширились курсы кораблевождения, морской практики и теории морского искусства [7. С. 3].

Для обучения и воспитания кадетов и гардемарин были приглашены опытные специалисты, среди которых наиболее яркой личностью являлся выдающийся педагог и организатор учебного процесса академик капитан 1 ранга Платон Яковлевич Гамалея, занимавший должность инспектора классов в Морском корпусе. Это был крупный ученый и опытный военный педагог, пользовавшийся большим уважением всего личного состава корпуса. По его учебникам «Теория морского искусства», «Теория и практика кораблевождения» и другим, отличавшимся высоким научным уровнем и широким кругом разбиравшихся в них вопросов, обучались и воспитывались практически все офицеры флота того времени, в том числе и Михаил Петрович Лазарев, на которого П. Я. Гамалея оказал большое влияние. Платон Яковлевич не только заложил в своем воспитаннике глубокие знания теории морского дела, но и послужил для него примером справедливого и гуманного отношения к людям. Михаил Петрович Лазарев на всю жизнь запомнил своего первого учителя и наставника и всегда с большой теплотой отзывался о нем.

За время обучения в Морском корпусе Михаил Лазарев зарекомендовал себя как высокодисциплинированный и любознательный учащийся, отличавшийся хорошими способ-

ностями, глубоким пониманием и прочным усвоением изучаемых дисциплин и прилежным отношением к учебе. Особый интерес он проявил к географии и военно-морским дисциплинам. Много читал сверх того, что задавали для самостоятельной работы. Все это позволило ему в мае 1803 г. успешно сдать экзамены на получение звания гардемарина. Из 32 кадетов, сдававших экзамены, которые принимала комиссия во главе с академиком П. Я. Гамалея, Михаил Лазарев по глубине знаний учебных дисциплин был поставлен в списке сдававших экзамен третьим и переведен в гардемарины [5. С. 2].

Для прохождения первой учебной практики 14-летний Михаил Лазарев был направлен на Балтийское море. Практика проводилась на корабле «Ярослав», входившем в состав учебного отряда Морского корпуса, возглавляемого в то время известным мореплавателем и гидрографом контр-адмиралом Г. А. Сарычевым [10. С. 9]. Корабли отряда плавали в основном в Финском заливе. Гардемарины приобретали навыки в астрономических наблюдениях, навигационном определении местоположения корабля по береговому ориентирам и осваивали на практике морское дело и прежде всего — работу с парусами. Плавание на «Ярославе» дало возможность М. П. Лазареву впервые по-настоящему ощутить все прелести и вместе с тем трудности морской службы. На практике он близко соприкоснулся с матросами, с которыми пришлось выполнять все корабельные работы. Увидев их преданность флоту и добросовестное отношение к выполнению обязанностей на корабле, М. П. Лазарев проникся к ним чувством глубокого уважения.

Михаил Лазарев, несмотря на свои юные годы, исключительно серьезно и с большой ответственностью относился к корабельной практике; уже к концу ее был допущен к несению вахты помощника вахтенного начальника, а затем и самостоятельному управлению постановкой и уборкой парусов [14. С. 29]. Он был единственным из гардемарин, проходивших практику на «Ярославе», кому командир доверил выполнение столь ответственных на парусном корабле обязанностей вахтенного начальника.

По завершении учебной практики М. П. Лазарев осенью 1803 года в числе нескольких лучших гардемарин был направлен на стажировку на английский флот, которая тогда, по договоренности с британским правительством, входила в программу обучения воспитанников Морского корпуса. Стажировка гардемарин (а иногда и офицеров) проводилась с целью ознакомления с постановкой военно-морского дела в странах Запада, и прежде всего — в Англии, флот которой считался одним из сильнейших в мире.

Стажировка продолжалась до 1808 г. [7. С. 4]. Пять лет непрерывного плавания на различных английских кораблях



в Северном и Средиземном морях, в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах явились для М. П. Лазарева отличной школой морской выучки. Длительные плавания вызвали у юного моряка огромное желание стать мореплавателем, чтобы открывать новые, еще не известные земли и тайны Мирового океана. Он еще больше полюбил географию; увлечение переросло в профессиональное глубокое изучение географии. Плавая на английских кораблях, М. П. Лазарев досконально изучал устройство кораблей и организацию службы на них, а в перерывах между плаваниями посещал английские базы и верфи, где знакомился с опытом проектирования и постройки кораблей, с материалами, из которых они строились.

Англия давно славилась искусством кораблестроения; поэтому неслучайно Петр I, приступая к созданию регулярного флота в России, совершил поездку в Англию для изучения ее опыта в области кораблестроения. То, что увидел М. П. Лазарев на английских верфях, обогатило его знания в вопросах строительства парусных судов и пригодилось в дальнейшем, когда он руководил строительством кораблей для Черноморского флота [10. С. 9].

На английских кораблях гардемарины участвовали и в боевых действиях против французов, которые нападали на торговые суда с целью подрыва морской торговли Англии. Те из них, кто проходил стажировку на эскадре адмирала Нельсона в октябре 1805 г., участвовали в Трафальгарском сражении.

Капитаны английских кораблей, на которых плавал М. П. Лазарев, высоко оценивали его военно-морские знания и умение управлять кораблем под парусами. Они отмечали гардемарина Лазарева как «юношу ума острого и поведения благонравного» [12. С. 168].

В декабре 1805 г. М. П. Лазарев вместе с другими гардемаринами-стажерами без экзамена был произведен в офицеры — ему присвоили звание мичмана с условием сдачи экзамена на первый офицерский чин по возвращении на Родину [7. С. 4].

Весной 1808 г., после пятилетней стажировки, гардемарины вернулись в Петербург, где им пришлось сдавать экзамен при Морском корпусе, чтобы законным образом подтвердить уже присвоенное им звание мичмана.

Экзамены принимала комиссия во главе с инспектором классов академиком П. Я. Гамалея, произведенным в капитан-командоры. Михаил Петрович Лазарев, как и следовало ожидать, блестяще сдал их и таким образом подтвердил свое право на офицерский чин мичмана. В донесении директору Морского корпуса вице-адмиралу П. К. Карцеву П. Я. Гамалея писал: «...Вновь прибывшие из Англии гардемарины учрежденной комиссией проэкзаменованы, найдено, что в те-

ории и практике наук, принадлежащих морскому офицеру, имеют достаточные знания» [5. С. 5].

25 мая 1808 г. директор Морского корпуса подписал приказ, в котором говорилось: «Во исполнении указа Адмиралтейств-коллегии во изъяснении во оном высочайшего повеления, объявленного сего мая в 21 день г. министром военных морских сил и кавалером Чичаговым, в коем изображено, производятся по экзамену на вакансии по флоту Морского кадетского корпуса из гардемарин в мичманы... Лазарев и Куламзин... означенных мичманов на сии чины привести к присяге и из списков по корпусу выключить» [5. С. 5].

Так закончился первый этап военно-морской службы Михаила Петровича Лазарева. Он был выпущен из Морского корпуса и официально получил первый офицерский чин в возрасте 19 лет. По годам Лазарев был юным моряком, но по знаниям, опыту и морской закалке он мог поспорить с любым бывалым офицером, ибо был готов выполнять обязанности корабельного офицера в любой обстановке, в том числе и боевой.

По окончании Морского корпуса М. П. Лазарев был назначен на Балтийский флот на корабль «Благодать», которым командовал опытный моряк, участник Афонского сражения капитан-командор А. Т. Быченский. На этом корабле М. П. Лазарев участвовал в боевых действиях против англо-шведского флота. Командир корабля сразу же обратил внимание на Лазарева, так как он заметно выделялся среди молодых офицеров выучкой, смекалкой и храбростью. Аттестуя мичмана М. П. Лазарева, капитан-командор А. Т. Быченский писал: «Поведения весьма благородного, в должности знающ и отправляет оную с неутомимым рачением и расторопностью» [7. С. 5].

В 1810 г. М. П. Лазарев был переведен на бриг «Меркурий», который почти непрерывно находился в крейсерстве в Финском заливе. В конце октября 1810 г., уже в преддверии надвигавшейся ранней зимы, в Балтийском море разразился жесточайший шторм, во время которого пострадали многие корабли, находившиеся в море. В Финском заливе, недалеко от маяка Толбухин, выбросило на песчаную косу несколько небольших канонерских лодок; здесь же сел на мель люгер «Ганимед». Потерпевшие бедствие корабли и их экипажи нуждались в срочной помощи. На помощь им из Кронштадта был послан бриг «Меркурий» под командованием капитан-лейтенанта Баранова.

Обстановка сложилась так, что главным действующим лицом в операции по спасению людей с потерпевших аварию кораблей оказался М. П. Лазарев, исполнявший обязанности вахтенного начальника. Для снятия моряков с «Меркурия» был послан катер, которым командовал М. П. Лазарев. Действовал он в этой экстремальной обстановке весьма хлад-

нокровно и расчетливо, проявляя храбрость и высокую морскую выучку. Виртуозно управляя катером в толчее прибрежных волн, он смело подходил к терпящим бедствие кораблям и снимал с них людей. Командир «Меркурия» в донесении о результатах спасательных работ командиру Кронштадтского порта контр-адмиралу Моллеру писал: «Мичман Лазарев, отправленный для подания помощи люгеру «Ганимед», доказал при сем случае совершенную свою деятельность», а в заключении рапорта просил адмирала доложить о Лазареве государю с целью оказания ему «монаршей милости» [10. С. 11].

В эпизоде, связанном со спасением людей во время шторма, особенно ярко проявились, с одной стороны, смелость и решительность М. П. Лазарева, а с другой — исключительно высокая морская выучка, позволившая в экстремальных условиях справиться с управлением катера и спасти людей. За добросовестное отношение к службе и отличное выполнение обязанностей Михаил Петрович Лазарев 1 февраля 1811 г. был произведен в лейтенанты [7. С. 5].

В 1812 г., когда началась Отечественная война против наполеоновской Франции, лейтенант М. П. Лазарев служил на Балтийском море на бриге «Феникс», который входил в отряд кораблей капитана 2 ранга И.С. Толубьева. Перед отрядом кораблей И.С. Толубьева стояла задача прикрывать Рижский залив от прорыва французских кораблей [7. С. 5].

В августе 1812 г., когда французские войска, наступавшие на рижском направлении, создали реальную угрозу захвата города, командование русской армии в целях отвлечения части сил противника от Риги приняло решение высадить десант в Данциг, имевший важное значение в снабжении наполеоновской армии в Прибалтике. Выполнение этой задачи было возложено на отряд кораблей капитана 2 ранга И. С. Толубьева и приданные ему транспорты с десантными войсками.

19 августа корабли, в том числе и бриг «Феникс», подвергли Данциг интенсивному артиллерийскому обстрелу, после чего высадили в порт демонстративный десант. В этих действиях активное участие принимал и лейтенант М. П. Лазарев. Демонстративные действия кораблей против Данцига увенчались полным успехом; французское командование было вынуждено приостановить наступление на Ригу и часть сил перебросить в район Данцига [12. С. 169]. Переброска их к Данцигу серьезно ослабила группировку войск противника, действовавших на рижском направлении и тем самым облегчила положение русских войск, оборонявших подступы к Риге.

Выполнив задачу по высадке десанта в Данциге, бриг «Феникс» в сентябре вернулся в Свеаборг. До конца кампании 1812 г., а также с мая до сентября 1813 г. «Феникс», базируясь на Свеаборг, почти непрерывно вел крейсерство в Фин-

ском заливе, заходя ненадолго в базу только для пополнения запасов продовольствия и пресной воды. За успешное выполнение боевых задач в кампанию 1812 г. и проявленные при этом мужество и воинскую доблесть Михаил Петрович Лазарев был награжден серебряной медалью [14. С. 39].

Осенью 1813 г. бриг «Феникс», завершив крейсерство в Финском заливе, пришел в Кронштадт. К этому времени М. П. Лазареву исполнилось 25 лет. За его плечами уже было одиннадцать кампаний, в том числе несколько дальних океанских плаваний на английских кораблях и участие в боевых действиях против наполеоновской Франции. По отзывам командиров кораблей, под руководством которых М. П. Лазареву пришлось исполнять офицерские обязанности в различных условиях, он характеризовался как весьма опытный моряк, хорошо знающий военно-морское дело, образцовый, требовательный и заботливый командир, пользующийся большим авторитетом и уважением у подчиненных, способный самостоятельно командовать кораблем и уверенно выполнять любые задачи даже в экстремальной обстановке.

### **В кругосветных плаваниях**

В XIV в. русские землепроходцы и мореходы начали продвижение на восток с целью открытия и освоения новых земель. К концу XVIII в. они исследовали Сибирь и Приамурье, Берингов пролив, Командорские, Прибыловы, Курильские и Шантарские острова, Алеутскую гряду и острова, прилегающие к Аляске. Вслед за землепроходцами и мореходами на Дальний Восток двинулись промышленники, которые первыми из европейцев основали поселения на северо-западном побережье Америки, где они промышляли морского зверя. В последней четверти XVIII в. для лучшего освоения богатств северо-восточной части Тихого океана под руководством предприимчивого купца Г.И. Шелихова была организована промыслово-купеческая компания, позже преобразованная в Российско-Американскую компанию, которая пользовалась покровительством правительства России. Компания сыграла важную роль не только в освоении северо-западной части Тихого океана, но и в укреплении обороны дальневосточных границ России [3. Т. 2. С. 86].

Российско-Американская компания, наделенная широкими полномочиями, управляла всеми землями, открытыми и освоенными русскими мореходами и промышленниками в северо-западной части Америки, известными под названием «Русская Америка».

Снабжение жителей русских поселений в Северной Америке товарами и вывоз их продукции, главным образом пушнины, сухопутным путем через Сибирь в центральные райо-

ны России были крайне затруднены и обходились очень дорого. Гораздо дешевле был морской путь, но требовалось его изучение специальными морскими экспедициями. В походах к берегам Северной Америки участвовали не только торговые суда, но и военные корабли, которые компания использовала в качестве транспортных судов и для защиты поселений, подвергавшихся нападениям англичан и американцев, стремившихся вытеснить русских из этого района и установить там свое господство.

Таким образом, необходимость дальнейшего экономического развития территорий в северо-восточной части Тихого океана настоятельно требовала организации регулярных дальних морских экспедиций в Русскую Америку. Эти экспедиции ознаменовали собой новый этап в развитии отечественного мореплавания — этап регулярных кругосветных плаваний.

Первое кругосветное плавание в 1803—1806 гг. совершили капитан-лейтенанты И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский на шлюпах «Надежда» и «Нова». А всего в первой половине XIX в. военные моряки совершили 28 кругосветных плаваний [3. Т. 2. С. 86].

Были открыты многие ранее неизвестные острова и шестой континент — Антарктида, собраны обширные сведения по гидрологии морей и океанов, а также по этнографии земель, на которых впервые побывали российские моряки, а также положено начало систематическому изучению Мирового океана и заложены основы новой науки — океанографии.

Кругосветные плавания являлись замечательной школой для военных моряков. В плаваниях, продолжавшихся по несколько лет, совершенствовалась морская выучка офицеров и матросов, приобретался богатый опыт кораблевождения в различных географических, климатических и гидрометеорологических условиях. Все это благотворно сказывалось на дальнейшем совершенствовании строительства отечественных парусных кораблей и развитии различных областей военно-морской теории. Кругосветные и дальние плавания способствовали выдвижению из военных моряков ряда выдающихся мореплавателей, среди которых видное место занял Михаил Петрович Лазарев, совершивший три кругосветных плавания на кораблях «Суворов», «Мирный» и «Крейсер».

В 1813 г. Михаил Петрович Лазарев был приглашен правлением Российско-Американской компании в качестве капитана только что построенного судна «Суворов», которое должно было доставить из Кронштадта в Новоархангельский порт на о-в Сатку различные грузы для жителей русских поселений в Северной Америке [5. С. 12]. М. П. Лазарев, давно мечтавший о кругосветных плаваниях, с разрешения своего начальства охотно принял это приглашение и с присущей ему энергией взялся за подготовку судна к дальнему плаванию.

Михаилу Петровичу впервые предстояло выступить в качестве капитана судна, да еще в таком трудном и ответственном плавании. Будучи опытным моряком, прекрасно знающим все тонкости морского дела, и требовательным офицером, он с большой ответственностью отнесся к подготовке судна и экипажа к предстоящему плаванию.

Внимательно изучив только что вступившее в строй судно, М. П. Лазарев нашел в нем ряд существенных недостатков, без устранения которых нельзя было отправляться в океанское плавание. По его настоянию на «Суворове» были произведены некоторые дополнительные работы по усилению прочности корпуса и совершенствованию рангоута и парусов. Все эти работы проводились в срочном порядке и под личным наблюдением М. П. Лазарева.

С особо высокими требованиями М. П. Лазарев подошел к формированию экипажа. По договоренности с руководителями торговой компании Михаил Петрович формировал экипаж по своему усмотрению. На должности своих ближайших помощников он пригласил товарищей по Морскому корпусу опытных моряков С. Я. Унковского и М. П. Павла-Швейковского [5. С. 12]. Лично отобрал также каждого матроса, и только из числа добровольцев, готовых вместе с ним разделить все трудности кругосветного плавания.

8 октября 1813 г. «Суворов» вышел из Кронштадта, 27 ноября благополучно прибыл в Портсмут и стал на якорь на знаменитом Спитхедском рейде, на котором обычно проводятся военно-морские парады английского флота.

Плавание на Балтийском и Северном морях, проходившее в штормовую погоду, выявило, что «Суворов», несмотря на принятые М. П. Лазаревым меры, еще не полностью готов к трудному океанскому плаванию и нуждается в устранении обнаруженных недостатков как в корпусе судна, так и рангоуте. Ремонтные работы, производившиеся силами экипажа и английских мастеров, заняли почти три месяца. Заново был проконопачен корпус, заменили некоторые части рангоута. Однако основной причиной задержки выхода «Суворова» из Портсмута было то, что некоторые грузы, предназначавшиеся для перевозки в Новоархангельский порт, не были вовремя подготовлены и доставлены на судно. И только в конце февраля 1814 г. оно смогло покинуть английский порт и через Атлантический океан направиться к берегам Бразилии [5. С. 13, 15, 16, 18]. До о-ва Мадейра «Суворов» шел вместе с английским конвоем, а затем продолжал плавание самостоятельно до Рио-де-Жанейро.

Длительное плавание через Атлантику М. П. Лазарев использовал главным образом для тренировок личного состава и отработки повседневной организации службы. Михаил Петрович требовал от офицеров и матросов, чтобы они строго

выполняли установленный на судне распорядок, регламентировавший жизнь и деятельность экипажа, как на ходу судна, так и при стоянке его на якоре и в базе. Соблюдению распорядка дня М. П. Лазарев придавал исключительно важное значение, так как видел в этом основу всего уклада жизни и повседневной деятельности экипажа, всей организации службы на судне. Он следил за тем, чтобы на «Суворове» строго соблюдалось время судовых работ и отдыха личного состава. Особое внимание уделял проведению различного рода учений и тренировок в постановке и уборке парусов, по борьбе за живучесть судна, использованию артиллерийского оружия и другим. В совершенстве зная морское дело, он требовал от офицеров и матросов быстрого и предельно точного выполнения обязанностей, связанных с обеспечением безопасного плавания в любых условиях. А если у кого-либо это не получалось, то сам учил его, как нужно поступать в том или ином случае.

Требую от подчиненных высокой дисциплины, исполнительности и быстрых действий, Михаил Петрович вместе с тем проявлял о них постоянную заботу. Строго следил за тем, чтобы матросские кубрики содержались в чистоте и постоянно проветривались, а пища для команды приготавливалась вовремя и была бы достаточно калорийной и вкусной. В свободное от работы время он рекомендовал офицерам побольше читать военно-морскую и художественную литературу, а матросам заниматься полезным для них делом [7. С. 12, 13].

Успешно завершив переход через Атлантический океан, 21 апреля «Суворов» прибыл в Рио-де-Жанейро, где простоял более месяца. Длительная стоянка в бразильском порту использовалась для отдыха личного состава после утомительного двухмесячного океанского плавания, проведения некоторых судовых работ, пополнения запасов провизии и пресной воды. 24 мая «Суворов» покинул Рио-де-Жанейро и направился к мысу Доброй Надежды в расчете обогнуть Южную Африку и через Индийский океан пройти в Тихий океан.

В Индийском океане судно дважды попало в жесточайший шторм. Несколько суток экипаж мужественно боролся с разбушевавшейся стихией. М. П. Лазарев в течение всего этого времени находился на шканцах и руководил действиями личного состава, который быстро и четко выполнял все его команды, связанные с управлением судном в экстремальных условиях. Вот где пригодилась высокая выучка офицеров и матросов, достигнутая благодаря систематическим учениям и тренировкам, проводившимся М. П. Лазаревым в плавании. Это, пожалуй, и спасло «Суворова», отделавшегося незначительными повреждениями в такелаже [7. С. 13].

После 50-дневного плавания в условиях частых дождей и штормовой погоды «Суворов» в августе прибыл в австра-

лийский порт Джексон [10. С. 22]. Двухнедельную стоянку в порту М. П. Лазарев использовал для отдыха личного состава, знакомства с городом, пополнения запасов продовольствия и пресной воды, а также для ремонта корабля: заново проконопатили и покрасили корпус, сменили такелаж, отремонтировали паруса.

Михаил Петрович очень ревностно относился не только к поддержанию четкой организации повседневной службы, но и к внешнему виду судна, чистоте и порядку внутренних помещений, особенно кубриков. Он ежедневно лично проверял их и строго взыскивал с офицеров и матросов, если они не соблюдали установленные на судне порядок и чистоту.

В начале сентября 1814 г. «Суворов» снялся с якоря и вышел в океан. Теперь ему предстояло преодолеть последний, но самый трудный и продолжительный этап плавания через Тихий океан. Плавание проходило в условиях частых дождей, тумана и сильных ветров, сопровождавшихся шквалами и снежной пургой. По пути к берегам Америки 28 сентября М. П. Лазарев обнаружил группу неизвестных коралловых островов: после тщательного обследования и точного определения координат они были нанесены на карту и названы островами Суворова [5. С. 26, 27].

17 ноября 1814 г. «Суворов» благополучно прибыл в Новоархангельский порт. В Новоархангельске, где помещалась главная контора Российско-Американской торговой компании во главе с ее управляющим А. А. Барановым, М. П. Лазарев пробыл несколько месяцев. За это время по поручению А. А. Баранова он на «Суворова» ходил к Прибыловым островам, чтобы доставить русским промысловикам свежие продукты и принять у них шкурки морских котиков, моржовый зуб и китовый ус.

Все остальное время стоянки в Новоархангельском порту М. П. Лазарев использовал для подготовки судна к возвращению на Родину. Загрузив трюмы тысячами шкурок бобров, котиков, песцов, лисиц и большим количеством других товаров, «Суворов» в конце июля 1815 г. покинул Новоархангельск и взял курс в Россию. Следуя вдоль побережья американского континента, он посетил Сан-Франциско, где пополнил запасы продуктов и пресной воды, а затем зашел в перуанский порт Кальяо, расположенный недалеко от столицы испанской колонии Перу — Лимы. «Суворов» был первым русским кораблем, посетившим Перу.

В Кальяо М. П. Лазарев вел переговоры с местными властями об установлении торговых связей с Перу. Одновременно закупались свежие продукты, производились необходимый ремонт и покрасочные работы. К концу стоянки в порту «Суворов» был приведен в образцовый вид. Лейтенант С. Я. Унковский в своих записках писал: «...Наш “Суворов” красовал-



ся самым модным щеголем, и ни одно морское судно, стоящее на рейде Калиао (Кальяо. — Авт.), не могло поравняться с ним в опрятности как по наружному, так равно и внутри» [5. С. 29, 41, 47].

15 февраля 1816 г. «Суворов» покинул порт Кальяо и направился к мысу Горн в расчете обогнуть южноамериканский континент и через Атлантический океан вернуться в Кронштадт, завершив таким образом кругосветное плавание.

На пути к мысу Горн «Суворов» попал в сильнейший шторм. Огромные океанские волны буквально заливали судно. От их мощных ударов в корпусе образовалась довольно сильная течь. Возникла серьезная угроза безопасности судна. Но все обошлось благополучно. Хладнокровие и исключительно высокая морская выучка М. П. Лазарева, смелые и решительные действия команды сыграли свою роль — «Суворов» в очередной раз вышел победителем в схватке со стихией.

После того как «Суворов» миновал мыс Горн, погода улучшилась, а когда судно вышло в Атлантический океан, то благодаря сильному попутному ветру оно с хорошей скоростью направилось к берегам Англии. В среднем за сутки «Суворов» проходил около 190 миль. В начале июня он прибыл в Портсмут и, простояв здесь около двух недель, 24 июня вышел в море, а 15 июля 1816 г. благополучно прибыл в Кронштадт, став на якорь на малом Кронштадтском рейде [5. С. 48].

Таким образом, первое кругосветное плавание Михаила Петровича Лазарева, продолжавшееся два года девять месяцев и семь дней, успешно закончилось. Он провел «Суворова» через Атлантический, Индийский и Тихий океаны, многие моря и привел судно в Кронштадт в отличном состоянии. Директора Российско-Американской компании, принимая от Лазарева судно и доставленный им груз, остались очень довольны тем, как молодой офицер прекрасно справился с возложенной на него задачей, и выразили ему благодарность.

Кругосветное плавание М. П. Лазарева на «Суворове» показало, что Михаил Петрович обладает всеми качествами, необходимыми для успешного командования кораблем и как опытный мореплаватель способен выполнять самые сложные задания.

В длительном океанском плавании в полной мере проявились такие замечательные качества М. П. Лазарева, как смелость и решительность, необычайная энергия и настойчивость, великолепное знание морского дела и умение применять их в любой обстановке, способность поддерживать на корабле строгий порядок и дисциплину. В М. П. Лазареве как командиру корабля гармонично сочетались высокая требовательность к подчиненным и повседневная забота о них. Все эти качества по достоинству были оценены командой «Суворова», которая за время плавания настолько полюбила свое-

го капитана, что не хотела с ним расставаться, когда судно вернулось в Кронштадт.

В феврале 1819 г. правительство России по настоятельной рекомендации известных мореплавателей и ученых В. М. Головнина, И. Ф. Крузенштерна, Г. А. Сарычева, О. Е. Коцебу и других приняло решение о проведении научно-исследовательской экспедиции в южнополярные воды с целью поиска неведомой земли, именовавшейся в то время «Терра Аустралис инкогнита» [5. С. 58], Это была первая крупная морская экспедиция, предпринятая за государственный счет и проводившаяся под непосредственным руководством Морского министерства.

Для участия в этой экспедиции, связанной с огромными трудностями, ибо кораблям предстояло проникнуть в труднодоступные районы Антарктики, было выделено два шлюпа — «Восток» под командованием опытного моряка, участника первого кругосветного плавания российских кораблей в 1803—1806 гг. капитана 2 ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена, и «Мирный», командиром которого был назначен уже рекомендовавший себя опытным моряком и мореплавателем лейтенант М. П. Лазарев. Руководство экспедицией возложили на старшего по званию и опыту службы командира «Востока» капитана 2 ранга Беллинсгаузена [7. С. 21].

Попытки открыть шестой континент в районе южного полюса предпринимались и ранее, причем неоднократно. Но каждый раз такие экспедиции заканчивались неудачей — никому из иностранных мореплавателей не удалось обнаружить землю «Терра Аустралис инкогнита». Неудача постигла и известного английского мореплавателя Джеймса Кука, который в 1773 г. на корабле «Резольюшен» отправился в южнополярные воды, чтобы выяснить, существует ли в этом районе загадочная земля. Однако и эта экспедиция не увенчалась успехом, и Джеймс Кук вынужден был после возвращения написать: «Я обошел океан Южного полушария на высоких широтах и отверг возможность существования материка» [7. С. 22].

Совместная экспедиция Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева была призвана либо подтвердить, либо опровергнуть заключение Кука и доказать существование шестого континента мира — Антарктиды.

Перед выходом «Востока» и «Мирного» в море Морское министерство вручило руководителю экспедиции капитану 2 ранга Ф. Ф. Беллинсгаузену инструкцию, в которой ему предписывалось проникнуть на своих судах за параллель 55° южной широты и обозреть о-ва Южной Георгия, а оттуда отправиться к Южной Сандвичевой земле и, обойдя ее с восточной стороны, спуститься к югу, причем Беллинсгаузену надлежало «продолжать свои изыскания до отдаленнейшей широты, какой только он может достигнуть; употребить все-

возможное старание и величайшее усилие для достижения сколько можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставить сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях» [5. С. 125].

Одновременно Ф. Ф. Беллинсгаузену была вручена инструкция, касающаяся организации научных работ. Инструкцией предписывалось производить астрономические определения, вести наблюдения за приливами и отливами, длиной секундного маятника, склонением магнитной стрелки компаса, состоянием атмосферы, морскими течениями, температурой и соленостью моря на разных глубинах, за льдами, полярным сиянием и другими гидрометеорологическими и природными явлениями в районах плавания. При открытии новых земель инструкция требовала тщательного обследования и нанесения их на карту. Большое внимание предписывалось уделять проведению этнографических работ, а также исследованиям в областях химической, анатомической, зоологической, минералогической и ботанической наук [5. С. 128—131].

Шлюпы «Восток» и «Мирный» строились для плавания в Балтийском море и не были приспособлены к океанскому плаванию, да еще в суровых условиях приполярных вод Южного полушария, где не исключалась возможность встречи с ледяными полями и даже сплошным ледовым покровом.

М. П. Лазарев тщательно обследовал «Мирный» и нашел его не пригодным к участию в экспедиции. Он обратился в Морское министерство с настоятельной просьбой провести срочные работы по перестройке и дооборудованию корабля по составленным им чертежам и выполненным расчетам. Специальная комиссия, назначенная Министерством, ознакомившись с ходатайством М. П. Лазарева, нашла его вполне обоснованным. Все работы по переделке и дооборудованию «Мирного» проводились под личным наблюдением Михаила Петровича, который с большой ответственностью подошел к подготовке материально-технической части корабля, равно как и к комплектованию экипажа. При подборе офицеров и матросов М. П. Лазарев, так же как и при формировании команды для «Суворова», предъявлял к ним высокие требования и сам лично отбирал каждого члена экипажа.

Всего на двух кораблях отправлялись 190 человек, из них 73 на «Мирном». В состав экспедиции были приглашены известный астроном профессор Казанского университета И. М. Симонов, академик живописи П. Н. Михайлов и другие специалисты, которые должны были руководить научными работами [10. С. 49].

К июлю 1819 г. все приготовления кораблей были закончены. 3 июля «Восток» и «Мирный» вышли из Кронштадта. Провожать отважных мореплавателей пришло огромное число

жителей главной базы Балтийского флота, которые пожелали им счастливого плавания. Так жители Кронштадта провожали все корабли, отправлявшиеся в кругосветное плавание. Это стало замечательной традицией кронштадтцев, отражавшей глубокое уважение и любовь к флоту и военным морякам, с которыми они с начала XVIII в. всегда были связаны совместной работой и узами тесной дружбы.

Выйдя из Кронштадта, «Восток» и «Мирный» через десять дней достигли Копенгагена и после кратковременной стоянки на рейде направились в Северное море. 29 июля они прибыли на Спитхедский рейд, где стали на якорь. Пребывание в Портсмуте продолжалось около месяца, что было связано с приобретением в Англии некоторых не имевшихся на кораблях навигационных приборов, необходимых для астрономических наблюдений. 28 августа корабли покинули Портсмут и легли на курс к берегам Бразилии. 65-дневное плавание до Рио-де-Жанейро было использовано для астрономических наблюдений и гидрологических исследований по пути следования кораблей.

При переходе через Атлантику стояла хорошая погода, «Плавание в тропических морях, — писал участник экспедиции мичман Павел Новосильский, — восхитительно. Между тем как судно с пассатным ветром под всеми парусами быстро несется к своей цели, бесчисленное множество разнообразных обитателей моря и воздуха беспрестанно привлекают на себя ваше внимание. Повсюду жизнь кипит и блещет яркими радужными цветами. В тропиках бывает почти всегдашнее равноденствие. Около шести часов вечера солнце скрывается под горизонтом и, после светлого дня, вскоре, почти без сумерек, настает ранняя ночь. Но тропические ночи неизящимо прелестны. Воздух чистый, прозрачный, упоительный. В беспредельном пространстве небес зажигается бесчисленное множество звезд; они горят одна другой ярче, одна другой светлее. Море покрывается фосфорическим светом, пена вокруг судна превращается в огонь и золото, струя за кормой кажется пламенною рекою» [8. С. 7].

«Восток» и «Мирный» через Атлантический океан шли раздельно. Так как «Восток» имел более высокую скорость хода, то он, по договоренности с М. П. Лазаревым, ушел вперед. Встреча кораблей произошла, как и было условлено, у побережья Бразилии, на подходах к Рио-де-Жанейро. В бразильскую столицу они вошли вместе, где простояли двадцать дней, готовясь к длительному и трудному плаванию в полярной зоне Атлантического, Индийского и Тихого океанов. За это время на кораблях был произведен необходимый ремонт, погружены ром, сахарный песок, лимоны, тыква, лук, чеснок и другие продукты, пресная вода, а также приняты на борт в живом виде быки, свиньи, утки, куры [7. С. 31].

21 ноября 1819 г. «Восток» и «Мирный» покинули гостеприимную столицу Бразилии и направились к о-ву Южный Георгий, который они, согласно инструкции Морского министерства, должны были обойти и обследовать прежде, чем идти на поиск Антарктиды [5. С. 152].

Плавание в южнополярных водах проходило в чрезвычайно тяжелых условиях: среди ледяных полей, при частых туманах и штормах. И только благодаря прекрасному знанию морского дела Ф. Ф. Беллинсгаузеном и М. П. Лазаревым и самоотверженной работе экипажей «Восток» и «Мирный», они, не теряя друг друга, смогли преодолеть все опасности, ежедневно подстерегавшие их, и успешно решить поставленную перед ними задачу.

За время экспедиции корабли прошли более 50 тыс. миль. Ими был открыт ряд коралловых островов, названных в честь героев Отечественной войны 1812 г. — именами Кутузова, Барклая-де-Толли, Слонимского, Витгенштейна, Ермолова, Раевского, Милорадовича, Волконского [12. С. 169].

Обследуя о-в Южного Георгия, Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев обнаружили недалеко от него не обозначенный на карте небольшой остров, который они назвали именем члена экипажа шлюпа «Мирный» лейтенанта М. Д. Анненкова. Именами других участников экспедиции офицеров Я. Парядина, И. А. Куприянова и Д. А. Демидова были названы мысы открытого острова, а именем мичмана П. М. Новосильского — один из заливов. Так на географической карте мира появились новые имена русских моряков.

Но главным и наиболее выдающимся событием экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева явилось открытие Южного материка. к которому шлюпы «Восток» и «Мирный» с невероятными трудностями пробились 16 января 1820 г. Эта дата вошла в историю как день, когда два отважных мореплавателя России — Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев — открыли новый материк — Антарктиду [12. С. 169].

Плавание «Востока» и «Мирного» во льдах высоких южных широт продолжалось до начала марта 1820 г., когда из-за ухудшения ледовой обстановки плавание деревянных кораблей стало крайне опасным. Поэтому начальник экспедиции принял решение покинуть район Южного континента и уйти в австралийский порт Джексон, отремонтировать там корабли, дать отдых изрядно уставшему личному составу, а затем вновь вернуться к открытому континенту, чтобы продолжить его обследование в следующем году.

Отремонтировав корабли и пополнив запасы продовольствия, Беллинсгаузен и Лазарев в октябре 1820 г. покинули порт Джексон и вновь направились к Антарктиде. Пробиваясь сквозь льды, корабли 9 января 1821 г. прямо по курсу обнаружили высокие берега острова, расположенного у побережья

Южного континента. Вспоминая об этом событии, Михаил Петрович Лазарев в письме своему другу А. А. Шестакову писал: «Открытие сие в столь далекой широте всех нас чрезвычайно обрадовало. Назвали мы оное островом Петра — в память великого образователя России и виновника существования нашего флота» [5. С. 198] Продолжая продвигаться сквозь льды на восток, Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев 17 января при хорошей солнечной погоде обнаружили высокие скалистые берега уже не острова, а самого континента — Антарктиды, который был зарисован художником Михайловым и назван берегом Александра I [5. С. 199].

Таким образом, экспедиция Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева завершилась полным успехом. Военные моряки России открыли новый материк — Антарктиду, опровергнув тем самым утверждение английского мореплавателя Джеймса Кука, что в южных широтах нет никакого материка, а если он и существует, то только близ полюса, в недоступном для плавания районе. Д. Кук писал: «...Большая часть Южного материка (если предположить, что она существует) должна лежать в пределах полярной области, выше Южного полярного круга, а там море так густо усеяно льдами, что доступ к земле становится невозможным. Риск, связанный с плаванием в этих необследованных и покрытых льдами морях в поисках Южного материка, настолько велик, что смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем это удалось мне. Земли, что могут находиться на юге, никогда не будут исследованы» [4. С. 440].

Знаменитый английский мореплаватель глубоко ошибся в своем заключении о недоступности Южного континента. И первыми доказали возможность проникновения к этому континенту, покрытому вечными льдами, замечательные русские моряки — выдающиеся мореплаватели Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев.

Успешно завершив экспедицию в южнополярные районы, «Восток» и «Мирный» 24 июля 1821 г., через 751 день после выхода из Кронштадта, благополучно вернулись в свою базу, покрыв расстояние, превышающее более чем в два раза длину экватора.

Результаты этой экспедиции, завершившейся открытием Антарктиды и двадцати девяти новых островов, трудно переоценить. Они явились выдающимся вкладом моряков России в историю географических открытий и способствовали развитию многих отраслей науки, особенно океанографии,

Несмотря на то, что Михаил Петрович Лазарев в этой экспедиции играл подчиненную роль, он внес большой вклад в ее успешное проведение. Руководитель экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузен, отмечая роль М. П. Лазарева в ней, доносил морскому министру: «При сем побуждаюсь долгом, возложенным

на меня... рекомендовать в. в. пр-ву... г. лейтенанта Лазарева, который приобрел ту похвалу, что в продолжении двухкратного плавания к Южному полюсу при непрестанных ненастных погодах, как-то: мрачностях, густых снегах, нередко бурях, внезапно застигавших нас среди густых ледяных островов, не разлучался, чего в истории путешествий как иностранных, так и отечественных примера до сего времени не было» [5. С. 197].

В связи с успешным завершением Антарктической экспедиции и исключительно высокими ее научными результатами капитан 2 ранга Ф.Ф. Беллинсгаузен был произведен через чин в капитан-командоры, а М. П. Лазарев, минуя чин капитан-лейтенанта, — в капитаны 2 ранга.

Третье, и последнее, кругосветное плавание Михаил Петрович Лазарев совершил в 1822—1825 гг. В этом плавании он участвовал в качестве командира только что построенного 36-пушечного фрегата «Крейсер», который, по просьбе правления Российско-Американской компании, был выделен Морским министерством для защиты владений компании на побережье Северной Америки от нападений американцев и англичан. Имевшийся в распоряжении компании 28-пушечный шлюп «Аполлон» не обеспечивал надежной охраны промыслов, поэтому правительство решило направить к берегам Северной Америки более сильный военный корабль. Так как посылка его к берегам Америки могла привести к серьезным политическим осложнениям во взаимоотношениях России с США и Англией, то было решено назначить командиром «Крейсера» не только опытного моряка, но и человека, способного хорошо разбираться в сложной обстановке и самостоятельно принимать ответственные и обоснованные решения. Именно таким зарекомендовал себя Михаил Петрович Лазарев в двух предыдущих кругосветных плаваниях. Правление Российско-Американской компании одобрило назначение М. П. Лазарева командиром фрегата «Крейсер».

Вместе с фрегатом «Крейсер» в плавание отправился транспорт «Ладога», которым командовал старший брат Лазарева — капитан-лейтенант Андрей Петрович Лазарев.

Направляя капитана 2 ранга М. П. Лазарева в распоряжение правления Российско-Американской компании, Морской штаб вручил ему специальную инструкцию, которой он должен был руководствоваться. В этой инструкции говорилось:

«1. Вверенный вам фрегат “Крейсер” и шлюп “Ладога” должны производить свои наблюдения сколь можно ближе к твердой земле и не простирайте оных далее той широты, под которой Русско-Американская компания действительно пользовалась преимуществами своими в звериной и рыбной ловле как со времени своего учреждения, так и возобновления ее грамоты в 1799 г.

2. Чтобы сие наблюдение имело предметом недопущение всякой запрещенной торговли и всякого посягания вредить пользам компании через нарушение спокойствия в местах, посещаемых ее промышленниками, также всякого предприятия, имеющего целью доставление тамошним природным жителям, без согласия законного их начальства, огнестрельного и другого оружия или военных потребностей.

3. Чтобы в отношении к судам, сбившимся с пути, разбитым бурей или занесенным морскими быстринами, вы и начальники других судов российского флота поступали согласно с данными в наставлении правилами, сообразуясь с оными и в рассуждении судов, плавающих для торговли, покушений или предприятий выше сего означенных» [5. С. 234—236].

Данная инструкция в известной мере ограничивала самостоятельность М. П. Лазарева, что было вызвано желанием правительства предотвратить возможность обострения отношений с США и Англией, суда которых нередко занимались промыслом морского зверя и ловлей рыбы в водах, контролируемых Российско-Американской компанией.

Получив новое ответственное назначение, связанное с кругосветным плаванием, капитан 2 ранга М. П. Лазарев с присущей ему энергией приступил к подготовке корабля к предстоящему плаванью. 36-пушечный фрегат «Крейсер» в то время еще достраивался. Внимательно изучив фрегат, М. П. Лазарев пришел к выводу, что он не отвечает полностью своему назначению как по конструкции и оснащению, так и вооружению. Он потребовал от строителей произвести по его указанию ряд переделок, полностью заменить рангоут и увеличить число орудий до 44, а часть из них заменить на пушки большего калибра. Требование Лазарева было встречено чиновниками морского ведомства и строителями в штыки. Но М. П. Лазарев был не из тех, кого можно было заставить отказаться от чего-либо, если он был убежден в обоснованности своего решения.

В своих требованиях М. П. Лазарев проявил исключительную настойчивость и решительность; бюрократы морского ведомства были вынуждены отступить и согласиться с выдвинутыми требованиями М. П. Лазарева [10. С. 71]. Он лично следил за тем, чтобы строители в установленный срок и качественно выполнили все работы по достройке и довооружению корабля. По завершении модернизации фрегат «Крейсер» оказался настолько совершенным, что послужил образцом для постройки многих подобных ему кораблей [10. С. 82].

С такой же строгостью М. П. Лазарев отнесся и к комплектованию экипажа. На офицерские должности он пригласил тех, кого хорошо знал по Морскому корпусу или совместной службе как дисциплинированных, исполнительных и достаточно подготовленных моряков. Среди них были: лейтенанты



М. Д. Анненков, И. А. Куприянов. Ф. Г. Вишневский; мичманы П. С. Нахимов. Е. В. Путятин, будущий декабрист Д. И. Зава-лишин и другие [5. С. 231].

Матросов и комендоров он также подбирал из числа опытных, уже бывавших в дальних плаваниях моряков-добровольцев, готовых к перенесению трудностей кругосветного плавания. Матросы и офицеры, несмотря на высокую требовательность М. П. Лазарева, любили его за честность, справедливость и заботу о них, поэтому охотно шли служить на корабли, которыми он командовал. В составе экипажа «Крейсера» насчитывалось 176 офицеров и матросов [7. С. 54].

Завершив все приготовления к плаванию, а также приняв различные грузы для Российско-Американской компании, «Крейсер» и «Ладога» 17 августа 1822 г. вышли из Кронштадта. Для М. П. Лазарева предстоящий маршрут перехода уже был знаком по кругосветному плаванию на «Суворове». В Балтийском море корабли попали в сильный шторм, продолжавшийся несколько дней. Первую остановку они произвели, как и намечалось планом, в Копенгагене, который покинули 17 сентября, взяв курс на Портсмут. При выходе в Северное море на них вновь обрушился шторм, еще более жестокий, чем в Балтийском море. Только прекрасная морская выучка М. П. Лазарева и хорошая подготовка экипажей спасли суда от беды. «Крейсер», переоборудованный по указаниям М. П. Лазарева, вообще не пострадал, а «Ладога» получила повреждения корпуса и рангоута и нуждалась в ремонте.

По прибытии в Портсмут М. П. Лазарев организовал на «Ладоге» ремонтные работы, закупил необходимые навигационные приборы и карты, суда пополнили запасы продовольствия и пресной воды и 28 ноября покинули портсмутский рейд и направились по проторенному пути — к берегам Бразилии.

С первых же дней плавания Михаил Петрович установил на «Крейсере» четкую организацию службы. На корабле ежедневно, независимо от погоды, строго по расписанию проводились тренировки по управлению парусами и борьбе за живучесть корабля, артиллерийские учения, которыми руководил лично командир корабля. М. П. Лазарев добивался от офицеров, матросов и канониров четкого, быстрого и точного выполнения своих обязанностей по всем видам боевой подготовки. Конечно, не всем нравилась строгая требовательность Лазарева, которую он предъявлял к подчиненным во всех вопросах корабельной службы. Но мичман П. С. Нахимов, например, гордился тем, что прошел тяжелую морскую школу у Михаила Петровича Лазарева [7. С. 64].

После длительного и изнурительного плавания в Атлантическом океане «Крейсер» и «Ладога» 25 января 1823 г. прибыли в столицу Бразилии Рио-де-Жанейро, где простояли

около месяца, готовясь к следующему этапу перехода. Были заново проконопачены корпуса кораблей, отремонтированы снасти и паруса. Личный состав отдохнул. После пополнения запасов продовольствия и пресной воды «Крейсер» и «Ладога» 22 февраля покинули бразильский порт. Учитывая зимнее время и возможность жестоких штормов в районе мыса Горн, М. П. Лазарев решил следовать в Тихий океан вокруг мыса Доброй Надежды» [7. С. 69]. Это был более дальний, но менее опасный путь в условиях зимнего плавания.

27 марта корабли миновали мыс Доброй Надежды и вышли в Индийский океан, который встретил их штормовой погодой, продолжавшейся почти непрерывно в течение двух недель. Но несмотря на неблагоприятные метеорологические условия и сильную качку, изнурявшую людей, экипажи «Крейсера» и «Ладоги» стойко переносили трудности плавания и 18 мая привели свои корабли в порт Дервент на о-в Тасмания в образцовом состоянии, а вид матросов и офицеров был такой, как будто они пришли в порт не после трудного океанского плавания, а увеселительного морского путешествия, без каких-либо внешних признаков усталости. В донесении Адмиралтейств-коллегий М. П. Лазарев писал: «Суда, мне вверенные, фрегат “Крейсер” и шлюп “Ладога”, находятся в весьма хорошем состоянии, к удивлению моему, должен уведомить государственную Адмиралтейств-коллегию, что как офицеры, так и нижние чины обоих судов пользуются совершенным здоровьем» [5. С. 147]. Все это было заслугой Михаила Петровича, который поддерживал на кораблях образцовый порядок и дисциплину и строго следил за тем, чтобы личный состав нормально питался и отдыхал.

В порту Дервент корабли простояли более двадцати дней. Для лучшего отдыха экипажи были переведены на берег, а корабли тем временем просушивались, проветривались и проконопачивались. Расписание работ было составлено так, чтобы матросы и офицеры имели возможность как следует отдохнуть [7. С. 70].

9 июня «Крейсер» и «Ладога» покинули Дервент и направились к о. Отаити (Таити), чтобы запастись там свежими овощами и фруктами, а затем идти на север, к берегам Америки. На следующий день после выхода в океан разразился жесточайший шторм с дождем и градом, который разметал корабли; они в ночное время потеряли друг друга из видимости и соединились только по прибытии к о-ву Отаити. На «Ладоге» во время шторма были повреждены шлюпка и некоторые снасти, выломаны штормовые ставни, но эти повреждения команда устранила своими силами. Пополнив запасы свежих продуктов, корабли 20 июля вышли в море и направились на север; фрегат «Крейсер» — в Новоархангельск, а «Ладога» — в Петропавловск-на-Камчатке, где она должна была сдать груз и после

этого присоединиться к «Крейсеру» возле о-ва Ситху. 3 сентября М. П. Лазарев на «Крейсере» прибыл в Новоархангельский порт, а «Ладoga» пришла сюда только 9 ноября. По прибытии в Новоархангельск выяснилось, что из-за ограниченных запасов порт не может снабдить «Крейсер» и «Ладogu» продуктами, и им пришлось идти за провизией в Сан-Франциско. Там они встретились со шлюпом «Аполлон» и бригом «Головнин», принадлежавшим Российско-Американской компании.

В январе 1824 г. шлюпы «Ладoga» и «Аполлон» были отправлены в Россию, а фрегат «Крейсер» вернулся в Новоархангельск, где пробыл до октября 1824 г., выполняя задачи по охране владений Российско-Американской компании. С прибытием в Новоархангельский порт шлюпа «Предприятие» под командованием известного мореплавателя капитан-лейтенанта О. Е. Коцебу М. П. Лазарев по распоряжению Морского штаба сдал ему обязанности по охране промыслов компании, а сам на фрегате «Крейсер» отправился в Кронштадт [7. С. 70].

Возвращаться на Родину М. П. Лазарев решил по кратчайшему пути — вокруг мыса Горн. Следуя этим путем, он снова зашел в Сан-Франциско, чтобы пополнить запасы продовольствия и пресной воды. Переход из Сан-Франциско через Тихий океан до Рио-де-Жанейро из-за штилевой погоды проходил чрезвычайно медленно и занял более 90 дней [7. С. 75]. Но это время М. П. Лазарев использовал для астрономических наблюдений и изучения гидрологии океана.

В бразильскую столицу «Крейсер» прибыл 23 марта 1825 г. и простоял в ней около месяца. В течение трехмесячного плавания в Тихом океане на корабле заболело 10 матросов. Чтобы побыстрее вылечить их, М. П. Лазарев снял в Рио-де-Жанейро дачу, где большинство из больных быстро поправились и через десять дней вернулись на корабль [5. С. 260]. Это один из характерных примеров заботливого отношения Михаила Петровича к подчиненным

22 апреля «Крейсер» покинул столицу Бразилии и направился в Россию. По пути ему пришлось остановиться в Портсмуте для ремонта такелажа и пополнения запасов продовольствия, которое было на исходе. Плавание через Атлантику, так же как и через Тихий океан, из-за штилевой погоды проходило медленнее, чем рассчитывал М. П. Лазарев, и заняло более 70 суток.

20 июля «Крейсер» покинул Портсмут и 5 августа 1825 г. благополучно прибыл в Кронштадт [5. С. 260]

Таким образом, третье кругосветное плавание М. П. Лазарева на фрегате «Крейсер», продолжавшееся 2 года 11 месяцев и 2 дня, успешно завершилось. За это время под парусами фрегат находился 457 дней [10. С. 104]. Ему пришлось выдержать немало штормов, и тем не менее он пришел в Кронштадт в образцовом состоянии, со здоровой и на редкость

бодрой командой. Докладывая Александру I о возвращении фрегата «Крейсер» из кругосветного плавания, начальник Морского штаба 6 августа 1825 г., писал: «Я осматривал фрегат и нашел его во всех отношениях не только в отличной, но даже необыкновенной, превосходной исправности» [5. С. 260]. Многие офицеры, служившие в Кронштадте, специально приходили на фрегат, чтобы на его опыте научиться грамотному содержанию корабля в длительном кругосветном плавании.

Несмотря на то что перед М. П. Лазаревым не ставились научные задачи во время кругосветного плавания на «Крейсере», он по собственной инициативе производил океанографические, метеорологические, астрономические и другие научные наблюдения и исследования, результатом которых явилось издание научного труда «Метеорологические наблюдения, производившиеся во время кругосветного плавания фрегата “Крейсер” под командованием капитана 2 ранга Лазарева в 1822, 1823, 1824, 1825 годах» [7. С. 76].

За прекрасно выполненное кругосветное плавание Михаил Петрович Лазарев был произведен в капитаны 1 ранга и награжден орденом. Всем офицерам и матросам, участвовавшим в кругосветном плавании, были выданы денежные премии и засчитан двойной срок службы [10. С. 104].

Три кругосветных плавания на кораблях «Суворов», «Мирный» и «Крейсер», в том числе и плавание в район высоких южных широт, завершившееся открытием Антарктиды, показали, что в лице Михаила Петровича Лазарева Россия имеет выдающегося мореплавателя, внесшего большой вклад в развитие географии и других наук, связанных с изучением и освоением Мирового океана. В ходе этих плаваний М. П. Лазарев приобрел огромный опыт управления парусными кораблями в различных географических и метеорологических условиях. Он зарекомендовал себя как высокотребовательный и прекрасно знающий свое дело командир, способный поддерживать на корабле образцовый порядок и высокую воинскую дисциплину и в то же время постоянно заботиться о подчиненных. Все эти качества, проявившиеся в нем уже в первые годы службы на флоте и особенно ярко — во время кругосветных плаваний, стали прочной основой для последующего формирования его как флотоводца.

## По стопам Д. Н. Сенявина

Разгром турецко-египетского флота в Наваринском сражении еще больше обострил русско-турецкие отношения. 8 октября султан объявил о расторжении русско-турецких соглашений и призвал подданных к «священной войне» с Россией. Учитывая сложившуюся военно-поли-

тическую обстановку на Черном море и на Балканах, правительство России 14 апреля 1828 г. опубликовало манифест об объявлении войны Турции [11. С. 108].

С объявлением войны вооруженные силы России развернули военные действия на Балканском направлении, где они наносили главный удар, на Кавказском направлении и на Черном море. Перед Средиземноморской эскадрой была поставлена задача продолжать оказывать помощь грекам как союзникам в борьбе против Турции; одновременно блокировать Дарданеллы, чтобы лишить Турцию возможности подвоза продовольствия в Константинополь морским путем и оружия, предназначенного для борьбы против греков. В дальнейшем эта задача была распространена и на боевые действия в районе о-ва Крит, на котором египтяне оборудовали специальную базу для снабжения своих войск в Греции [13. С. 105].

Выполнение поставленных перед флотом задач на Средиземном море было сопряжено с большими как политическими, так и чисто военными трудностями. В связи с тем, что Англия поддерживала Турцию и занимала в отношении России враждебную позицию, корабли лишились возможности использовать английские базы на Средиземном море, своих же баз на этом театре Россия не имела. Кроме того, командованию приходилось считаться с возможностью дальнейшего обострения отношений с англичанами, вплоть до возникновения военного конфликта. Поэтому адмиралы Л. П. Гейден и М. П. Лазарев, на которых было возложено руководство боевыми действиями Средиземноморской эскадры, должны были соблюдать максимальную осторожность, чтобы не дать повод английскому командованию использовать свои вооруженные силы против русских на Средиземном море.

Для выполнения поставленных задач сил, имевшихся в распоряжении Л. П. Гейдена и М. П. Лазарева, было крайне недостаточно. Требовалось подкрепление. Для усиления Средиземноморской эскадры решили использовать корабли Балтийского флота, так как выход из Черного моря был наглухо закрыт.

Оказывая помощь греческим повстанцам, Средиземноморская эскадра в апреле 1828 г. установила блокаду

морей с целью принудить турок и египтян очистить Грецию [7. С. 104]. В ходе боевых действий у побережья Греции корабли захватили в качестве военных призов ряд неприятельских судов, которые затем использовались для усиления крейсерских сил эскадры. Так, захваченный в апреле 1827 г. недалеко от крепости Мадон турецкий корвет «Шарк Иилдызы» был включен в состав эскадры под названием «Наварин». Командиром его, по предложению М. П. Лазарева, был назначен капитан-лейтенант П. С. Нахимов.

Осенью 1828 г. для усиления Средиземноморской эскадры с Балтики прибыла эскадра под командованием контр-адмирала П.И. Рикорда в составе четырех линейных кораблей, трех фрегатов и 23 вспомогательных судов [9. С. 472]. Это весьма существенное подкрепление позволило Л. П. Гейдену и М. П. Лазареву выделить силы для блокады Дарданелл, которая началась 2 ноября 1828 г. В качестве баз блокадные силы использовали о-ва Тенедос, Тасос и Порос [7. С. 105]. Блокадный дозор обычно держался на линии между о-вом Тенедос и Малоазиатским берегом, что позволяло надежно контролировать движение судов противника через Дарданелльский пролив.

Для командиров кораблей, несших блокаду Дарданелл, М. П. Лазарев как начальник штаба эскадры разработал специальную инструкцию, которая предписывала: «Объявлять всем судам, идущим к Дарданеллам, что оные блокируются российской эскадрой, и строго осматривать каждое судно... но если которые из судов будут находиться под конвоем и конвой не станет позволять осматривать конвоируемые им суда, то согласно блокаде объявить им, что они не могут продолжать путь и что в случае, если которое судно отважится форсировать блокаду, тогда препятствовать силой» [5. С. 355]. Инструкция предписывала командирам кораблей при осмотре задержанных судов нейтральных стран соблюдать вежливость, «но не менее того помнить, что каждое проходящее судно может скрывать враждебный умысел. А по сему посылать всегда людей вооруженными, с двумя офицерами, из коих одного есть та обязанность, чтобы с известным числом своих людей осматривать внимательно груз судна, а другой должен оставаться на шлюпке в готовности для вся-

кого внезапного неприязненного действия, для чего в предосторожность держать всегда осматриваемое судно под своими пушечными выстрелами» [5. С. 356]. В случае, если конвоирующий торговое судно военный корабль произведет хотя бы один выстрел по блокирующему, то инструкция требовала такой корабль немедленно уничтожить.

Блокада Дарданелл была весьма эффективна. В феврале 1829 г. только в Смирнском (Измирском) порту скопилось до 150 торговых судов с хлебом из Египта, которые не решались идти к Дарданеллам из-за блокады пролива. С марта 1829 г. и до конца войны ни одному неприятельскому судну не удалось прорваться в Константинополь [7. С. 108; 5. С. 354]. Блокада Дарданелл до крайности обострила продовольственное положение в турецкой столице, которая полностью лишилась подвоза продуктов со стороны Средиземного моря.

Помимо инструкции для командиров кораблей, выполнявших блокаду Дарданелл, Михаил Петрович Лазарев разработал немало других боевых документов. Особый интерес представляют «Инструкция по подготовке корабля к бою» и «Инструкция вахтенным начальникам», введенные в действие на эскадре приказом вице-адмирала Л. П. Гейдена в феврале 1829 г. Оба эти документа свидетельствуют об исключительно глубоком знании М. П. Лазаревым всех вопросов приготовления корабля к бою и действий вахтенного начальника в различных ситуациях [5. С. 346—354].

В российском флоте подобные инструкции существовали и ранее, но по полноте и глубине проработки рассматривавшихся вопросов инструкции М. П. Лазарева превосходили их по всем показателям. Например, в инструкции по подготовке корабля к бою, состоявшей из 25 пунктов, предусматривалось буквально все, что нужно иметь для обеспечения боя, начиная от рангоута, парусов и кончая инструментами и материалами, необходимыми для борьбы за живучесть корабля. Но особое внимание обращалось на приготовление орудий и боеприпасов, поскольку от состояния артиллерии решающим образом зависел исход боя. Правила требовали от командиров кораблей стрелять с самых близких дистанций, позволявших наиболее

эффективно использовать артиллерию всех калибров для поражения противника. М. П. Лазарев, так же, как Ф. Ф. Ушаков и Д. Н. Сенявин, был сторонником применения решительных методов ведения морского боя.

Большое внимание обращалось также на развертывание лазарета для оказания медицинской помощи раненым и обеспечение личного состава всем необходимым в бою. Предусматривалась, например, даже такая деталь, как «иметь на каждой палубе бочку для питья с пресной водой, подмешав в оную красного вина».

С наименьшей детализацией была разработана и инструкция для вахтенного начальника, включающая в себя 34 пункта. В ней подробно было рассмотрено, что и каким образом должен принимать вахтенный начальник при заступлении на вахту как на ходу, так и при стоянке на якоре, за чем должен следить и что контролировать во время несения вахты, как следует сдавать вахту заступающему офицеру. Причем все эти требования и рекомендации были изложены настолько обстоятельно и убедительно, что просто поражаешься тому, какими глубокими знаниями и огромным опытом обладал М. П. Лазарев в вопросах исполнения обязанностей вахтенным начальником. Вот некоторые выдержки из этой инструкции.

Если корабль под парусами, «то вступающему на вахту г. лейтенанту обратить первое свое внимание на имеющийся паруса (далее они перечисляются. — *Авт.*)... Все паруса должны быть в таком виде, в каком они всегда должны быть на военном корабле, и ежели найдется что-либо тому противное, то немедленно приступить к исправлению оных, несмотря ни на какие неудовольствия, могущие произойти оттого со сменившимся с вахты офицером, тем более, что через оное снисхождение военное судно может потерять на время и вид свой и достоинство» [5. С. 346—354].

Относительно наблюдения за сигналами флага: «Гг. вахтенным лейтенантам всех судов вверенной мне эскадры поставить в важнейшую обязанность бдительно смотреть на корабль “Азов”, дабы без всякого промедления могли видеть все сигналы и движения адмиральского корабля, на сей предмет часто ревизировать мичмана, кадета и сигнальщиков. При сем должен я заметить, что те



из судов, которые будут отвечать на сигналы позже других, явно будут доказывать в глазах моих беспорядок, на оных существующий» [5. С. 346—354].

Только одно ознакомление с содержанием инструкции вахтенным офицерам почти полностью дает ответ на вопрос, почему корабли и соединения, которыми командовал М. П. Лазарев, отличались исключительным порядком, образцовой чистотой и безукоризненной организацией службы личного состава.

Боевые действия эскадры в Архипелаге продолжались до глубокой осени 1829 г. Успешно для вооруженных сил России проходили они и на других сухопутных и морских театрах: Балканском, Кавказском и Черноморском.

На Черном море героический подвиг, равного которому не знает история отечественного флота, совершил бриг «Меркурий». Под командованием капитан-лейтенанта А. И. Казарского он вступил в неравный бой с двумя турецкими линейными кораблями, превосходившими его в артиллерийском вооружении в десять раз, и, нанеся им серьезные повреждения, заставил отступить [2. С. 207].

Потерпев ряд серьезных поражений, особенно на главном — Балканском — театре военных действий, Турция вынуждена была запросить мира. 2 сентября 1829 г. в Адрианопле был подписан мирный договор.

С подписанием Адрианопольского мирного договора Средиземноморская эскадра сняла блокаду Дарданелл и прекратила боевые действия в Архипелаге. Часть кораблей (четыре линейных корабля, три фрегата и два брига) под командованием контр-адмирала М. П. Лазарева в декабре 1829 г. была отправлена на Балтику с приказанием прибыть в Кронштадт к 1 мая 1830 г. Впервые в истории отечественного флота эскадра М. П. Лазарева совершила успешный переход из Средиземного моря на Балтику вокруг Европы без захода в иностранные порты, как это делалось в прошлом.

Эскадру в Кронштадт М. П. Лазарев привел 12 мая 1830 г., опоздав всего на 12 дней [10. С. 126]. Опоздание было вызвано тяжелой ледовой обстановкой в Финском заливе. Парусным деревянным кораблям пришлось прокладывать путь среди сплошных ледяных полей [5. С. 373].

И если М. П. Лазарев смог преодолеть ледовые препятствия, то только потому, что он имел большой опыт плавания в Антарктике, где на шлюпе «Мирный» ему пришлось не раз форсировать более мощные ледяные поля.

Средиземноморская кампания закончилась. Она дала М. П. Лазареву большой опыт ведения боевых действий в сложных военно-политических условиях. Особенно выдающуюся роль он сыграл в Наваринском сражении как командир линейного корабля «Азов» и начальник штаба эскадры. Действуя порой в экстремальных условиях, Михаил Петрович Лазарев всегда находил наиболее оптимальные решения и выходил победителем.

В ходе Средиземноморской кампании он зарекомендовал себя прекрасным боевым командиром, в совершенстве владеющим искусством ведения морского боя, и достаточно подготовленным руководителем соединения флота, способным успешно решать поставленные задачи в любой боевой и политической обстановке. И если после трех успешных кругосветных плаваний и открытия Антарктиды М. П. Лазарев заявил о себе как о выдающемся мореплавателе, то теперь о нем заговорили как о достойном преемнике Д. Н. Сенявина, способном занять почетное место среди выдающихся флотоводцев Российского флота.

### **Босфорская экспедиция**

После возвращения в Россию М. П. Лазарев в 1830—1831 гг. служил на Балтийском флоте. Вначале он плавал в качестве младшего флагмана на эскадре вице-адмирала Гамильтона, а затем командовал отдельным отрядом кораблей. Одновременно Михаил Петрович плодотворно занимался вопросами кораблестроения и внес немало предложений по улучшению оборудования и вооружения кораблей. Многие из его предложений были приняты Главным морским штабом и рекомендованы к внедрению. За эту работу Михаил Петрович получил благодарность от Николая I. Сообщая об этом М. П. Лазареву, начальник Главного морского штаба князь А. С. Меншиков писал: «Государь император, вследствие рассмотрения в состоявшем под председательством г. адмирала Грейга комитете представленных в оный от в. пр-ва предположений на-

счет некоторых улучшений во флоте, высочайше изволил признать труды ваши, милостливый государь, по сим предметам весьма полезными и посему поручил мне объявить за сие в. пр-ву е.и.в. благоволение» [5. С. 397, 399].

В этот короткий период службы в Балтийском флоте М. П. Лазарев принимал активное участие в работе комиссии по исправлению штатов и вооружения военных кораблей, а также комитета по выработке нового положения по совершенствованию управления Черноморским флотом и внес в него ряд ценных предложений. Последнее, очевидно, учитывалось, когда в феврале 1832 г. М. П. Лазарев получил назначение на должность начальника штаба Черноморского флота с перспективой стать в ближайшее время главным командиром Черноморского флота и портов.

Черноморским флотом в то время командовал адмирал А.С. Грейг, некогда прославившийся в боевых действиях на Средиземном море под руководством Д. Н. Сенявина, но с годами утративший боевой дух и интерес к флотским делам.

Деятельность М. П. Лазарева на Черноморском флоте началась в довольно сложной политической обстановке, создавшейся на южных границах России после заключения Адрианопольского мирного договора с Турцией.

Англия, опасаясь дальнейшего усиления влияния России на Балканах и в Турции, стремилась подорвать ее военноморскую мощь на Черном море, уничтожить Черноморский флот, его главную базу Севастополь и при возможности — отторгнуть Крым и Кавказ [5а. С. 3]. Правительство Франции также поддерживало антироссийскую политику англичан.

Правительство России, в свою очередь, стремилось установить более твердый контроль над черноморскими проливами, чтобы надежно обеспечить безопасность южных районов страны со стороны Средиземного моря.

Все эти противоречия на Балканах и Ближнем Востоке еще больше обострились, когда в 1832 г. вспыхнула война между Турцией и ее вассалом Египтом, оставшимся невыгодными условиями Адрианопольского договора. Турецкая армия, серьезно ослабленная в последней войне с Россией, терпела одно поражение за другим и не могла сдержать

натиск египтян, продвигавшихся к Константинополю. Возникла реальная угроза захвата египетскими войсками турецкой столицы. Так как Англия, недовольная политикой Турции, не проявляла особого желания оказать ей помощь, а Франция, наоборот, поддерживала Египет, то султан, не видя другого выхода, обратился за военной помощью к Николаю I, который охотно согласился послать вооруженные силы для защиты Константинополя, поскольку это соответствовало внешнеполитическим интересам России.

Посол Англии, узнав об этом, был крайне удивлен подобным развитием событий и, посетив султана Махмуда II, спросил у него, как он решился запросить военную помощь у российского императора, на что султан ответил: «Когда человек тонет и видит перед собой змею, то он даже за нее рад ухватиться, лишь бы не утонуть» [10. С. 129].

Контр-адмирал М. П. Лазарев, учитывая политическую обстановку на Ближнем Востоке в связи с начавшейся турецко-египетской войной, сразу же по прибытии в Николаев, где в то время размещался штаб флота, начал проверять корабли и базы и остался крайне недоволен состоянием их, особенно низким уровнем боеспособности кораблей. В письме своему другу А. А. Шестакову он с возмущением писал, что корабли находятся в крайне запущенном состоянии и почти не плавают. Севастополь как главная база флота недостаточно укреплен и защищен. На флоте большой некомплект личного состава, боевой подготовкой серьезно никто не занимается и т. д. В запущенности Черноморского флота, который во времена Ф. Ф. Ушакова являлся лучшим в России, М. П. Лазарев обвинил командующего флотом адмирала А. С. Грейга, которому все наскучило, ко всему он «сделался равнодушным» и «намерен запустить флот донельзя» [5а. С. 5—7].

Убедившись в крайне неудовлетворительном состоянии флота, М. П. Лазарев сразу же, не теряя буквально ни одного дня, принялся с присущей ему энергией за приведение кораблей и баз в надлежащий порядок и обучение личного состава. Он прекрасно понимал, что для полного возрождения флота необходимо строить новые корабли и перевоспитывать весь личный состав в духе высокой тре-

бовательности и ответственности, но это потребует немало времени, а обстановка складывалась так, что выход флота в море может произойти в самое ближайшее время.

И действительно, в ноябре 1832 г., через четыре месяца после того как М. П. Лазарев приступил к исполнению обязанностей начальника штаба Черноморского флота и развернул работу по приведению его в порядок, пришел приказ о срочной подготовке эскадры к выходу в море с целью оказания помощи Турции в защите Константинополя [5а. С. 9].

В директиве, подписанной начальником Главного морского штаба князем А. С. Меншиковым и утвержденной царем, говорилось о подготовке, в первую очередь, пяти линейных кораблей, четырех фрегатов и нескольких более мелких судов. Эскадра в таком составе должна была по первому требованию российского посла в Константинополе Бутенева немедленно отправиться в Босфор. Перед ней ставилась задача «защиты Константинополя от покушения египетских войск, преграждение им перехода на европейский берег и вообще воспомоществование турецкому правительству» [5а. С. 10, 11].

По первоначальному плану эскадру должен был возглавить командующий флотом адмирал А. С. Грейг. Но затем Главный морской штаб изменил свое решение и рекомендовал Николаю I назначить на эту должность контр-адмирала М. П. Лазарева, считая его более подходящим человеком в той сложной обстановке, которая могла возникнуть в Константинополе в связи с появлением там российской эскадры. Царь согласился, и М. П. Лазарев был назначен командующим эскадрой [5а. С. 11].

Вступив в командование эскадрой, Лазарев временно отошел от руководства общешлотскими делами и целиком сосредоточил свое внимание на подготовке подчиненных кораблей к выполнению поставленной перед ними задачи. Ему предстояло в самый короткий срок из устаревших и запущенных кораблей с плохо подготовленным личным составом создать такое боевое соединение, которое могло бы достойно представлять флот России в Константинополе, а если обстановка потребует, то и сразиться с любым европейским флотом.

Лично и детально проверив каждый корабль, М. П. Лазарев энергично принялся за подготовку экипажей к предстоящему походу. Он издал ряд приказов, в которых потребовал от командиров кораблей, чтобы они в кратчайший срок привели в порядок рангоут, такелаж, паруса, артиллерию и укомплектовали экипажи более опытными офицерами и старослужащими матросами, хорошо знающими свое дело. Михаил Петрович ввел ежедневные артиллерийские учения, тренировки по управлению парусами и борьбе за живучесть корабля и ряд других мероприятий, направленных на повышение уровня боевой подготовки личного состава [5а. С. 13—24].

М. П. Лазарев понимал, что осуществление всех мероприятий, связанных с подготовкой материально-технической базы эскадры к экспедиции, зависит не столько от командиров кораблей, сколько от командования флота — адмирала А. С. Грейга и обер-интенданта Черноморского флота (начальник тыла) контр-адмирала Н. Д. Критского. Поэтому он неоднократно ставил перед А. С. Грейгом вопрос об ускорении всех ремонтных работ на кораблях его эскадры. Но последний никак не реагировал на эти ходатайства, а, наоборот, всячески выгораживал Н. Д. Критского, который вообще игнорировал заявки на ремонтные работы, поступавшие от командующего эскадрой.

Но М. П. Лазарев был не тот человек, с которым можно было не считаться. Не получив поддержки со стороны А. С. Грейга, он обратился к начальнику Главного морского штаба Меншикову с письмом, в котором прямо обвинил адмирала А. С. Грейга и обер-интенданта Н. Д. Критского в срыве подготовки эскадры к Босфорской экспедиции. «Я признаюсь вашей светлости, — писал М. П. Лазарев Меншикову, — что нахожусь здесь в весьма затруднительном положении, тем более что все отзывы на представления мои к главному командиру наполнены только одними оправданиями обер-интенданта, и хотя дается мне знать, что ему и то и другое предписано, но все остается по-старому и ничего не делается...» [5а. С. 39].

Энергичные, настойчивые и решительные действия Михаила Петровича Лазарева, который буквально ломал и сметал на своем пути все бюрократические преграды,

позволили в сравнительно короткий срок создать эскадру, способную решать поставленные перед ней задачи.

2 февраля 1833 г. эскадра М. П. Лазарева в составе линейных кораблей «Императрица Екатерина II», «Анапа», «Чесма» и «Память Евстафия», фрегатов «Архипелаг», «Варна» и «Эривань», корвета «Сизополь» и брига «Пегас» вышла из Севастополя и направилась в Босфор [7. С. 122].

8 февраля эскадра подошла к устью Босфора и сразу же с одной из турецких крепостей последовало предупреждение, чтобы корабли до получения разрешения от султана не входили в Босфор. Однако М. П. Лазарев, не обращая внимания на это требование, ввел эскадру в пролив, и в тот же день корабли стали на якорь в Константинополе, недалеко от английского и французского посольств [5а. С. 49, 53, 54].

Прибытие эскадры России в столицу Турции, да еще под флагом контр-адмирала М. П. Лазарева, сыгравшего решающую роль в разгроме турецкого флота при Наварине, привело в замешательство не только английских и французских дипломатов, аккредитованных в Константинополе, но и ближнее окружение султана. Султан под давлением послов Англии и Франции стал уговаривать посла России А.П. Бутенева и военного представителя России в Турции генерал-лейтенанта Муравьева, чтобы они распорядились о переводе эскадры М. П. Лазарева в Сизополь, ссылаясь на то, что ее присутствие в Константинополе может якобы сорвать начавшиеся переговоры с Египтом о прекращении войны. Однако М. П. Лазарев, понимая, насколько важно для России пребывание его эскадры в Константинополе, и усмотрев в действиях турецких властей хитрость и желание угодить Англии и Франции, отказался от перевода кораблей в Сизополь, сославшись на неблагоприятный ветер [5а. С. 54, 59, 60].

4 марта турецкий министр иностранных дел пригласил к себе Бутенева, Муравьева и Лазарева и вновь потребовал перевода эскадры в Сизополь, как только позволит погода. Посол России сообщил турецкому министру, что на днях в Константинополь придут на транспортах 5 тыс. русских войск, которые по просьбе султана пред-

назначены для защиты турецкой столицы от египтян, а в дальнейшем число их будет увеличено до 10 тыс. Одновременно будет увеличено и число кораблей за счет присылки из Севастополя еще двух эскадр. После этой информации посла М. П. Лазарев заявил, что он остается в Константинополе до прибытия войск из Одессы и покинет турецкую столицу только по приказу своего правительства [5а. С. 54, 59, 60].

В конце марта и начале апреля в распоряжение М. П. Лазарева пришли из Севастополя еще две эскадры. Теперь в его подчинении было 10 линейных кораблей, четыре фрегата, три брига, четыре транспорта и 15 зафрахтованных судов, на которых перевозились войска. Всего к этому времени из Одессы и Севастополя было перевезено более 10 тыс. солдат и офицеров, расположившихся лагерем на азиатском берегу Босфора [7. С. 125]. Это была сила, способная обеспечить не только оборону турецкой столицы от египетских войск, но и удержать черноморские проливы в случае посягательства на них англичан или французов, которые только и думали о том, как бы прибрать их к своим рукам.

Чтобы лишить Россию основания для длительного пребывания ее войск и флота в Босфоре и не допустить господства России над проливами, правительства Англии и Франции заставили египетского пашу прекратить действия против Турции и заключить с ней мир. Таким образом, армия и флот России спасли Константинополь от неминуемого захвата египтянами.

26 июня 1833 г. между Россией и Турцией был подписан сроком на восемь лет Ункяр-Искелесийский договор, по которому стороны обязывались оказывать друг другу военную помощь в случае войны с третьей державой. Кроме того, турецкое правительство гарантировало не допускать прохода через Дарданеллы враждебного России флота и свободу плаванья ее кораблей а Босфоре [5а. С. 119, 120].

Используя временное пребывание эскадры в Константинополе, М. П. Лазарев решил воспользоваться представившейся возможностью исследовать Дарданелльский пролив и выявить характер его укреплений. Для выполнения этого разведывательного задания Михаил Петрович выделил двух офицеров эскадры — лейтенантов В. А. Кор-



нилова и Е. В. Путятина, которых считал наиболее подготовленными для данной цели. «Оба они, — писал Михаил Петрович, — очень деятельные и сведущие офицеры...» [5а. С. 112]. И он не ошибся. По возвращении на эскадру В. А. Корнилов и Е. В. Путятин составили подробнейшую карту Дарданелл, представлявшую собой прекрасно выполненный разведывательный документ. Донося об этом документе начальнику Главного морского штаба князю А. С. Меншикову, генерал-лейтенант граф Алексей Орлов писал: «Я не сомневаюсь, что сей труд, произведенный с величайшей точностью и тщанием послужит во многом к дополнению сведений, имеющихся доселе о Дарданелльском проливе, и удостоится всемилостивейшего внимания» [5а. С. 116]. Эта карта была доложена императору Николаю I и получила высокую оценку.

После того как непосредственная угроза для столицы Турции миновала, эскадра под командованием М. П. Лазарева, произведенного 2 апреля 1833 г. в вице-адмиралы, 28 июня покинула Константинополь и отправилась в Феодосию, а оттуда перешла в Севастопольскую бухту, где 22 июля стала на якорь [7. С. 127].

Таким образом, Босфорская экспедиция вооруженных сил России, носившая стратегический характер, закончилась крупным успехом. Она помогла Турции устоять в борьбе с Египтом, а России обеспечила безопасность причерноморских земель, так как проливы Босфор и Дарданеллы надежно были закрыты для проникновения враждебных флотов в Черное море.

Важную роль в успешном проведении Босфорской экспедиции сыграл вице-адмирал М. П. Лазарев, который смог в чрезвычайно трудной обстановке и в короткий срок обеспечить подготовку Черноморской эскадры к выполнению правительственного задания. Только наличие этой эскадры, вовремя сосредоточенной в Босфоре, а также российских войск спасло Константинополь от захвата египетскими войсками, а затем заставило Египет прекратить войну против Турции и заключить с ней мир.

В ходе Босфорской экспедиции М. П. Лазарев зарекомендовал себя стратегом, хорошо понимавшим военное-экономическое значение для России черноморских про-

ликов. В сложной военно-политической обстановке он проявил твердость и решительность в отстаивании точки зрения и необходимости пребывания флота России в Босфоре и сумел найти наиболее эффективный способ установления надежного контроля над проливами, когда они оказались под угрозой захвата Египтом.

В ходе переговоров с представителями правительства и командования Турции выявились и незаурядные дипломатические способности Михаила Петровича, сумевшего выдвинуть достаточно аргументированные доводы, чтобы отклонить турецкие требования о переводе эскадры из Константинополя в Сизополь и тем самым сохранить свой контроль над черноморскими проливами и подходами к столице Турции.

Обращает на себя также внимание глубокое понимание М. П. Лазаревым большой важности для флота России изучения Дарданелльского пролива. Выполненная по его инициативе и под его руководством исследовательская работа, результатом которой явилось составление подробнейшей карты пролива, представляет собой один из примеров хорошо продуманной и прекрасно выполненной морской разведки.

Наградой Михаилу Петровичу Лазареву за хорошую подготовку и проведение морской части Босфорской экспедиции явилось присвоение ему звания вице-адмирала, производство в генерал-адъютанты и назначение в августе 1833 г. сначала исполняющим обязанности, а затем (8 октября) главным командиром Черноморского флота и портов, а также военным губернатором Николаева и Севастополя [5а. С. 95, 132, 133, 142].

Высоко оценило заслуги М. П. Лазарева в защите Турции и ее правительство: он был награжден высшим турецким орденом Луны и медалью, усыпанной бриллиантами [5а. С. 138].

### **Абхазская экспедиция**

Черноморский флот М. П. Лазарев возглавлял около восемнадцати лет. Под руководством Михаила Петровича на Черноморском флоте была создана замечательная школа воинского обучения и воспитания молодых офице-

ров, а сам флот снова стал одним из лучших парусных флотов в мире. М. П. Лазарев возродил былую славу Черноморского флота, добытую Федором Федоровичем Ушаковым в конце XVIII в.

Все это время Черноморский флот почти непрерывно участвовал в борьбе с иноземными захватчиками, стремившимися оторвать от России Кавказ.

Присоединение Кавказа к России имело в то время определенное прогрессивное значение: ликвидация феодальной раздробленности способствовала притушению межнациональной розни, открылись более широкие перспективы в развитии экономики и культуры кавказских народов, обеспечивалась надежная защита их от вековых врагов.

Однако присоединение Кавказа к России пришлось не по душе английским колонизаторам, которых давно интересовали его богатство и важное стратегическое положение. Так, один из английских эмиссаров, пробравшихся на Кавказ, писал: «Земля эта изобилует металлами. В различных частях гор мы находили свинцовую и серебряную руду. Нам сказывали также, что в горах есть золотые рудокопии... Черкесы полагают, что вдоль берега существует каменный уголь... И по описанию черкесов заключили, что близ крепости Анапы должны находиться нефтяные ключи» [7. С. 130].

Природные богатства Кавказа, как раз и являлись тем главенствующим фактором, который определяли политику Англии в этом регионе. И когда в первой половине XIX в. горцы во главе с Шамилем начали борьбу против России, Англия и Турция тут же вмешались в нее, дабы подорвать позиции России на Кавказе и установить там свое влияние. С этой целью английские и турецкие эмиссары вели среди горцев активную антирусскую пропаганду и организовывали снабжение их оружием и боеприпасами морским путем. Только в 1830 г. к берегам Кавказа прибыло из Турции до 200 английских и турецких судов с военными грузами [5а. С. 229].

Чтобы воспрепятствовать провокационной деятельности англичан и турок и прекратить доставку горцам военной контрабанды, правительство России вынуждено было

в начале 30-х годов XIX в. установить систематическое крейсерство кораблей у побережья Кавказа. Для этой цели была сформирована так называемая Абхазская экспедиция, состоявшая из двух отрядов — Сухумского и Геленджикского — всего 10 кораблей (фрегаты, бриги и другие суда).

Кораблям было предписано пресечь «потаенный торг» и не допускать иностранные суда с военной контрабандой к берегам Кавказа. Командиры кораблей были снабжены специальной инструкцией, в которой излагались их права и обязанности при несении крейсерской службы [5а. С. 209—211].

Несмотря на то что правительство России предупредило все иностранные государства о том, что крейсерские силы Черноморского флота будут принимать решительные меры по пресечению военной контрабанды на побережье Кавказа, англичане и турки продолжали поставлять горцам оружие и боеприпасы.

Главный командир Черноморского флота адмирал Грейг не проявил должной настойчивости и не смог организовать достаточно эффективной борьбы с военной контрабандой. При довольно интенсивном движении английских и турецких судов у побережья Кавказа крейсера в 1832 г. захватили лишь 17, а в 1833 г. — 11 судов [5а. С. XXIII].

Положение изменилось с приходом к руководству Черноморским флотом вице-адмирала М. П. Лазарева. Прежде всего он увеличил численность крейсерских сил и повысил интенсивность действий крейсеров. М. П. Лазарев потребовал от командиров кораблей «сколько можно избегать якорной стоянки без особенной в том надобности и чтобы цель плавания их у восточных берегов всегда исполняема была без малейшего послабления» [5а. С. 267]. Значительно была улучшена общая организация крейсерской службы. Чтобы увеличить время пребывания крейсеров в море, М. П. Лазарев выделил в распоряжение командиров отрядов специальные транспорты, которые снабжали корабли боезапасом, продовольствием и пресной водой прямо в море. Повышению эффективности крейсерства способствовало также и закрепление за каждым кораблем определенного участка контролируемого побе-

режя. Борьба с военной контрабандой затруднялась тем, что контрабандисты использовали обычно небольшие парусные и гребные суда, которые под покровом ночи успевали пройти через контролируемую зону и укрыться в устьях рек [2. С. 212]. Учтя эту хитрость контрабандистов, М. П. Лазарев распорядился сформировать специальную флотилию из азовских плоскодонных казачьих лодок, способных проникать в глубь рек и уничтожать там обнаруженные суда с военной контрабандой [5а. С. XXIV]. Эта флотилия была придана крейсерским силам и действовала вместе с ними.

Корабельный состав крейсерских сил не был постоянным. М. П. Лазарев рассматривал действия крейсеров как хорошую школу боевой и морской выучки личного состава. Поэтому он стремился пропустить через эту школу как можно больше офицеров и матросов Черноморского флота. Обычно корабли находились у кавказских берегов до шести месяцев, после чего их сменяли другие суда. Менялись также командиры экспедиции и отрядов кораблей [5а. С. XXIV].

Во время крейсерства командиры кораблей обязаны были ежедневно проводить учения по управлению парусами, артиллерийские стрельбы и ежемесячно представлять в штаб флота подробные ведомости по боевой подготовке личного состава с указанием точного времени, затрачиваемого на выполнение различных команд, результатов учебных стрельб и степени подготовленности экипажей к боевым действиям [5а. С. XXIV].

Крейсерские операции и боевая подготовка велись систематически и независимо от погодных условий. Длительное пребывание кораблей в море, особенно в осеннее и зимнее время, когда на Черном море часто бывают штормы, закаляло личный состав и вырабатывало в нем необходимые для военных моряков качества. М. П. Лазарев завел такое правило, что каждый молодой офицер, прибывающий служить на Черноморский флот, направлялся на корабли, плававшие у Кавказского побережья. И тех из них, которые проявляли старания и способности в морском деле, он продвигал по службе, назначая командирами небольших судов, чтобы они имели возможность

как можно раньше приобрести командирские качества самостоятельного управления кораблем.

Предъявляя высокие требования к офицерам и матросам, участвовавшим в крейсерской службе, М. П. Лазарев вместе с тем проявлял о них постоянную заботу. По его указанию матросам выдавались теплая одежда, лимонный сок, сбитень (противоцинговое средство), офицерам — двойное жалование и усиленное питание. Им была разработана специальная инструкция для командиров крейсеров, имевшая целью повышение безопасности плавания в условиях штормовой погоды [5а. С. XXIV].

Действия крейсеров не привели к полному пресечению военной контрабанды, поступавшей от Англии и Турции восставшим горцам. Причинами тому были большая протяженность Кавказского побережья, подлежащего контролю силами Черноморского флота, и недостаточное число крейсерских сил в составе флота. Однако крейсерские действия все же существенно затрудняли доставку военных грузов на Кавказ морским путем. За время крейсерства корабли захватили и уничтожили десятки судов с оружием и боеприпасами.

Крейсерские действия Черноморского флота имели и другое важное значение. Они помогали армии в борьбе с горцами на побережье Кавказа.

### **Десантные операции**

В 30-е годы XIX в. в связи с дальнейшим обострением англо-русских отношений возникла реальная угроза высадки английских десантов на побережье Кавказа с целью поддержки горцев. Это побудило правительство России принять соответствующие меры по созданию противодесантной обороны на Черноморском побережье Кавказа. Создаваться она начала в 1830—1831 гг. и состояла из линии крепостей, фортов и других укреплений.

В период 1830 — 1840 гг. крепости были построены в Геленджике, Гаграх, Бомборах, Абинске, Кабардинке, Николаевске и Новотроицке, форты — в Сочи (Навачинский), Туапсе (Вельяминовский), Шапсухо (Тенгинский), Субажи (Головановский) и Псезуапсе (Лазаревский). Всего на побережье между Анапой и Сухум-Кале было пост-

роено 12 различных укрепленных пунктов, а в устье р. Цемес заложен город Новороссийск [12. С. 17].

Черноморский флот под командованием вице-адмирала М. П. Лазарева оказывал постоянную помощь войскам в строительстве укреплений и борьбе с горцами в прибрежных районах. Эта помощь выражалась в доставке морским путем строительных материалов, подкреплений, оружия и боеприпасов, а также в систематической артиллерийской поддержке сухопутных войск. Но наиболее эффективной формой содействия флота сухопутным войскам являлась высадка морских десантов.

В период 1838 — 1840 гг. Черноморский флот высадил на побережье Кавказа восемь крупных десантов, из них пять под личным командованием М. П. Лазарева [5а. С. XXVII].

Для высадки десантов использовались основные силы флота», линейные корабли, фрегаты, корветы, бриги и другие, а численность десантных войск в отдельных операциях достигала 8 — 10 тыс. человек [5а. С. XXIV]. По качеству подготовки, организации и исполнению они являлись образцовыми. В них особенно ярко проявились флотоводческое искусство Михаила Петровича Лазарева и высокое боевое мастерство воспитанных и обученных им моряков.

Основным руководящим документом по высадке десантов являлось специальное наставление, разработанное штабом флота под руководством М. П. Лазарева. В нем излагались организация десантных сил и их подготовка, способы высадки войск и поддержка их на берегу корабельной артиллерией, управление силами и организация взаимодействия морских и сухопутных сил [5а. С. 418—420].

В ходе десантных действий М. П. Лазарев использовал все лучшее, что создали в этой области военно-морского искусства выдающиеся флотоводцы Ф. Ф. Ушаков и Д. Н. Сенявин, и развил дальше теорию и практику десантных действий — наиболее сложного вида совместных действий морских и сухопутных сил на приморском направлении.

М. П. Лазарев, как правило, готовил силы флота к высадке десантов заблаговременно и тщательно. Штаб флота на каждый год составлял «Программу плавания Чер-

номорского флота», в которую включались намечавшиеся для высадки десанты. Время, место высадки и численность десанта М. П. Лазарев согласовывал с командующим Отдельным кавказским корпусом, который вел боевые действия на Черноморском побережье Кавказа, или же с начальником Черноморской береговой укрепленной линии генерал-майором Н. Н. Раевским [5а. С. XXVII].

Для высадки десантов формировались специальные эскадры. Их состав зависел от численности десантных войск и пунктов одновременной высадки. В состав эскадр включались боевые корабли всех классов и транспортные суда, предназначавшиеся для перевозки десантных войск. Например, по программе плавания 1838 г. было создано две эскадры: Сухумская — для высадки десанта в районе Сочи, и Геленджикская, которая должна была высаживать десанты в районе Туапсе [5а. С. 405, 406].

На подготовку каждого десанта выделялось не менее двух-трех месяцев, чтобы флот и армия могли заблаговременно и как следует к ним подготовиться.

В подготовительный период производились ремонт кораблей и высадочных средств (гребных судов), тренировки личного состава в управлении парусами, учебные артиллерийские стрельбы кораблей по берегу, маневрирование кораблей в составе эскадры, учения по высадке десантов на необорудованное побережье. В целях тренировки десантных войск в посадке на корабли и быстрой высадке их на берег с помощью гребных средств М. П. Лазарев впервые в истории военно-морского искусства ввел специальные учебные «репетиции десантов», которые проводились в полном соответствии с требованиями приказов главного командования флота, изданных для этой цели [5а. С. 571—572]. Подобные тренировки проводились обычно в местах, которые мало чем отличались от районов предстоящей высадки, и в условиях, максимально приближенных к боевым. М. П. Лазарев лично руководил проведением таких «репетиций», и если они не удовлетворяли его, то он повторял их до тех пор, пока не добивался нужных результатов, как в организации самой высадки, так и быстроте действий личного состава [5а. С. 586].



При подготовке десанта М. П. Лазарев большое внимание уделял также изучению района предстоящей высадки. С этой целью в данный район заблаговременно посылались разведывательное судно, в задачу которого входило измерение глубин с целью выявления безопасных фарватеров для подхода судов к берегу. На основании полученных данных составлялась рельефная карта с нанесенными на ней глубинами и рекомендованными фарватерами. На этой карте наносилась и диспозиция кораблей при высадке десанта, которую устанавливал лично М. П. Лазарев. Таким образом, Михаил Петрович по существу впервые в истории военно-морского искусства ввел навигационно-гидрографическое обеспечение в десантных операциях [5а. С. XXVII].

Для согласования планов и графиков подготовки морских и сухопутных сил к десантным действиям М. П. Лазарев лично связывался с армейским командованием, обычно с генерал-майором Н. Н. Раевским, с которым у него сложились не только хорошие служебные, но и дружеские отношения, основанные на взаимопонимании и единстве взглядов по всему комплексу вопросов совместных действий армии и флота на Кавказском побережье.

В целях лучшего взаимопонимания между представителями армии и флота и организации взаимодействия морских и сухопутных сил М. П. Лазарев впервые в истории ввел практику назначения в штаб командира десантных войск морских офицеров, в обязанность которых входило оказание помощи командирам десантных подразделений по всем «морским» вопросам подготовки и проведения десантных операций. Они же обеспечивали постоянную связь между М. П. Лазаревым и Н. Н. Раевским [5а. С. XXVIII].

В подготовительный период производилось соответствующее оборудование мест посадки десанта так, чтобы корабли могли подходить к берегу и принимать людей и грузы непосредственно с причалов. Такими пунктами сосредоточения десантных войск и посадки их на корабли служили коса Тузла на Таманском полуострове, Сухум-Кале и Феодосия как наиболее удобные для этой цели. Они хорошо укрыты от ветров, имели удобные пути со-

общения (морские и сухопутные) с местами постоянной дислокации десантных войск, достаточно безопасные глубины, позволяющие судам близко подходить к берегу для посадки на них десантных войск и принятия грузов, и, наконец, были недалеко расположены от мест высадки [5а. С. XXVIII].

Посадка войск на корабли и транспортные суда производилась по хорошо продуманному и проверенному на учебных «репетициях» расписанию с соблюдением установленных Лазаревым нормативных показателей. На боевые корабли принимались войска с артиллерией, боеприпасы и частично продовольствие, а на транспортные суда — лошади, повозки, различные строительные материалы и основные запасы провизии и корма для лошадей. Линейные корабли обычно принимали до 1150, фрегаты— 400—500 человек. Люди и грузы размещались на кораблях и транспортах с учетом последовательности их высадки и выгрузки на берег. В первую очередь, например, принимались те грузы, которые выгружались в последнюю очередь. Это ускоряло высадку десанта и захват им плацдарма.

Систематические тренировки личного состава в посадке на корабли и высадке на берег позволяли добиваться довольно высоких нормативных показателей. Так, 9 июля 1838 г. в Туапсе, несмотря на неблагоприятную погоду, на корабли в течение 13 часов было принято 7744 человека со всем вооружением и большим тыловым хозяйством [5а. С. 457].

Обращает на себя внимание и глубоко продуманная организация командования десантными силами. Общее руководство высадкой десантов осуществлял сам М. П. Лазарев или же начальник штаба флота контр-адмирал С. П. Хрущев. Им подчинялся и командир десантных войск с момента посадки десанта на корабли и до высадки его на берег. Установленная М. П. Лазаревым организация командования позволяла, как показал опыт боевых действий, наиболее успешно решать поставленные перед морскими и сухопутными силами задачи на всех этапах десантной операции [5а. С. XXXI].

Переход десантного отряда кораблей от места посадки до места высадки чаще всего производился ночью, что

обеспечивало скрытность развертывания десантных сил и внезапность высадки. Переход корабли совершали в установленных походных порядках с соблюдением заранее составленного временного графика; и практически во всех десантных операциях, проведенных под командованием вице-адмирала М. П. Лазарева, почти не было случаев даже в плохую погоду отставания судов на переходе морем или же опоздания их к месту высадки.

Наиболее ответственным и вместе с тем самым сложным этапом всякого морского десанта является бой за высадку, особенно если высадка производится на необорудованное и сильно укрепленное побережье противника.

Поэтому М. П. Лазарев большое внимание уделял разработке документации на высадку и подготовку десантных сил к бою за высадку. Для обеспечения высадки десантов штабом флота под руководством М. П. Лазарева были разработаны следующие основные документы: диспозиция линейных кораблей и фрегатов; приказ на высадку десанта; расписание десантных войск по гребным судам; диспозиция гребных судов; приказ о формировании сводного морского батальона [5а. С. XXXII].

Только один перечень документов показывает, насколько глубоко адмирал понимал важность боя за высадку как решающего этапа морской десантной операции и те факторы, которые обеспечивают успех высадки. Поэтому он особенно тщательно готовил десантные силы к бою на высадку и разрабатывал для этого необходимую боевую документацию.

При определении диспозиции линейных кораблей и фрегатов во время высадки десанта М. П. Лазарев исходил, главным образом, из учета наиболее эффективного огня артиллерии всех калибров по берегу и безопасности глубин для постановки кораблей на якорь.

В приказе на высадку десанта обычно ставилась боевая задача, указывались силы и их боевая организация и способы решения поставленных задач. Лазаревские приказы на высадку десанта представляют собой образец боевого документа, в котором предельно четко сформулированы задачи и даны тактические рекомендации для командиров «как при постановке судов на якорь и действия

артиллерии, так и при высадке десанта на берег» [5а. С. 418—420].

Расписание десантных войск по высадочным средствам (гребным судам) составлялось для каждого эшелона десанта отдельно и с таким расчетом, чтобы на каждом плавсредстве находилось боевое подразделение — взвод или рота, при этом указывалось, какие подразделения, в какой последовательности и на каких гребных судах должны размещаться. Наличие такого расписания обеспечивало высокую организацию и быструю посадку десантных войск с кораблей на высадочные средства.

Приказ о действиях гребных судов содержал в себе указания о снаряжении, вооружении и действиях высадочных средств при движении их к берегу, высадке десантников на берег и возвращении их к своим кораблям для принятия второго эшелона десанта. В приказе указывалось буквально все: кто должен сидеть на веслах и грести, в каком порядке суда должны следовать к берегу, не обгоняя друг друга и не мешая друг другу, кто первым должен прыгать в воду при подходе к берегу и как в этом случае должны вести себя другие, каким образом должен высаживаться второй эшелон, а если есть — то и третий эшелон десанта [5а. С. 422—424].

Приказ о формировании сводного морского батальона определял его назначение — служить авангардом десанта для занятия плацдарма. В нем определялась численность батальона (800 человек) и из кого он формируется, сколько человек должен выделять каждый корабль, исходя из численности экипажа, вооружение морских пехотинцев и их экипировка. Кроме перечисленных документов издавался еще приказ командира десантных войск о порядке высадки десантников и действиях их на берегу.

Таким образом, высадка каждого десанта тщательно продумывалась и готовилась совместно штабами флота и сухопутных войск под руководством М. П. Лазарева и Н. Н. Равевского, что исключало возможность возникновения каких-либо недоразумений или неожиданностей для участников операции как со стороны армии, так и флота.

Благодаря хорошо отработанной документации все участники десантной операции, начиная от командиров

кораблей высадочных средств и кончая командирами десантных подразделений, точно знали не только где, когда и что им надо делать, но и как выполнять поставленную задачу. Именно этим, главным образом, и объясняется успех всех восьми десантов, которые были высажены Черноморским флотом на Кавказское побережье во время боевых действий в 1838 — 1840 гг. [5а. С. XXXVI, XXXVII].

Общая схема высадки десантов выглядела следующим образом. Эскадра с десантом, подойдя к району высадки, становилась на якорь. Корабли занимали свои места по заранее назначенной диспозиции, обычно у самой границы прибрежного мелководья, чтобы корабли не сели на мель, а их артиллерия всех калибров могла бы с наибольшей эффективностью вести огонь по берегу. По сигналу флага на корабли спускали свои гребные суда на воду и согласно расписанию производили посадку на них десантных войск.

Гребные суда, приняв десантные войска первого эшелона (около 3000 человек), в установленном боевом порядке направлялись к берегу, причем каждое из них подходило к тому месту, которое определялось заранее диспозицией гребных судов. За высадочными средствами и в непосредственной близости от них шли суда поддержки; это были, как правило, мелкосидящие тендеры.

С началом движения гребных судов к берегу линейные корабли и фрегаты открывали огонь по береговым укреплениям и вели его в течение 15 минут, после чего корабли, занимавшие огневые позиции в центре боевого построения, прекращали огонь, а корабли, развернутые на флангах, продолжали стрельбу по флангам оборонительных укреплений противника.

С подходом гребных судов к берегу корабли артиллерийской поддержки прекращали огонь, а гребные суда, у которых на носу устанавливалось по одному орудию, вместе с кораблями поддержки (тендерами) открывали огонь и вели его по берегу вплоть до высадки передового отряда (морского батальона).

Высадившись на берег, войска первого эшелона десанта стремились развить наступление с целью занятия наи-

более важных пунктов в системе обороны противника, а гребные суда тем временем возвращались к своим кораблям для принятия и высадки на захваченный плацдарм второго эшелона десантных войск [5а. С. XXXVI, XXXVII].

Подобный способ действий был применен при высадке туапсинского десанта в мае 1838 г. Эскадра под флагом адмирала М. П. Лазарева в составе семи линейных кораблей, шести фрегатов, двух корветов, брига, тендера, двух париходов, двух транспортов и 10 зафрахтованных купеческих судов 8 мая 1838 г. приняла на косе Тузла 8-тысячный десант и в тот же день направилась к Туапсе.

Совершив скрытный переход, десантный отряд утром 11 мая подошел к устью реки Туапсе. В дистанции двух кабельтовых от берега корабли стали на якорь и после пятнадцатиминутной мощной артиллерийской подготовки с помощью гребных судов приступили к высадке десанта. Десант высаживался двумя эшелонами. В составе первого эшелона, насчитывавшего более трех тысяч человек, находился и батальон моряков численностью 800 человек [5а. С. 432, 436].

Сражаясь на берегу, моряки вместе с батальонами Навагинского полка показали высокое воинское мастерства. «Весьма примечательно. — писал командующий десантными войсками генерал-майор Н. Н. Раевский, — что матросы, находясь впервые в сухопутном сражении и в стрелках, переняли у своих соседей навагинцев все искусство стрелкового дела, пользовались местностью, ловко скрывались за пнями и в кустарниках, словом, действовали опытными застрельщиками» [5а. С. 439].

На захваченный первым эшелоном плацдарм был высажен второй эшелон десанта, Горцы, оборонявшие этот район, после упорного сопротивления, понеся большие потери убитыми и ранеными, бежали в горы. На занятом плацдарме под охраной войск был построен новый форт оборонительной линии, составлявшей противодесантную оборону Кавказского побережья.

Первостепенную причину успеха туапсинского десанта, равно как и остальных десантов, высаженных на Кавказском побережье, М. П. Лазарев видел в тесном взаи-

модействии сухопутных и морских сил. «... Никогда бы мест этих не заняли так скоро и так удачно, — писал он А. А. Шестакову, — как сделано с помощью эскадр. Ты вообрази только себе, что в расстоянии 150 или 200 сажен эскадра с десантом становилась на шпринги против того места, которое занимать должно, и усеянное конными и пешими черкесами... Вообрази также и то, что до 3 тыс. десанту с полевой артиллерией и заряженными ружьями сидят уже на гребных судах, и эскадра открывает огонь для очищения места... После четвертьчасовой стрельбы все это бросается на берег, имея на носу по короне, заряженной картечью, которую выстреливают как последнее дело. Сухопутным товарищам нашим довольно легко приходится после такой переполохи. иначе, если бы им идти берегом, то по причине непроходимых гор и оврагов они бы в 5 лет не заняли того, что теперь заняли в одно лето (имеется в виду 1838 г. — *Авт.*), и перестреляли бы в разных перестрелках множество людей [5а. С. 466, 467].

В успехе черноморских десантов важная роль принадлежала М. П. Лазареву. Генерал-майор Н. Н. Раевский, участвовавший почти во всех высадках десантов, так писал о роли в них Михаила Петровича: «...От самого начала и до конца он не переставал предупреждать наши желания и предоставил нам все средства Черноморского флота. Очищая предварительно берег ужасным огнем своей артиллерии, он выучил нас высаживаться в порядке с военных кораблей и в порядке на гребных судах приставать к берегу. По важному влиянию на успех первого дела он решил успех всей кампании. Наконец, при всех высадках, заставляя моряков содействовать нам на твердой земле, он соединил их и сухопутные войска дружественными сношениями, столь необходимыми для службы и успеха» [5а. С. 478].

Другим видом совместных действий армии и флота являлась поддержка сухопутных войск корабельной артиллерией. Для этой цели привлекались корабли различных классов: линейные фрегаты, корветы, бриги, вооруженные пароходы и тендеры. Они оказывали систематическую артиллерийскую поддержку сухопутным войскам,

чаще всего при высадке десантов, но иногда поддерживали также их наступление вдоль побережья.

Так, 8 октября 1841 г. войска численностью 8000 человек под командованием генерал-майора И. Р. Анрепа вели наступление из района Адлера вдоль побережья в сторону Сочи. Им предстояло пройти сравнительно небольшое расстояние, всего около 30 верст. Но на их пути горцы создали мощные завалы из нескольких рядов поваленных толстых деревьев. Эти завалы полностью перекрывали узкие проходы, по которым войска только и могли продвигаться вдоль побережья.

Для содействия наступлению войск И. Р. Анрепа был выделен отряд кораблей под командованием контр-адмирала М. Н. Станюковича в составе линейного корабля «Три Иерарха», фрегата «Агатополь», нескольких мелких парусных судов и трех вооруженных пароходов [5а. С. 602].

Отряд горцев в несколько тысяч человек во главе с одним из сподвижников Шамиля, используя завалы, оказывал отчаянное сопротивление русским войскам. И только эффективная артиллерийская поддержка кораблей контр-адмирала М. Н. Станюковича обеспечила успех наступления. Линейный корабль «Три Иерарха» и фрегат «Агатополь», следуя на буксире паровых судов вблизи берега, мощным артиллерийским огнем разрушали завалы горцев и причиняли им большие потери.

В результате успешных совместных действий сухопутных войск и кораблей Черноморского флота отряд горцев был разгромлен. Потеряв до 1700 человек убитыми и ранеными, горцы вынуждены были очистить прибрежные проходы и отступить в горы. Русские войска, продвинувшись к Сочи, заняли ряд важных опорных пунктов на побережье Кавказа [3. С. 172].

По завершении трехдневного наступления генерал-майор И. Р. Анреп, оценивая действия кораблей Черноморского флота, доносил М. П. Лазареву: «... Не могу отказать себе в удовольствии доложить вашему превосходительству, что весьма важная [роль] для успеха в этом трудном деле принадлежит г. контр-адмиралу Станюковичу, которого ревностнейшее содействие и величайшая готовность не могут быть слишком оценены» [5а. С. 603].



Эффективную огневую поддержку русским войскам оказывал и линейный корабль «Силистрия» капитана 1 ранга П. С. Нахимова.

Боевые действия Черноморского флота под командованием вице-адмирала М. П. Лазарева у Кавказского побережья, выразившиеся в содействии сухопутным войскам корабельной артиллерией и высадкой морских десантов и в систематическом крейсерстве кораблей, направленном на пресечение англо-турецкой военной контрабанды, сыграли важную роль в окончательном закреплении России на восточном побережье Черного моря.

### **Совершенствование парусных кораблей**

Когда Михаил Петрович Лазарев в 1833 г. вступил в командование Черноморским флотом, флот имел в своем составе: 13 линейных кораблей, 12 фрегатов, 3 корвета, 7 вооруженных пароходов и ряд других более мелких парусных судов [7. С. 161]. Произведенный М. П. Лазаревым осмотр корабельных сил показал, что большинство линейных кораблей и фрегатов имели изрядно изношенные корпуса, гнилой и поврежденный рангоут, а их экипажи отличались низкой боевой подготовкой. Докладывая о результатах осмотра кораблей и баз флота начальнику Главного морского штаба князю Меншикову, М. П. Лазарев указывал, что флот находится в крайней запущенности и по материально-техническому состоянию и уровню боевой подготовки личного состава не может решать поставленные перед ним задачи [5а. С. 149—152].

Учитывая довольно напряженную обстановку на Балканах и Ближнем Востоке и возможность возникновения новой войны с Турцией, М. П. Лазарев энергично взялся за ремонт кораблей, приведение в порядок главной базы флота, Севастополя, и повышение боевой подготовки личного состава. Проявляя решительность и настойчивость, ему удалось в сравнительно короткий срок отремонтировать на Николаевских верфях корабли, составлявшие ядро флота, укрепить оборону Севастополя и настолько повысить боеспособность флота, что он смог успешно решать важные оперативно-стратегические задачи по оказанию эффективной помощи армии на Кавказском побережье.

М. П. Лазарев понимал, что ремонт старых кораблей — это лишь полумера по восстановлению боеспособности флота, их надо было не ремонтировать, а заменять на новые. Ему удалось убедить правительство в необходимости постройки новых кораблей. Однако для этого требовалось значительно расширить кораблестроительную базу в Николаеве. М. П. Лазарев добился и этого. По его настоянию в Николаеве было сооружено несколько новых эллингов для постройки крупных парусных кораблей.

В 1834 г. Михаил Петрович разработал новый штат корабельного состава Черноморского флота, который в том же году был утвержден правительством. По новому штату флот должен был иметь: 15 линейных кораблей (три 120-пушечных и двенадцать 84-пушечных), 10 фрегатов (пять 60-пушечных и пять 44-пушечных), 5 корветов, 15 бригов, 5 шхун, 5 тендеров, 3 бомбардирских корабля, 2 яхты, 2 парохода и 21 транспорт [5а. С. 181, 182].

Согласно этому штату на Николаевских верфях под руководством М. П. Лазарева началось интенсивное строительство кораблей. В первую очередь строились линейные корабли и фрегаты, составлявшие главную ударную силу парусного флота. Новые корабли по своим качественным характеристикам значительно превосходили соответствующие корабли, находившиеся в строю. «...Рангоут, делавшийся до сего времени дурно и весьма непрочно, — отмечал М. П. Лазарев, — делается теперь лучше и самым пропорциональным образом, гребные суда, никогда наборными не строившиеся, могут теперь рядком стоять со всякими английскими, и гички также, что не ударят лицом в грязь» [5а. С. 155].

Большая заслуга в этом принадлежала лично М. П. Лазареву, который являлся большим знатоком парусных кораблей и много сделал для их совершенствования. Им были усовершенствованы рангоут и паруса, введена более обтекаемая форма кормы, изменен угол наклона форштенья и выполнены многие другие конструктивные улучшения набора корпуса корабля.

Ни один корабль не закладывался на верфях и не спускался на воду без его одобрения. Он постоянно держал под своим личным контролем все строившиеся корабли,

добиваясь того, чтобы они по тактико-техническим показателям отвечали самым высоким требованиям мирового судостроения. Михаил Петрович нередко вносил существенные изменения в проекты кораблей с целью улучшения их конструкций, особенно рангоута и парусов, от которых во многом зависят маневренные качества корабля. Так было, например, со 120-пушечным линейным кораблем «Варшава», который заложен был еще при адмирале Грейге в 1832 г.

В письме А. А. Шестакову М. П. Лазарев писал: «“Варшава” строена по чертежу, составленному адмиралом Грейгом, и размерения прекрасны, но надобно же сказать (не хвастовство), что подводная часть, внутреннее расположение, рангоут и паруса мои. Этим ремеслом я уже давно хлопочу. Странно сказать, что адмирал, беспрестанно углубляясь в теорию подводных частей, ни разу еще не обращал внимания на те предметы, которые дают подводной части легкость в ходу, поворотливость, удобство в управлении и, наконец, самому судну все способы быть настоящим военным кораблем» [5а. С. 177].

К строительству «Варшавы» как головному кораблю из серии новых мощных 120-пушечных линейных кораблей, заложенных на Николаевских верфях, М. П. Лазарев относился особенно ревностно и держал его под постоянным наблюдением. «...Отделяваю корабль “Варшава”, — писал он А. А. Шестакову, — и боюсь уйти, чтобы чего не испортили. Надеюсь однако ж, что к 1 июля все будет окончено. Корабль сей будет самый огромный, удобнейший по внутреннему расположению и лучший по отделке в российском флоте, надеюсь также, что не уступит и никакому английскому» [5б. С. 155].

По окончании строительства М. П. Лазарев лично провел испытания «Варшавы» в море. «...Четыре дня находился на “Варшаве” в море, — докладывал он начальнику Главного морского штаба князю Меншикову, — пробовал корабль сей при разных ветрах... Корабль столь остойчив, что полагаю убавить балласту, что будет ходить еще лучше» [5б. С. 163].

Вслед за «Варшавой» на верфях Николаева началась постройка и других, не менее совершенных, 120- и 84-пу-

шечных линейных кораблей, 60- и 44-пушечных фрегатов. В ходе строительства этих кораблей участвовали воспитанные М. П. Лазаревым такие выдающиеся корабелы, как И. С. Дмитриев, И. Д. Воробьев, С. И. Чернявский и другие, внесшие существенный вклад в развитие отечественного судостроения на завершающем этапе строительства парусного флота [7. С. 168—171].

### **Первые паровые корабли русского флота**

М. П. Лазарев как выдающийся мореплаватель и флотоводец был воспитан на традициях парусного флота. Но, в отличие от большинства адмиралов парусного флота его поколения, он не был в плену этих традиций. Он лучше, чем кто-либо другой из русских адмиралов 30 — 40-х годов XIX в., понимал преимущество паровой машины перед парусами и железного корпуса корабля перед деревянным. Поэтому вполне закономерно, что он одним из первых в отечественном флоте выступил инициатором строительства в России паровых кораблей с железным корпусом. Впервые этот вопрос он поднял перед начальником Главного морского штаба в октябре 1837 г., когда в рапорте на его имя просил разрешить построить железный пароход вместо деревянного, на закладку которого уже имелось разрешение Главного морского штаба. Князь Меншиков дал свое согласие, и в 1838 г. первый железный военный пароход, вооруженный двумя пушками, вступил в состав Черноморского флота [7. С. 201, 202, 209—211].

В конце 40-х годов для Черноморского флота по настоянию М. П. Лазарева были построены вооруженные 2 — 8 орудиями паровые корабли с железным корпусом: «Бердянск», «Таганрог», «Еникале», «Казбек», «Тамань», «Сулин» и «Прут» [7. С. 173].

Придавая большое значение строительству паровых железных кораблей, в которых М. П. Лазарев видел будущее военно-морского флота, он сам глубоко вникал в это дело и постоянно вызывал к себе проектировщиков и строителей кораблей, чтобы вместе с ними обсудить все вопросы, которые волновали его как руководителя флота.

Живо интересуясь всеми новшествами в развитии паровых судов. Лазарев в 1846 г. указывал, что «желатель-

но бы было иметь хотя один сильный пароход со всеми последними усовершенствованиями Архимедова винта» [56. С. XVII]. И он добился своего, получив разрешение от Главного морского штаба на строительство такого корабля для Черноморского флота. При его участии была произведена необходимая техническая подготовка для постройки в Николаеве первого отечественного 131-пушечного линейного винтового корабля, получившего символическое название «Босфор». Однако он был заложен лишь в 1852 г. уже после смерти Михаила Петровича, а на воду спущен после Крымской войны в 1858 г. [56. С. XVII].

Для строительства паровых кораблей с железным корпусом необходима была достаточно развитая судостроительная промышленность. Однако господствовавшие в России феодально-крепостнические отношения сдерживали развитие производительных сил и тормозили рост промышленности в стране. Поэтому Россия, занимавшая передовые позиции в строительстве парусного флота, с переходом к паровому флоту стала заметно отставать от ведущих капиталистических стран Западной Европы, где во второй четверти XIX в. уже довольно интенсивно шел процесс перехода от парусного флота к паровому.

М. П. Лазарев как человек передовых взглядов понимал необходимость перехода к строительству в России паровых кораблей, чтобы не отстать от западноевропейских стран в развитии военно-морского флота. Но решить эту проблему на базе отечественного судостроения того времени было практически невозможно. Поэтому он, хотя и был противником передачи заказов на постройку паровых кораблей иностранным фирмам, вынужден был согласиться на постройку пароходофрегат для Черноморского флота в Англии.

В 1842 г. на английских верфях, по заказу правительства России, были заложены пароходофрегаты «Херсонес», «Бессарабия», «Крым», «Громоносец» и «Одесса». Затем были заказаны еще четыре парохода — «Владимир», «Эльбрус», «Еникале» и «Тамань». Для наблюдения за постройкой кораблей английскими фирмами в 1846 г. Михаил Петрович Лазарев направил в Англию своего

ближайшего помощника, хорошо разбиравшегося в паровых кораблях, капитана 1 ранга В. А. Корнилова [12. С. 173, 174].

Все паровые суда строились по русским проектам и чертежам. Часть из них утверждал лично М. П. Лазарев, а другие — В. А. Корнилов. Проекты паровых судов, составленные с учетом новейших достижений науки и техники, были настолько совершенными, что английские инженеры не стеснялись многое перенять из них для использования в своем судостроении [12. С. 174].

Всего за период командирования М. П. Лазаревым Черноморским флотом под его руководством и при непосредственном участии было построено 212 кораблей и судов, в том числе 16 линейных кораблей, 8 фрегатов, 13 военных пароходов, 55 легких парусных кораблей, 33 судна гребного флота, 14 портовых пароходов и 70 других портовых судов [5б. С. XVII] По оценке председателя кораблестроительного комитета, «флот Черноморский с 1834 г. получил во всех частях его совершенное преобразование и представляет доказательство великих попечений начальствующего им г. главного командира» (Лазарева. — *Авт.*) [5б. С. 237].

### **Развитие вооружения**

М. П. Лазарева как командующего Черноморским флотом интересовало не только проектирование и постройка кораблей, вначале парусных, а затем паровых, но и их вооружение с использованием новейших достижений в этой области.

В конце 30 — начале 40-х годов талантливый изобретатель А. А. Лехнер предложил новый разрывной снаряд (бомбу) для корабельных бомбических пушек, изобретенных М. В. Денисовым и С. А. Мартыновым еще в 1756 г. Испытания снаряда производились в Николаеве в присутствии М. П. Лазарева и дали положительные результаты. Однако в связи с дороговизной изготовления ударного механизма (трубки) для этого снаряда Главный морской штаб отказался от финансирования дальнейших работ изобретателя над совершенствованием ударной трубки. Михаил Петрович сразу же оценил ог-

ромные преимущества разрывных снарядов перед ядрами обычной артиллерии и помог А. А. Лехнеру закончить работу над изобретением. В письме А. А. Лехнеру в мае 1842 г. Лазарев, касаясь результатов произведенных испытаний снаряда, писал: «Эти результаты доказывают важность вашего изобретения и убеждают меня в величайшей пользе иметь ударные снаряды на приморских батареях и на всех военных судах, не исключая пароходов, вооруженных хотя и небольшим числом орудий, но большого калибра, действующих пустотельными снарядами» [56. С. 237].

Первым кораблем Черноморского флота, на котором были установлены бомбические пушки, стрелявшие разрывными снарядами Лехнера, был линейный корабль «Двенадцать Апостолов», возглавляемый капитаном 1 ранга В. А. Корниловым. Таким образом, Черноморский флот, благодаря М. П. Лазареву, стал первым среди отечественных флотов, на котором была принята на вооружение бомбическая артиллерия, сыгравшая решающую роль в уничтожении турецкого флота в Синопском сражении во время Крымской войны.

Большой интерес М. П. Лазарев проявляли к развитию минного оружия. И если Черноморский флот к началу Крымской войны подошел достаточно подготовленным к использованию этого нового оружия и успешно применил его в боевых действиях по обороне наиболее важных районов Черного моря, то большая заслуга в этом принадлежала Михаилу Петровичу Лазареву, который поддерживал и поощрял новаторов минного оружия и всячески популяризировал его среди моряков Черноморского флота [7. С. 167, 168].

Одновременно со строительством флота М. П. Лазарев принимал необходимые меры по организации обороны Причерноморья России, особенно таких важных в стратегическом отношении пунктов, как главная база флота — Севастополь и основной центр судостроения России на юге — Николаев. Как показывает исторический опыт, эти районы, начиная с основания Севастополя и Николаева, постоянно являлись объектами нападения флота противника и требовали особенно надежной обороны.

## «В случае нападения на Севастополь...»

В начале 1834 г. начальник Главного морского штаба А. С. Меншиков предупредил Лазарева о том, что англичане готовят нападение на Севастополь, и поэтому он хотел бы знать мнение его о возможности вторжения английской эскадры в Севастопольский порт. Отвечая А. С. Меншикову на поставленный вопрос, М. П. Лазарев изложил свой план отражения нападения английского флота на главную базу Черноморского флота. М. П. Лазарев допускал возможность вторжения английского флота в Севастопольский порт, однако, писал он, «...вторжение в порт не есть еще занятие оного... Войти и наделать только шуму весьма легко, но выходить из оного с обитым рангоутом, поврежденными кораблями и, вероятно, немалою потерей людей гораздо труднее» [5а. С. 145, 146]. По мнению М. П. Лазарева, при наличии в Севастополе достаточно сильной береговой артиллерии и сухопутных войск корабли способны надежно защитить Севастополь. Но для этого, считал он, необходимо безотлагательно провести следующие мероприятия по укреплению обороны Севастополя: снять навигационные знаки, чтобы затруднить для неприятельских кораблей подход к Севастополю: установить в Севастопольской бухте несколько линейных кораблей и фрегатов с таким расчетом, чтобы они могли совместно с береговой артиллерией поражать неприятельские корабли в случае прорыва их в Севастополь. Для усиления береговой обороны главной базы флота с моря М. П. Лазарев предлагал дополнительно установить на высотах, окружающих рейд, наиболее мощные орудия, которые могли бы поражать прорвавшиеся на рейд корабли противника и одновременно усиливать в Севастополе сухопутные войска.

В случае прорыва неприятеля в Севастополь во время нахождения Черноморской эскадры в море последняя должна немедленно возвращаться в базу, имея целью «уничтожение неприятельских судов и воспрепятствование к выходу оных в море» [5а. С. 146].

М.П. Лазарев, так же как и его предшественники — выдающиеся флотоводцы Ушаков и Сенявин, — считал, что



наилучшим способом предотвращения высадки неприятельского десанта являются решительные наступательные действия армии и флота, направленные на захват Босфора с помощью десанта с тем, чтобы не допустить прорыва английского флота в Черное море.

Согласившись с мнением и рекомендациями М. П. Лазарева, Главный морской штаб в 1835 г. разработал план высадки десанта на побережье Босфора. Для этой цели была выделена 15-тысячная пехотная дивизия, дислоцировавшаяся в Крыму, и эскадра в составе десяти линейных кораблей, восьми фрегатов, трех корветов, семи бригов, нескольких более мелких судов и двенадцати транспортов [7. С. 138].

В январе 1836 г. А. С. Меншиков запросил, как М. П. Лазарев собирается действовать в случае, если неприятельский флот прибудет в Босфор раньше занятия его российскими войсками или прорвется в Черное море в момент нахождения Черноморской эскадры в море, а также если превосходящие силы неприятельского флота появятся перед Севастополем, застав флот в гавани [5а. С. 152].

В ответе начальнику Главного морского штаба М. П. Лазарев довольно обстоятельно изложил свои взгляды на способы действий Черноморского флота в каждом из трех случаев. Суть этих взглядов сводилась к следующему. Английский флот пройти в Черное море может только с прямого согласия Турции. А если это так, то «тогда я позволю себе думать, — писал Лазарев, — что непростоительно было бы с нашей стороны не успеть высадить в Босфоре десанта прежде появления туда неприятельской эскадры, будь только войска, для сего назначенные, состоять будут в совершенной готовности» [5а. С. 157]. Если же противнику удастся прорваться в Черное море раньше, М. П. Лазарев исключал возможность высадки десанта в Босфоре. В том случае, если Черноморский флот будет находиться с десантом в море, а неприятельский флот успеет прорваться через Босфор в Черное море, то кораблям следует возвращаться в Севастополь, чтобы снять с них десантные войска, затем вновь выйти в море и разгромить противника в открытом море или же на подходах к Севастополю и даже в самой базе. «Ежели же флот наш будет тогда в море без десанта, — от-

мечал Лазарев, — то атаковать неприятеля в море или принять сражение в порту зависеть будет от силы и числа кораблей флота, его составляющих» [5а. С. 157]. И, наконец, если превосходящие силы неприятельского флота, появившись перед Севастополем, застанут корабли в гавани, то последние во взаимодействии с береговой артиллерией и сухопутными войсками должны дать противнику решительный бой с целью его полного уничтожения.

Из приведенных высказываний М. П. Лазарева по вопросу противодесантных действий Черноморского флота, направленных на защиту побережья России на Черном море, и прежде всего Севастополя как главной базы флота, видно, что он трезво оценивал обстановку на театре и в зависимости от нее намечал соответствующие способы действий сил флота. Причем в основе этих действий лежала идея упреждения неприятельского флота в занятии Босфора, а в случае прорыва его в Черное море — уничтожение противника в решительном бою опять-таки в зависимости от обстановки — в открытом море или же на подступах к Севастополю.

М. П. Лазарев прекрасно понимал, что, какими бы совершенными корабли ни были, они не могут успешно решать поставленные перед ними задачи без достаточного числа оборудованных и защищенных баз. Поэтому он одновременно с восстановлением корабельного состава флота и строительством новых кораблей энергично принялся за приведение в порядок Севастополя, который так же, как и корабли, в период командования флотом Грейга был крайне запущен и не отвечал требованиям главной базы как по своему оборудованию, так и обороне.

Под руководством Михаила Петровича был разработан генеральный план застройки города и создания обороны Севастополя с моря и суши. Основное внимание было обращено на сооружение мощных крепостных укреплений и развертывание береговой артиллерии, строительство адмиралтейства и доков, различных складских помещений, казарм для матросов, нового водопровода, школ, госпиталя, культурно-просветительных заведений,

административных и жилых домов для семей офицерского состава и матросов.

Широкомасштабные строительные работы в Севастополе, намеченные М. П. Лазаревым, начались с подготовки площадки для возведения адмиралтейства и сооружения крепостных батарей. Для защиты входа в Севастопольскую бухту были построены каменные двух- и трехъярусные крепостные батареи: Николаевская, Александровская, Константиновская, Михайловская и Павловская. На этих батареях наряду с обычной артиллерией, стрелявшей ядрами, устанавливались также бомбические пушки.

К концу 1850 г. береговая артиллерия насчитывала 734 орудия, в том числе более 250 бомбических пушек (единорогов) [5а. С. 139—146]. Таким образом, М. П. Лазареву удалось добиться надежной защиты главной базы флота с моря, а для обороны города с суши на южной стороне Севастополя была сооружена линия оборонительных укреплений [7. С. 176].

В конце Корабельной бухты было построено пять сухих доков, из них три — для линейных кораблей и два — для фрегатов. Были построены также новый эллинг, семь двухэтажных зданий под склады, две трехэтажные казармы на 6 тыс. человек, офицерское собрание, библиотека, чудище для обучения матросских детей, различные служебные помещения и жилые дома для моряков [7. С. 176]. И только работы по сооружению адмиралтейства из-за ограниченности отпущенных правительством средств не были завершены, и Севастополь остался без адмиралтейства.

Особую заботу М. П. Лазарев проявлял о создании в Севастополе новой морской библиотеки, в которой молодые офицеры могли бы получать необходимую специальную и художественную литературу для расширения своих военно-морских знаний и повышения общей культуры. Михаил Петрович сам очень любил чтение и посвящал ему почти все свободное время. Его личная библиотека насчитывала около тысячи книг по истории России, военно-морской истории, всеобщей истории, философии, географии, военной и военно-морской технике и другим отраслям знаний [7. С. 177].

В Севастополе имелась небольшая библиотека, основанная еще в 1822 г. Однако ветхость и теснота помещения, в котором она размещалась, и ограниченность книжного фонда не отвечали потребностям читателей. Поэту М. П. Лазарев принял решительные меры по улучшению работы библиотеки. Он добился от Главного морского штаба выделения необходимых денежных средств на постройку нового здания библиотеки, но их оказалось недостаточно. Тогда он обратился к офицерам флота с предложением принять участие в постройке библиотеки, на что офицеры охотно откликнулись и собрали недостающую сумму денег. Однако перед завершением строительства библиотека сгорела, при этом погибла и часть литературы. Беда, случившаяся с библиотекой, буквально потрясла Михаила Петровича, но не сломила его воли и желания создать в Севастополе библиотеку, достойную славы Черноморского флота. И, как всегда, он добился своего. В 1846—1850 гг. было построено новое, еще более прекрасное здание библиотеки, которая по красоте оформления здания и книжному фонду стала одной из лучших в России. За десять лет книжный фонд ее увеличился в пять раз и насчитывал 16 тысяч томов [5б. С. IX].

Неменьшее внимание Лазарев уделял Николаевскому порту и благоустройству г. Николаева, где в то время размещался штаб Черноморского флота. Под руководством Михаила Петровича был разработан план постройки Николаевского адмиралтейства, построены три новых эллинга, литейный и канатный заводы, кузницы, артиллерийская, шлюпочная и мачтовая мастерские, три казармы на 3 тыс. человек. В селе Спасском под Николаевым было выстроено новое адмиралтейство с двумя открытыми эллингами [5. С. XVI].

Глубоко понимая важность для России строительства паровых железных кораблей, М. П. Лазарев неоднократно ставил вопрос перед Морским министерством о необходимости реконструкции Николаевских верфей для этой цели и создания адмиралтейства в Севастополе, но не получил должной поддержки со стороны правительства.

М. П. Лазарев сыграл важную роль в издании первой лоции Черного моря. Для этой цели он организовал спе-

циальную экспедицию на фрегате «Скорый» и тендере «Поспешный», которая в течение двух лет производила опись Черноморского театра, послужившую основным материалом для создания первой лоции Черного моря [12. С. 172].

### **В духе наступательной тактики**

Постройка новых кораблей и их вооружение, оборудование и укрепление обороны главной базы флота, расширение производственных возможностей Николаевских верфей, благоустройство Севастополя и Николаева и многое другое, связанное с возрождением и развитием Черноморского флота, занимало у М. П. Лазарева немало времени и требовало от него большой энергии. Все это было необходимо в интересах Черноморского флота. И все же в качестве главного направления своей деятельности на посту главного командира Михаил Петрович рассматривал боевую подготовку, обучение и воспитание личного состава, без чего немислимо было добиться высокого уровня боеспособности Черноморского флота и возвращения ему былой славы, утраченной в период командования им маркизом Траверсе и А. С. Грейгом. М. П. Лазарев в корне изменил отношение к боевой подготовке всего личного состава, и прежде всего штаба флота, командиров соединений и кораблей, которые так же, как и сам он, стали рассматривать ее в качестве основной функции своей деятельности.

Боевая подготовка Черноморского флота в период командования им М. П. Лазаревым, так же, как и во времена адмирала Ф. Ф. Ушакова, стояла на первом плане и проводилась Михаилом Петровичем почти круглогодично, с большим напряжением и длительным пребыванием кораблей в море. Он считал, что плавание является лучшей школой для подготовки личного состава кораблей и сплыванности соединений. При нем все корабли, находившиеся в строю, были сведены в три практические эскадры, которые поочередно плавали, находясь непрерывно в море до трех месяцев. Убежденный в том, что только длительные плавания в условиях любой погоды обеспечивают высокий уровень подготовки и воспитания офицеров и матросов, М. П. Лазарев сам часто выходил в море для «практики и

эволюции, показывая тем самым пример другим адмиралам Черноморского флота [7. С. 180].

Находясь с эскадрой в море, он постоянно проводил учения и тренировки по управлению парусами, учебные артиллерийские стрельбы, маневрирование кораблей в составе эскадры и другие практические занятия и упражнения. Периодически устраивал учебные бои, в ходе которых отработывал тактические приемы выполнения атак и применения оружия. Следуя лучшим традициям выдающихся флотоводцев отечественного флота, он так же, как Спиридов, Ушаков и Сенявин, воспитывал своих командиров в духе наступательной тактики и решительных форм ведения боя.

Проводя корабельные учения, постоянно следил за тем, чтобы каждый офицер и матрос на своем боевом посту точно и быстро выполнял все команды флагмана и командира корабля. Отличившихся на учениях поощрял, объявляя об этом всему личному составу в приказах, тем же, кто допускал ошибки по незнанию и необученности, сам показывал, как нужно делать, а нерадивых, не желавших учиться, строго наказывал [7. С. 180].

Учитывая, что исход морского боя в конечном итоге решается артиллерией, являвшейся главным оружием парусных кораблей, обращал большое внимание на подготовку комендоров, предъявляя к ним высокие требования. Требовал от командиров, чтобы они ежедневно проводили на своих кораблях тренировки комендоров и добивались от них максимальной скорострельности и меткости стрельбы. Действия комендоров проверялись на учебных стрельбах, которые систематически проводились на практических эскадрах во время плаваний.

Важным специфическим фактором боевой подготовки Черноморского флота, способствовавшим повышению ее уровня, являлось участие кораблей в боевых действиях у побережья Кавказа, которые являлись не только лучшим видом проверки боеготовности кораблей и соединений флота, но и прекрасной школой боевого воспитания личного состава. М. П. Лазарев умело сочетал плановую боевую подготовку кораблей с участием их в боевых действиях у побережья Кавказа и старался пропустить через них все корабли Черноморского флота.

## Воспитание офицеров флота

«Служба на хороших судах, — говорил флотоводец, — где наблюдается строгая дисциплина и порядок, есть верное средство приохотить молодого офицера к своим обязанностям» [7. С. 180]. Под руководством М. П. Лазарева штаб флота разработал инструкции и составил расписания, позволившие установить на всех кораблях Черноморского флота единый, хорошо продуманный распорядок повседневной жизни и деятельности экипажей кораблей и их боевой подготовки [5б. С. 352, 353, 398—433].

М. П. Лазарев не мыслил себе боеспособного корабля без твердой воинской дисциплины, основанной не на страхе наказания, а на воспитании у подчиненных сознательного и добросовестного отношения к воинской службе. Это достигалось путем развития у моряков патриотизма и гордости за службу на прославленном Черноморском флоте, на котором продолжали сохраняться и приумножаться славные ушаковские традиции.

Михаил Петрович был непримирим к рутине и косности офицеров, которые командовали кораблями, но не могли содержать их в образцовом порядке и в то же время противились проводимым на Черноморском флоте прогрессивным реформам. Таких командиров адмирал переводил на корабли, выведенные в резерв, или же на береговую службу.

Несмотря на реакционный режим, насаждавшийся в армии и во флоте при Николае I, М. П. Лазарев воспитывал офицеров в духе уважения человеческого достоинства матросов, считая, что без их сознательного и добросовестного отношения к службе невозможно создать сильный военно-морской флот. Поэтому он был противником палочной дисциплины, жестокой и бессмысленной муштры и унижения достоинства матросов, наблюдавшихся в то время в военно-морском флоте. И хотя М. П. Лазарев по своему характеру был очень строгим (а порой даже излишне суровым) и взыскательным начальником, особенно к нарушителям воинской дисциплины и порядка, он никогда не занимался рукоприкладством в отношении нижних чинов и не допускал этого со стороны своих офицеров,

а тех, кто склонен был к нанесению матросам физических оскорблений, строго наказывал. Поэтому матросы, несмотря на суровый характер своего адмирала, глубоко уважали и ценили его за гуманное отношение к ним и постоянную заботу.

Михаил Петрович Лазарев, рассматривая крепкую воинскую дисциплину как основу боеспособности флота, требовал от командиров кораблей и командующих эскадрами, чтобы наказания нарушителей воинской дисциплины были «неизбежными и строгими, но в то же время и справедливыми, законными и человеколюбивыми» [7. С. 171].

В общей системе боевой подготовки адмирал М. П. Лазарев важное место отводил физической подготовке личного состава, особенно высоко ценил он парусный спорт как средство повышения морской выучки и укрепления здоровья матросов и офицеров. В праздничные дни поднимал на своем флагманском корабле сигнал: «Выслать гребные суда для катания». Но это были не просто «катания» моряков, а соревнования на гребных судах. Каждое такое соревнование заканчивалось разбором, на котором подводились итоги, победителей поощряли. Остальные же ограничивались удовольствием, полученным от морской прогулки на шлюпках под парусами или же на веслах. О том, насколько хорошо на Черноморском флоте был поставлен парусный спорт, свидетельствует такой интересный факт.

В 1848 г. из Николаева в Кронштадт была послана для участия в императорских гонках яхта «Орианда», построенная по проекту Михаила Петровича. Командиром яхты был назначен бывший адъютант Лазарева, прекрасный моряк лейтенант И. С. Унковский. Совершив в течение трех с половиной месяцев переход вокруг Европы, Унковский на следующий день по прибытии в Кронштадт принял участие в гонках шхун, тендеров и яхт и завоевал главный приз, после чего в условиях осенней штормовой погоды «успешно прошел вокруг Европы и благополучно вернулся в свой родной город Николаев» [56. С. 454]. Плавание «Орианды» вокруг Европы и завоевание главного приза на императорских гонках в Финском заливе явились убедительным доказательством высокой морской



выучки черноморских моряков, обученных и воспитанных М. П. Лазаревым. Михаил Петрович остался весьма доволен победой на гонках спроектированной им яхты «Орианда» и лично подготовленного им для участия в гонках лейтенанта И. С. Унковского.

Система боевой подготовки, разработанная М. П. Лазаревым и успешно примененная на Черноморском флоте, позволила в короткий срок восстановить боеспособность флота. Поэтому неслучайно Главный морской штаб, по достоинству оценивший высокий уровень боевой подготовки сил Черноморского флота, направлял туда для совершенствования профессиональной подготовки офицеров с Балтийского флота, который всегда считался придворным флотом и находился в привилегированном положении [5б. С. 454].

Высокие результаты, достигнутые Черноморским флотом в боевой подготовке, — заслуга не только Михаила Петровича, но и всех адмиралов и офицеров, которые помогали ему в обучении и воспитании личного состава, полностью разделяя и поддерживая взгляды своего учителя по всему комплексу вопросов боевой подготовки флота. М. П. Лазарев отличался удивительной способностью подбирать нужных ему офицеров, обладающих хорошими знаниями и опытом и любящих военно-морскую службу.

Главным критерием, которым флотоводец руководствовался при подборе офицерских кадров, являлось отношение их к службе и успешность выполнения ими служебных обязанностей. Безупречное выполнение служебных обязанностей рассматривал как показатель офицерской чести. Он умел вовремя заметить знающих, умелых и усердных офицеров и приблизить их к себе, давая им возможность полностью раскрыть свои способности. Таких офицеров поощрял и продвигал по службе.

Когда М. П. Лазарев вступил в командование Черноморским флотом, то вокруг него образовалась целая плеяда прекрасно подготовленных и преданных ему офицеров, через которых он и осуществлял управление флотом, обучение и воспитание личного состава. Среди них были его непосредственные помощники — начальник штаба Черноморского флота А. П. Авинов, один из лучших бое-

вых офицеров отечественного флота, сменивший его С. П. Хрущев, затем В. А. Корнилов. Особым уважением и любовью М. П. Лазарева пользовался П.С. Нахимов, командовавший лучшим линейным кораблем Черноморского флота «Силистрия», на котором Михаил Петрович во время походов любил поднимать свой адмиральский флаг. Одним из сподвижников и замечательным последователем М. П. Лазарева был В. И. Истомина. Его учениками, соратниками и выдающимися последователями являлись также Ф. М. Новосильский, А. И. Панфилов, Ф. Ф. Матюшкин, Г. И. Бутаков и другие. Опираясь на эту замечательную когорту своих учеников и единомышленников, М. П. Лазарев неустанно, шаг за шагом, укреплял Черноморский флот и готовил его к будущим сражениям.

На посту командующего флотом М. П. Лазарев, несмотря на огромную занятость делами, касающимися управления флотом, находил время для личного участия в подготовке командиров кораблей и соединений — непосредственных исполнителей его тактических замыслов в ходе боев и сражений. Он воспитывал у них инициативу, самостоятельность и настойчивость в достижении намеченной цели. При проведении учебных боев стремился к тому, чтобы командиры кораблей однозначно понимали тактический замысел командующего эскадрой и в соответствии с ним принимали самостоятельные решения, направленные на достижение цели боя — на разгром и уничтожение противника.

Для формирования командирских качеств и подготовки к командованию фрегатами и линейными кораблями адмирал широко практиковал назначение молодых способных офицеров на должность командиров бригав, тендеров и яхт, которые несли крейсерскую службу у берегов Кавказа. Плавание в условиях жестоких штормов выработывало у них хорошие навыки по управлению кораблем, смелость, выносливость и решительность, самостоятельность в принятии решений, то есть такие качества, которые необходимы для командования крупными боевыми кораблями. Как показал опыт крейсерской службы, плавание молодых офицеров на небольших парусных судах являлось для них лучшей школой по под-

готовке к занятию более ответственных командирских должностей.

Лазарев особо выделял офицеров, отличившихся храбростью и умением командовать в боевой обстановке. Таких офицеров представлял к наградам и продвигал по службе.

Он стремился, чтобы лично принять каждого вновь назначенного на Черноморский флот офицера и побеседовать с ним, а в дальнейшем внимательно следил, как они служат, и если хорошо, то непременно старался выбрать время, чтобы лично поблагодарить его за службу. Тех же офицеров, которые отличались нерадивым отношением к службе, он по возможности направлял на корабли, которыми командовали особенно требовательные командиры.

Подобная система воспитания и обучения молодых офицеров позволяла ему вовремя заметить, оценить и поощрить способных офицеров и лучших из них поставить на руководящие должности во флоте, как это было, например, с В. А. Корниловым, П. С. Нахимовым и В. И. Истоминым.

Лазаревская школа обучения и воспитания охватывала не только офицерский состав, но и матросов Черноморского флота. Высоко оценивая роль матросов в укреплении боеспособности флота и их влияние на результаты боя, М. П. Лазарев постоянно о них заботился, и это проявилось еще в первые годы его службы на Балтийском флоте, во время кругосветных плаваний на кораблях «Суворов», «Мирный» и «Крейсер» и особенно в полной мере, когда он возглавлял Черноморский флот. Он заботился о гигиене, о культурном проведении досуга, о питании матросов, о хорошем и удобном обмундировании для них, строго следил за тем, чтобы деньги, предназначенные для питания и обмундирования матросов, использовались по назначению. Он был беспощаден к тем офицерам, которые отступали от закона и присваивали деньги, предназначенные для матросов. Таких офицеров отдавал по суд, смещал с должностей или изгонял с флота [7. С. 189]. «Едва ли в какой-либо отрасли русской службы заботились о нижних чинах с такой ревностью и безкорыстностью,

как это было в Черноморском флоте», — отмечал в своих записках контр-адмирал И. А. Шестаков [56. С. 492].

Михаил Петрович был в высшей степени требовательным к себе, на редкость скромным человеком и необыкновенно трудолюбивым и работоспособным, что и позволяло ему при его одаренности и высокой организованности охватывать и успешно решать весь комплекс вопросов, определяющих высокий уровень боеспособности флота.

За большие достижения в деле укрепления Черноморского флота и успехи в боевых действиях по содействию армии на Кавказском побережье и пресечению перевозки военной контрабанды на Кавказ Михаил Петрович Лазарев в 1843 г. был произведен в адмиралы.

Его выдающиеся заслуги перед отечеством были отмечены и другими почетными наградами и званиями. Он был избран почетным членом Русского географического общества, членом ученого совета Казанского университета, почетным членом Одесского общества любителей истории и древностей [56. С. 355, 356, 457, 458, 483].

В 1845 г. Михаил Петрович серьезно заболел, но желание продолжать служить своему родному флоту было настолько велико, что он, несмотря на тяжелую болезнь, продолжал командовать флотом до начала 1851 г., когда болезнь обострилась и он вынужден был уехать лечиться в Вену, где и скончался 11 апреля 1851 г. Похоронен Лазарев в Севастополе.

В сентябре 1867 г., по инициативе учеников и соратников Михаила Петровича, на средства, собранные среди офицеров флота, ему был открыт в Севастополе памятник (работы известного скульптора Н. С. Пименова) в виде огромной фигуры в бронзе, установленной на гранитном постаменте. На открытии памятника контр-адмирал И. А. Шестаков произнес проникновенную речь, преисполненную глубокой признательностью М. П. Лазареву за его бескорыстное и беспредельно преданное служение отечеству: «Снова любимый предстал перед нами, и мы, свидетели дел адмирала, стеклись у подножья этого памятника напомнить России о ее достойном сыне и деятеле. Не гражданская доблесть, выказанная Михаилом Петровичем в молодых еще годах, не Наваринский погром,

в котором “Азов” стяжал память, достойную ревностного хранения, не эти случайности, достигнутые для озарения всякой жизни лучами известности, передают имя Михаила Петровича потомству. Труд упорный, неослабный, не утомлявшийся препятствиями, польза истинная, не доставляющая выгод труженику, безграничное усердие к обязанности, целая жизнь, отданная долгу, — вот из чего вылит этот знаменательный памятник» [5б. С. 1355, 356, 457, 458, 483].

Память о выдающемся флотоводце была увековечена и в названии броненосного корабля, построенного в Санкт-Петербурге в конце 60-х годов. Его именем были названы и другие корабли флота. Эта замечательная традиция перешла и в современный Военно-морской флот: имя адмирала Лазарева носит одна из набережных в Санкт-Петербурге, мост, связывающий Крестовый остров с городом. Увековечено оно и в г. Севастополе, который многим обязан прославленному флотоводцу. Но лучший памятник воздвиг себе сам Михаил Петрович Лазарев, который своим самоотверженным трудом, всей своей жизнью, целиком отданной флоту, навечно вписал свое имя в боевую летопись отечественного Военно-морского флота.

\* \* \*

Михаил Петрович Лазарев — исключительное явление в истории Российского военно-морского флота: он был одновременно и выдающимся мореплавателем, и талантливым флотоводцем, внесшим большой вклад в исследование и освоение Мирового океана и развитие военно-морского искусства отечественного флота. Многогранность интересов и сфер деятельности обуславливалась, с одной стороны, одаренностью Михаила Петровича как человека, бесконечно любившего море и флот, а с другой — глубоким знанием военно-морского дела и огромным практическим опытом плавания и командования кораблями, соединениями кораблей и флотом. Немаловажное значение в этом имели также и черты его характера: трудолюбие, высокая организованность и дисциплинированность, исключительная энергия, настойчивость, решительность, высокоразвитое чувство нового, стремление

к постоянному совершенствованию знаний, на редкость добросовестное отношение к военно-морской службе и выполнению своих служебных обязанностей, прекрасные организаторские способности и, наконец, умение приблизить к себе талантливых и преданных флоту офицеров. Все это, вместе взятое, и позволило ему занять почетное место среди выдающихся мореплавателей и флотоводцев Российского военно-морского флота.

Получив в Морском корпусе твердые теоретические знания по военно-морским дисциплинам, М. П. Лазарев в дальнейшем непрерывно пополнял и совершенствовал их самостоятельным изучением научной литературы. С книгами он не расставался даже во время длительных кругосветных плаваний.

Многолетнее плавание на парусных судах вначале английского флота, а затем на кораблях отечественного флота во время трех кругосветных походов значительно расширило кругозор М. П. Лазарева как моряка, позволило ему досконально изучить парусный корабль, его поведение в различных гидрометеорологических условиях и морское дело в целом. Морским делом он овладел в совершенстве. Более того, глубокое знание корабля и военно-морского дела и высокоразвитое чувство нового постоянно побуждали его внедрять все новое и передовое в кораблестроение и морскую практику, что способствовало дальнейшему развитию парусных кораблей и искусства управления ими.

Воспитанный на лучших традициях парусного флота Михаил Петрович Лазарев как человек, постоянно стремившийся к совершенствованию материально-технической базы военно-морского флота, первым в отечественном флоте осознал преимущество паровой машины и железного корпуса корабля перед деревянными парусными судами и поставил перед правительством вопрос о переходе к строительству железных паровых кораблей. Он же выступил инициатором установки на кораблях и береговых батареях более мощных бомбических пушек и развития минного оружия в Черноморском флоте.

М. П. Лазарев прошел прекрасную командирскую школу. Он довольно рано стал командовать различными па-

русскими кораблями. Многолетние дальние плавания в должности командира корабля позволили ему всесторонне и глубоко изучить широкий круг вопросов, связанных с командованием кораблем, и выявить те важнейшие факторы, которые обеспечивают командиру содержание корабля в образцовом состоянии и безукоризненное управление им в любой обстановке. К таким важнейшим факторам он относил высокую профессиональную подготовку командира и экипажа корабля — четкую организацию повседневной службы и твердую воинскую дисциплину на корабле, сочетающуюся с постоянной заботой о личном составе со стороны начальников. Эти факторы являлись главными ориентирами в командирской деятельности Михаила Петровича.

В процессе командования кораблями у М. П. Лазарева постепенно вырабатывались принципы воспитания и обучения личного состава, которыми он руководствовался в течение всей своей военно-морской службы и неуклонно проводил их в жизнь. Эти принципы легли в основу вошедшей в военно-морскую историю лазаревской школы воспитания и обучения личного состава, давшей флоту России целую плеяду замечательных адмиралов и офицеров, прославивших отечество.

Таким образом, вся военно-морская служба, начиная с Морского корпуса, постепенно, шаг за шагом, в длительных океанских плаваниях формировала в М. П. Лазареве все военно-морские качества, необходимые для того, чтобы стать выдающимся флотоводцем и внести свой достойный вклад в развитие военно-морского искусства отечественного флота.

Флотоводческое искусство адмирала М. П. Лазарева формировалось не на голом месте, а на базе передового военно-морского искусства, созданного его предшественниками — выдающимися флотоводцами российского флота Петром I, Г. А. Спиридовым, Ф. Ф. Ушаковым и Д. Н. Сенявиным. Михаил Петрович Лазарев полностью воспринял все лучшее, что было создано до него в области военно-морского искусства, и развил его дальше, внося существенный вклад в различные виды боевой деятельности военно-морского флота.

Его как флотоводца отличало глубокое понимание необходимости постоянной высокой боеготовности флота и умение поддерживать ее на уровне требований военно-политической обстановки. И это он убедительно доказал в период командования Черноморским флотом. Приняв флот от престарелого адмирала А. С. Грейга в крайне запущенном состоянии, Михаил Петрович смог в сравнительно короткий срок превратить его в высшей степени боеспособный флот, который смог успешно решить такие важные стратегические задачи, как проведение Босфорской экспедиции и содействие армии, действовавшей на побережье Кавказа.

Как главный командир Черноморского флота адмирал М. П. Лазарев внес много нового в организацию боевой подготовки и повышение боеготовности флота. Он, так же, как и Ф. Ф. Ушаков, боевую подготовку проводил поэтапно: вначале в масштабе одного корабля, затем — дивизии кораблей и, наконец, — эскадры. Новым в организации боевой подготовки являлась непрерывность ее проведения. Корабли плавали круглогодично по установленному графику в составе практических эскадр. В то время, когда одна из них находилась в море, две другие стояли в базе, проводили ремонт и готовились к выходу в море на смену возвращающейся эскадре.

Находясь в море, корабли обязаны были ежедневно, по установленному штабом флота расписанию, проводить тренировки личного состава в управлении парусами, маневрировании и производстве учебных стрельб по морским и береговым целям, добиваясь выполнения установленных нормативов по скорострельности стрельбы и точности поражения цели. Отчеты о проведенных тренировках и учениях регулярно представлялись в штаб флота.

Практические учения в море М. П. Лазарев считал основой боевой подготовки кораблей. «Морское дело наше, — говорил он, — требует постоянных занятий в оном (море. — *Авт.*)... Морской офицер, не зная дела своего во всех подробностях, никуда не годится» [7. С. 192]. М. П. Лазарев добивался от своих офицеров такого уровня подготовки, чтобы они могли не только требовать от подчиненных



умения исполнять свои обязанности и объяснять им различные вопросы военно-морского дела, но и показывать матросам, как нужно делать. «Худо, — писал он, — как вахтенный офицер приказывает что-либо на марсе или салинге, а сам не знает, как оно делается. Я надеюсь, что тех, которые служили у меня, в том никто не упрекнет» [5а. С. 4].

Завершающим этапом ежегодной боевой подготовки Черноморского флота являлись «учебные сражения», или по современной терминологии — маневры, на которых проверялся уровень подготовки каждой из практических эскадр к ведению морского боя. На этих учениях М. П. Лазарев добивался того, чтобы корабли и соединения вели «бой» с применением наиболее решительных методов использования сил и оружия. И если участники маневров действовали не лучшим образом, Михаил Петрович повторял упражнения до тех пор, пока не добивался нужных результатов.

Адмирал М. П. Лазарев внес существенный вклад в развитие многих областей военно-морского искусства отечественного флота: в сфере совместных действий армии и флота — в высадку морских десантов, артиллерийское содействие приморскому флангу войск и воинские перевозки; в сфере самостоятельных действий флота — в нарушение морских коммуникаций, блокадные действия и уничтожение корабельных сил противника в укрепленном районе.

В области совместных действий армии и флота Михаил Петрович особенно большой вклад внес в подготовку, организацию и проведение десантных действий флота. До него никто из российских флотоводцев, начиная с Петра I и кончая Д. Н. Сенявиным, не разрабатывал так обстоятельно и глубоко теорию и практику десантных действий, как это сделал Михаил Петрович Лазарев в своих инструкциях, охватывавших весь комплекс вопросов, связанных с подготовкой, организацией и проведением десантных операций.

В боевых инструкциях впервые в истории военно-морского искусства были четко обозначены основные этапы подготовки и действий морского десанта: подготовка де-

сантных сил и средств и сосредоточение их в исходных пунктах посадки; посадка десанта на суда; переход десантного отряда морем; бой за высадку; решение поставленной задачи на берегу и свертывание сил. По каждому из этих этапов штаб флота разрабатывал под руководством М. П. Лазарева подробные инструкции, в которых давались указания соответствующим начальникам, что и как надо делать, чтобы выполнить поставленные задачи на каждом этапе операции. Особенно подробно была разработана инструкция по организации боя за высадку, который является наиболее сложным и вместе с тем самым важным и решающим этапом действий десантных сил.

В подготовительный период новым стало согласованное планирование предстоящих десантных действий в штабах флота и сухопутных войск и специальные тренировки десантных сил. Успешному решению поставленных задач способствовало также установление в это время тесного контакта адмирала М. П. Лазарева с командующим войсками генерал-майором Н. Н. Раевским, которые согласовывали между собой все принципиальные вопросы подготовки и проведения десантной операции.

В этот же период производились специальные учения по посадке десанта на корабли и высадке его на берег. Для этой цели выбирались такие участки побережья, которые по географическим условиям были максимально похожи на районы предстоящей высадки десанта. При проведении этих тренировочных учений М. П. Лазарев добивался отработки четкой организации высадки десантных войск на берег и взаимодействия между кораблями артиллерийской поддержки, десантными судами, гребными высадочными средствами и десантными войсками.

М. П. Лазарев впервые четко определил организацию командования силами десанта на каждом этапе операции и взаимоотношения между представителями морского и сухопутного командования.

Была предусмотрена посылка моряков в качестве офицеров связи в штабы десантных войск, что обеспечивало более четкое взаимодействие морских и сухопутных сил в ходе десантных действий. Интересным было также навигационно-гидрографическое обеспечение, впервые пре-

дусмотренное М. П. Лазаревым при высадке морских десантов на Кавказское побережье. Он впервые также ввел в практику включение батальона моряков в состав морских десантов в качестве штурмового отряда десанта, предназначенного для захвата плацдарма. Им более детально была разработана методика ведения артиллерийского огня по намеченному месту высадки десанта, определены порядок взаимодействия, последовательности ведения артиллерийского огня по берегу линейными кораблями, фрегатами и судами сопровождения, а также поддержки высадочных средств тендерами и огнем гребных судов, использовавшихся в качестве средств высадки десанта.

Большой интерес представляет также метод артиллерийской поддержки сухопутных войск при ведении ими наступательных действий на морском побережье. Он заключался в непрерывном сопровождении наступающих войск артиллерией линейных кораблей и фрегатов, буксируемых паровыми судами вдоль берега параллельно наступающим войскам.

Адмирал М. П. Лазарев внес существенный вклад и в организацию воинских перевозок на военных кораблях. Им были определены численный состав десантных войск, размещаемых на линейных кораблях (свыше 1000 человек) и фрегатах (400 — 500 человек), количество принимаемых грузов и порядок размещения их на корабле. Благодаря блестяще и всесторонне заблаговременно продуманной организации была успешно осуществлена перевозка крупного контингента войск численностью более 10 тыс. человек в период Босфорской экспедиции Черноморского флота, проведенной под руководством М. П. Лазарева.

Из самостоятельных действий флота большой интерес (с точки зрения военно-морского искусства) представляют блокадные действия флота, которыми руководил адмирал М. П. Лазарев. Впервые подобными действиями он руководил на Средиземном море при блокаде Дарданелльского пролива в 1827—1829 гг. Выполняя блокаду Дарданелл, сочетавшуюся с одновременными действиями кораблей на морских коммуникациях Турции в Эгейском море, М. П. Лазарев полностью использовал боевой опыт Спиридова и Сенявина по блокаде проливов и так же, как

они, добился полного прекращения подвоза продовольствия в Константинополь морским путем.

Большой интерес для истории военно-морского искусства представляет содержание инструкций, разработанных М. П. Лазаревым для командиров кораблей блокадных сил. В этих инструкциях, изданных в виде приказов командующего Средиземноморской эскадрой, подробно рассмотрен метод блокады Дарданелл и даны соответствующие рекомендации командирам кораблей. Очень детально изложены вопросы приготовления корабля к бою и обязанности вахтенного начальника на парусном военном корабле. Эти инструкции являются существенным вкладом в развитие отечественного военно-морского искусства в таких областях, как блокадные действия флота, приготовление корабля к бою и несение вахтенной службы на корабле.

Дальнейшее развитие М. П. Лазаревым теории и практики блокадных действий получило в крейсерских действиях кораблей Черноморского флота у побережья Кавказа. Эти действия начались в 30-х годах XIX в. и носили вначале характер эпизодического крейсерства сил Черноморского флота с целью пресечения доставки англо-турецкой военной контрабанды на Кавказ морским путем. Но постепенно эпизодические действия крейсерских сил переросли в систематические действия флота по нарушению коммуникаций противника, а в конце 30 — начале 40-х годов они приняли характер ближней блокады Кавказского побережья, которая явилась наиболее эффективной формой борьбы на коммуникациях.

Новым в этих действиях было перерастание одной, более простой, формы борьбы на коммуникациях в другую, более сложную, форму борьбы на море. Это было обусловлено, с одной стороны, изменением цели борьбы на коммуникациях, с другой — ростом численности кораблей, привлекавшихся к достижению этой цели. Увеличение числа крейсерских сил позволило перейти от систематических действий флота по нарушению коммуникаций к более эффективной форме борьбы в виде ближней блокады Кавказского побережья. И хотя блокада не привела к полному пресечению военной контрабанды из-за

недостатка сил, но она все же серьезно затруднила ее доставку.

Михаил Петрович Лазарев как флотоводец внес существенный вклад в развитие тактики ведения боя в укрепленном прибрежном районе. В этой области военно-морского искусства он продолжил замечательные традиции своих предшественников — Петра I, Спиридова, Ушакова и Сенявина. Лазарев так же, как и они, был сторонником решительных способов ведения морского боя с превосходящими силами противника. И это он прекрасно продемонстрировал в знаменитом Наваринском сражении, сыграв решающую роль в полном разгроме турецко-египетского флота, стоявшего на якоре под защитой сильной береговой артиллерии. Хотя в этом бою участвовали не только русская, но и английская и французская эскадры, и Лазарев был всего лишь командиром линейного корабля «Азов» и начальником штаба эскадры, однако, по общему признанию, он стал героем номер один в этом напряженном сражении, завершившемся выдающейся победой союзного флота.

Главную роль в победе сыграла российская эскадра, действовавшая на решающем и наиболее трудном направлении против главных сил противника. Линейный корабль «Азов» под командованием М. П. Лазарева проложил сквозь сильный перекрестный огонь береговых батарей противника путь своей эскадре к назначенным огненным позициям в Наваринской бухте, а затем нанес мощный артиллерийский удар по турецким флагманам и уничтожил пять вражеских кораблей.

В этом бою М. П. Лазарев зарекомендовал себя как прекрасный тактик, умеющий быстро оценивать обстановку и принимать наиболее оптимальные тактические решения, направленные на полное уничтожение превосходящих сил противника. Он так же, как и адмиралы Ф. Ф. Ушаков и Д. Н. Сенявин, стремился главный удар наносить по флагманским кораблям противника, при этом с предельно коротких дистанций, что обеспечило успешный исход сражения в пользу союзного флота.

Неотъемлемой частью флотоводческого искусства Михаила Петровича Лазарева является его особый талант

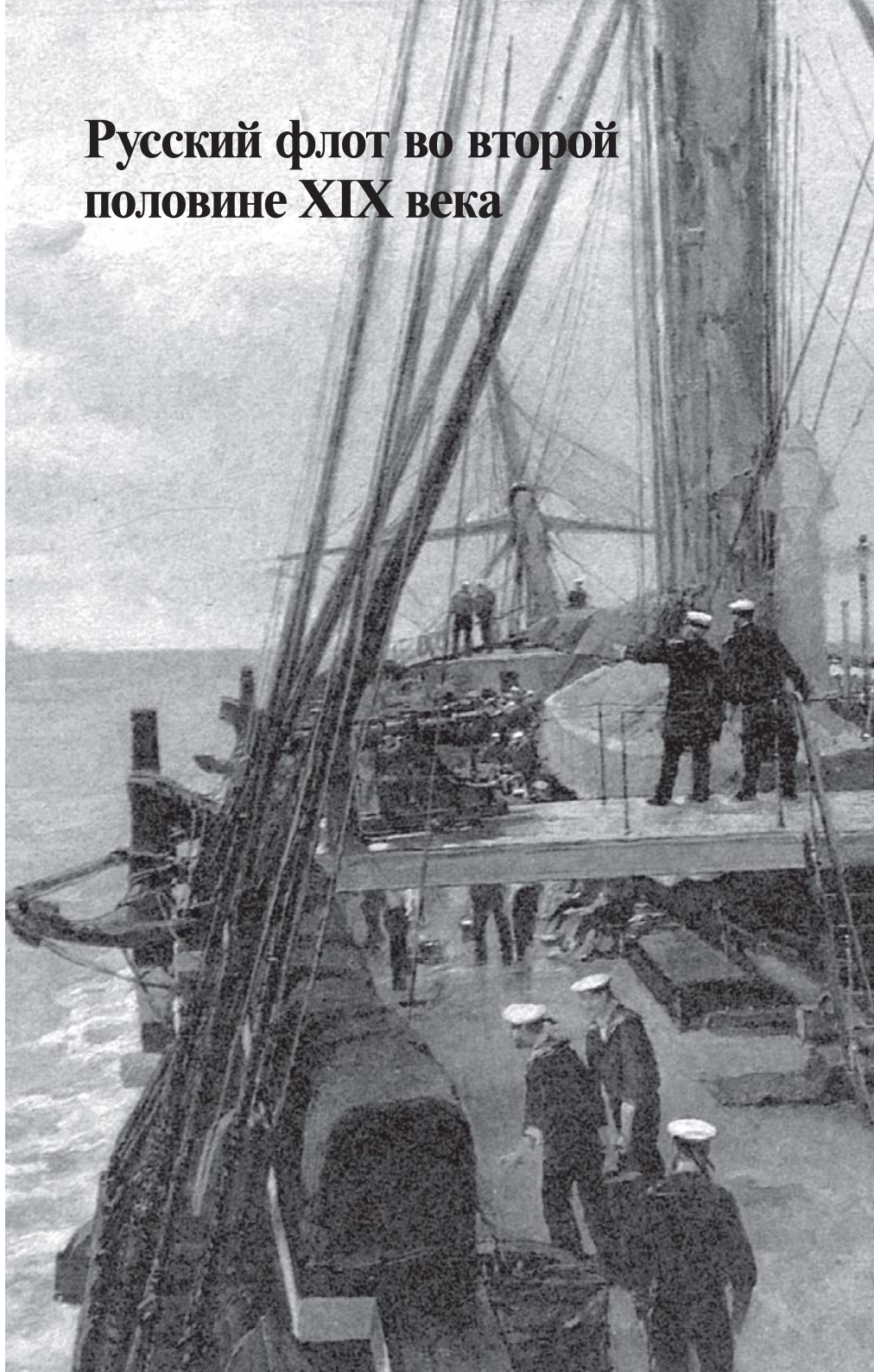
и умение воспитывать и обучать личный состав флота, и особенно молодых офицеров. Созданная под руководством Михаила Петровича черноморская школа воспитания и обучения офицерского состава дала отечеству ряд выдающихся флотоводцев и деятелей военно-морского флота — В. А. Корнилова, П. С. Нахимова, В. И. Истомина, Г. И. Бутакова и других, прославивших отечественный флот в Крымскую войну или внесших большой вклад в последующее развитие флота.

Адмирал И. А. Шестаков, являвшийся одним из учеников М. П. Лазарева, в своих воспоминаниях писал, что секрет умения Михаила Петровича воспитывать людей, «помимо собственной его личности, вызывавшей невольное уважение, состоял главнейше в оправданной опытом аксиоме: окружи человека порядочностью, и он станет порядочным человеком».

## Литература

1. Адмирал Нахимов: Сборник документов. М., 1945.
2. Боевая летопись русского флота. М., 1948.
3. История военно-морского искусства. М., 1963. Т. 1, 2.
4. Кук Д. Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. М., 1948
5. Лазарев М. П. Документы. Т. 1.
- 5а. Лазарев М. П. Документы. Т. 2
- 5б. Лазарев М. П. Документы. Т. 3.
6. Нахимов П. С. Документы. М., 1954.
7. Никульченков К. И. Адмирал Лазарев.
8. Новосильский Л. М. Южный полюс: Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1855.
9. Морской атлас. М., 1959. Т. 3. Ч. 1.
- 9а. Морской сборник. 1855. № 12.
10. Островский Б. Лазарев. М., 1966.
11. Русские и советские моряки на Средиземном море. М., 1976.
12. Русское военно-морское искусство. М., 1951.
13. Сивине М. Исторический очерк народной войны за независимость Греции. СПб., 1867.
14. Фирсов И. Полвека под парусами. М., 1988.

# Русский флот во второй половине XIX века



## Флот эпохи Николая I

При воцарении Николая I годных к службе в Балтийском флоте было только 5 кораблей (по штату в нем полагалось иметь 27 кораблей и 26 фрегатов), а в Черноморском флоте — 10 из 15 кораблей. Штатная численность личного состава Балтийского и Черноморского флота должна была достигать 90 тыс. человек, но в действительности до штатного числа недоставало 20 тыс. человек. Имущество флота разворовывалось.

В портах торговля всеми принадлежностями флота велась совершенно открыто. Доставка краденого в лавки большими партиями осуществлялась не только ночью, но и днем. Флигель-адъютант Лазарев, производивший уже в 1826 г. расследование по этому поводу, обнаружил в одном Кронштадте в 32 лавках казенных вещей на сумму 85 875 руб. [*Коргуев Н.* Русский флот. Морской сборник. 1896. № 7].

Император Николай I, в отличие от своего предшественника, видел в военных морских силах солидный оплот государства на севере и, кроме того, средство для поддержания своего, историческим путем сложившегося, необходимого влияния на Ближнем Востоке. В течение тридцатилетнего царствования императора Николая Павловича заметны его постоянные заботы о поддержании флота на должной высоте. Однако все меры, принимаемые им, показывают, что он никогда не предполагал создание военно-морской силы, способной успешно бороться с соединенными флотами двух могущественных держав в Европе.

Вице-адмирал Меликов так характеризовал деятельность Николая I по содержанию флота: «Принимая во внимание, что от сего времени действия морских сил будут необходимы во всякой европейской войне, Его Императорское Величество с самых первых дней своего царствования изволил изъявить непрременную волю на счет приведения флота в такое положение, чтобы оный был действительным оплотом государства и мог содействовать всяким предприятиям, к чести и безопасности империи относящимся.

К осуществлению этой мысли со стороны государя императора было сделано все, что нужно. Для флота из-



даны были штаты в размерах, соответственных величию России, и морскому начальству преподаны были все средства к приведению наших морских сил в размеры, предписанные штатами. Бюджет Морского министерства был увеличен более чем вдвое; учебные заведения увеличены в количестве и поставлены на степень совершенства; для обеспечения наших адмиралтейств навсегда в лесном материале назначено было передать в морское ведомство все леса империи; наконец, все предположения морского начальства, которые могли привести к ближайшему исполнению воли Его Величества, всегда были принимаемы во внимание».

Известный военный историк А. М. Зайончковский морскую деятельность Николая I делит на две резко отличающиеся эпохи. Первое десятилетие было посвящено преобразовательной работе, и за это время флот сделал небывалый со времен императрицы Екатерины шаг вперед. Но, доведя морские силы до желаемого совершенства, государь в последующие двадцать лет перенес центр тяжести своей кипучей деятельности на другие отрасли управления и поручил поддержание флота на достигнутой высоте ближайшему исполнителю его предначертаний, лицу, пользовавшемуся его полным доверием, князю А. С. Меншикову.

Политические обстоятельства этой эпохи не потребовали активного участия Балтийского флота, который, ежегодно совершая свои обычные практические плавания, все более и более увлекался в сторону исключительно показательных, смотровых требований. Наружный порядок был доведен в нем до совершенства, и государь, уверенный в своих помощниках, находил при ежегодных посещениях Кронштадта и флота все в блестящем виде. Отчеты князя Меншикова за эти двадцать лет также были наполнены описанием блестящего состояния всех дел по управлению морским ведомством и восхвалением существовавшего порядка.

Военно-морской флот России к середине XIX века состоял из двух флотов: Балтийского и Черноморского и четырех флотилий: Дунайской, Архангельской, Каспийской и Камчатской. Судовой состав Балтийского парусного

флота был определен особым штатом, утвержденным в 1826 г., по которому в Балтийском море полагалось иметь 27 линейных кораблей, 22 фрегата, 25 бригов, шхун и транспортов, 159 гребных канонерских лодок, 10 плавающих батарей и бомбард, 78 яхт, иолов, ботов и других мелких судов. Кроме того, было положено иметь в Петербурге и Кронштадте 8 колесных пароходов. При определении этих штатов Морское ведомство рассчитывало, что «это число судов будет, с одной стороны, без отягощения государству в рассуждении содержания, а с другой стороны, и весьма достаточно не токмо к обороне наших портов и границ, но и для нападательных военных действий в случае надобности в оных».

Этой программой Морское ведомство руководствовалось в своей судостроительной деятельности в Балтийском флоте в течение всего царствования императора Николая Павловича, и к началу 1853 г. наш Балтийский флот имел 206 готовых судов всех рангов с 3144 орудиями. Кроме того, имелось старых и тимберовавшихся судов 31 с 1174 орудиями. Из числа этих судов было годных к выступлению в море 25 линейных кораблей с 2077 орудиями, 11 пароходофрегатом с 105 орудиями, 12 малых пароходов с 74 орудиями и прочие мелкие суда; кроме того, находилось в постройке: один винтовой корабль, два винтовых фрегата и два парохода.

Черноморский флот в 1829 г. состоял из 245 судов, в числе которых имелось 17 линейных кораблей, 4 фрегата, 4 парохода, 98 гребных судов, а остальные были разные малые парусные суда. К началу же 1853 г. флот вместе с Дунайской флотилией состоял из 178 судов с 2572 орудиями, могущих выступить в море, и 13 судов с 328 орудиями, старых и тимберовавшихся.

В общем числе судов было: 14 линейных кораблей с 1410 орудиями, 7 парусных фрегатом с 376 орудиями, 7 паровых фрегатом с 45 орудиями, 21 малый пароход с 78 орудиями и прочие мелкие суда. Сверх того, для Черноморского флота строилось 2 корабля и 2 винтовых корвета, для которых механизмы были заказаны в Англии.

Архангельская флотилия состояла из 9 мелких судов с 40 орудиями, в том числе 2 пароходов.

Каспийская флотилия состояла из 30 мелких судов с 73 орудиями, в том числе 8 пароходов, и Камчатская — из 10 мелких судов с 62 орудиями, в том числе одной винтовой шхуны.

Между состоянием судов Балтийского и Черноморского флотов была большая разница. О неблагонадежном состоянии Балтийского флота императору Николаю Павловичу пришлось узнать из всеподданейшего отчета вступившего в 1853 г. в управление Морским министерством великого князя Константина Николаевича. «Суда Балтийского флота, — писал великий князь, — были большей частью основные, из сырого леса, слабой постройки и весьма посредственного вооружения, и при каждом учебном плавании по портам Финского залива весьма многие из них подвергались разнообразным повреждениям. Не было возможности составить из них эскадры для продолжительного плавания в дальние моря, и с большим трудом можно было отыскать несколько отдельных судов, которые почитались способными совершить переход из Кронштадта к берегам Восточной Сибири... Из всего числа линейных кораблей Балтийского флота нет ни одного благонадежного для продолжительного плавания в отдаленных морях. Совершить переход из Балтийского моря в Средиземное могут 11 кораблей. Остальные в состоянии плавать не далее Немецкого моря, вблизи своих портов. Собственно боевая сила Балтийского флота состоит из 11 парусных линейных кораблей, которые могут составить эскадру и идти против равного в числе неприятеля за пределы Балтийского моря. 25 кораблей, считая в том числе и упомянутые 11, могут вступить в бой с неприятелем в наших водах, но идти на войну далее не в состоянии. Посему, сравнительно с общим числом вымпелов, собственно боевая сила Балтийского флота и число судов, годных для дальнего плавания, т. е. для настоящей морской службы, весьма незначительны»...

Все показания современников сходятся с этим докладом великого князя.

Николай I летом 1854 г. отправил Балтийский флот в море практиковаться в плавании. Дойдя до Красной Горки, флот встретил сильный ветер, далеко не доходивший до

степени шторма, и на четвертый день вернулся в Кронштадт с многочисленными повреждениями. Не было ни одного корабля, который не имел бы значительных повреждений в рангоуте и в корпусе; у некоторых же кораблей были свернуты головы у рулей и топы в мачтах, требовавшие их перемены. На производство всего этого надо было немало времени, между тем Англия и Франция угрожали ежеминутным нападением.

Состояние артиллерийской части также не всегда была удовлетворительно. Чугун, из которого отливались орудия, был недоброкачественный, а почти полное отсутствие практики в боевой стрельбе не давало возможности своевременно обнаружить этот серьезный недостаток. При пробной стрельбе в 1854 г. многие орудия иногда после первого, а иногда после нескольких выстрелов, разрывались.

Однако Черноморский флот в это время находился в блестящем во всех отношениях состоянии. Он не только не уступал лучшим представителям английского и французского флотов, но и превосходил их.

Корабли Черноморского флота, созданные адмиралом Лазаревым, были отличной постройки, имели хорошее вооружение и были комплектованы опытными в морском деле экипажами.

Превосходство судов Черноморского флота над судами Балтийского великий князь Константин Николаевич объяснял как излишним отпуском денег на первый из названных флотов, так и тем, что адмирал Лазарев подготовил для своего флота отличных мастеров за границей, чего администрацией Балтийского флота не делалось.

Самой характерной особенностью морского дела в середине XIX века был тот радикальный перелом, который происходил в судостроении всех наций и сводится к введению во флоте парового двигателя вместо парусного. Парусные суда достигли тогда в военных флотах всех европейских держав той степени совершенства, как в отношении их боевой силы, так и в отношении мореходных качеств, какой только можно требовать от этого рода судов. Но изобретение в сороковых годах прошлого столетия винтового двигателя положило предел не только дальнейшему развитию парусного флота, но и самому существованию его как боевой силы.

И этот перелом в военно-морском судостроительном деле совпал фатальным для России образом со временем тяжелой ее борьбы с двумя морскими европейскими державами, затратившими сотни миллионов на дорогие опыты со введением винтового двигателя в военных судах. И то, что случилось с русским флотом во время Крымской войны, явилось естественным последствием только что свершившегося введения нового фактора и доказывает, что государство, призванное играть первенствующую политическую роль, не должно жалеть никаких затрат на содержание своих вооруженных сил на высоте его политических задач.

Вообще же в эпоху Крымской войны главную боевую силу военных флотов все-таки составляли парусные суда; паровые же имели в общем только значение вспомогательной силы для парусных судов. Но отношение этой паровой силы к парусной было неодинаково в различных флотах, причем в русском флоте это отношение было особенно не в пользу паровых судов.

В российском флоте отдельные суда соединялись в эскадры, которые, в свою очередь, входили в состав морских дивизий. Суда Балтийского флота были разделены на три дивизии: 1-ю, 2-ю и 3-ю, а Черноморского флота — на две дивизии: 4-ю и 5-ю. Каждая дивизия состояла из девяти кораблей, шести фрегатов и прочих приписанных к ней судов и делилась на три эскадры, состоявшие каждая из трех кораблей. Исключение составляла лишь 3-я эскадра 5-й дивизии, которая была несколько меньшего состава против других эскадр.

Флотилии Дунайская, Каспийская, Камчатская и Архангельская ввиду своего незначительного состава на эскадры не подразделялись. Дунайская флотилия во время Крымской войны состояла из двух батальонов, в состав которых входило 4 парохода, 32 канонерские лодки, 2 баржи и 2 бота, всего 40 судов со 108 орудиями, 140 фальконетами и около 2000 человек экипажа. В действительности же наличный состав морских чинов на этой флотилии едва доходил до 850 человек.

Административной единицей личного флота были экипажи, представлявшие собой формирования из береговых частей и команд кораблей, поставленных на зимнюю сто-

янку или для ремонта, а также создавались экипажи для укомплектования кораблей. Всего в середине XIX века было 48 экипажей (1 гвардейский и 47 флотских). Гвардейский и № 1—28 комплектовали суда Балтийского флота, № 29—45 — Черноморского флота, № 46 — Каспийской и № 47 — Камчатской флотилии. Штатами, установленными в начале царствования Николая I, численность экипажей, вместе с нестроевыми, была около 1000 человек. Каждый экипаж подразделялся на 8 рот численностью в 100 рядовых каждая. К экипажам были приписаны одно или несколько судов, команда которых и набиралась из соответствующих экипажей.

Высшим административным соединением личного состава флота являлись бригады, составлявшиеся из трех экипажей каждая, за исключением 6-й бригады Черноморского флота, в которой было два экипажа, и дивизии — из трех бригад каждая. Таким образом, в Балтийском флоте было 9 бригад, соединенных в три дивизии, 1-ю, 2-ю и 3-ю, и в Черноморском флоте шесть бригад, входивших в состав 4-й и 5-й дивизий.

Соединение флотских экипажей в бригады соответствовало соединению судов в эскадры, и бригадный командир обыкновенно являлся и начальником соответствующей эскадры. Такой мерой было достигнуто объединение административного управления личным составом флота с боевым управлением им в море.

Кроме флотских экипажей, входили в состав морских вооруженных сил также экипажи ластовые и рабочие. Первые формировались из чинов, не способных к линейной службе в флотских экипажах, и употреблялись для разных береговых служб при портах, а также для комплектования некоторых портовых судов. Всего было пять ластовых экипажей: три для Балтийского и два для Черноморского флотов.

Рабочие экипажи состояли из мастеровых для кораблестроения и для других адмиралтейских работ, но чины этих экипажей на время морских кампаний назначались также и на военные суда. В Балтийском флоте таких экипажей было 10 и в Черноморском 9, носивших общую нумерацию от 1-го до 19-го.

Были еще два учебных морских экипажа, по одному для Балтийского и Черноморского флотов, а также штурманский полуэкипаж в Балтийском флоте и штурманская рота в Черноморском. Первые исполняли обязанности образцовых частей военно-морского ведомства, а последние, как показывает и само их название, предназначались для подготовки штурманов.

Численный состав флота был определен штатами, установленными еще в начале царствования Николая I. Он равнялся 90 000 офицерам и нижним чинам. Этот штат был сохранен и до Крымской кампании. По спискам 1853 г. числилось в Балтийском флоте 2275 штаб- и обер-офицеров и 50 571 нижний чин и в Черноморском флоте 1472 штаб- и обер-офицера и 36 667 нижних чинов. Всего же было 3747 офицеров и 87 238 нижних чинов, что в общей сложности составляло 90 985 человек.

Эта численность личного состава была далеко не достаточна для надобностей флота 1853 г. В одной первой флотской дивизии до штата недоставало 66 офицеров и 12 нижних чинов. В Черноморском флоте этот комплект на судах был еще больше. На судах Дунайской флотилии, например, находилась только половина личного состава, полагавшегося по штату.

Такой недостаток в личном составе флота отчасти зависел от увеличения числа судов сравнительно с их числом, существовавшим во время утверждения штатов. В Черноморском флоте, например, число вооружавшихся для плавания судов увеличилось с 69 до 125, а для комплектования их оставались все те же 17 экипажей. Недостающих офицеров и нижних чинов приходилось при снаряжении судов в море пополнять с оставшихся без плавания, а также и вольными матросами. Но в 1853 г., при общем движении Черноморского флота, укомплектование судов и особенно линейных кораблей и фрегатов наличными средствами экипажей было совершенно невозможно, а потому пришлось отказаться от вооружения многих мелких судов и их экипажами докомплектовать корабли и фрегаты.

Коренной причиной недостаточной численности личного состава флота было чрезмерно большое число людей, изъятых из строя и находившихся на нестроевых дол-

жностях. Боевую силу флота к 1853 г. составляли только 50 000 человек, кроме бессрочноотпускных. Остальные 38 000 нижних чинов находились в рабочих и ластовых экипажах, в корпусе инженеров морской строительной части, портовых госпитальных ротах, межевой роте топографов корабельных лесов, в учебном морском, рабочем и первом морском учебном экипажах. Из-за этого недоставало 289 офицеров и 4043 нижних чина, но зато в побочных отраслях морской службы их был излишек. В канцеляриях и управлениях морского ведомства, кроме указанного выше числа военных чинов, находилось еще 1500 гражданских чиновников и около 1300 писарей, т. е. около 2800 человек. Таким образом, на каждые 25 человек боевого состава флота приходилось по одному лицу, занимавшемуся делопроизводством.

Матросами флот пополнялся при помощи рекрутских наборов на общих основаниях с сухопутной армией; в состав его также вступали на правах матросов и прочие лица, перечисленные в отделе комплектования нижними чинами нашей армии. До 1853 г. рекруты во флот назначались без определенного порядка; с этого же года порядок комплектования матросами был несколько изменен в выгодную для флота сторону. По положению 1853 г., флот начал комплектоваться рекрутами лишь из нескольких назначенных для этого губерний, жители которых занимались преимущественно судоходством и рыболовством.

Незначительное отличие флота в этом отношении заключалось в существовании так называемых вольных матросов. Это были особые цехи или матросские общества, в которые могли добровольно поступать молодые люди из мещан, вольноотпущенных и разночинцев. Цель учреждения их состояла в подготовке для купеческого флота хороших матросов.

Поступившие в вольные матросы освобождались от платежа разных податей и повинностей, за что обязывались прослужить не менее 10 лет. При этом в первые пять лет они служили для практики на наших преимущественно мелких военных судах и за это время получали вещевое и провиантское довольствие наравне с линейными



матросами, от которых отличались только отсутствием якорей на погонных пуговицах.

Первоначально цехи вольных матросов были учреждены в 1834 г. для Черноморского флота в Аleshках Таврической и Никополе Екатеринославской губернии, а через десять лет из питомцев Воспитательного дома был учрежден в Кронштадте цех вольных матросов для Балтийского флота. Число вольных матросов было весьма незначительно. В начале пятидесятых годов в Черноморском флоте их численность составляла всего 1600 человек, а в Балтийском — лишь 100 человек.

Количество бессрочноотпускных во флоте было крайне незначительно. В 1853 году их по спискам числилось всего 6245 человек на весь флот, причем эта категория людей отличалась теми же недостатками, как и бессрочноотпускные сухопутной армии: престарелый возраст, болезненность, а потому и большой процент не являвшихся на службу; призыв 1854 г. вполне оправдал это предположение. Из всего числа отпускных флота не явилось к призыву по болезни, дряхлости и смерти 2000 человек.

Бессрочноотпускные нижние чины были расписаны по флотам, а в каждом флоте — по портам, куда они и должны были являться в случае призыва. Впрочем, в начале войны часть отпускных Балтийского флота была направлена в порты Черноморского флота.

Пополнение флота унтер-офицерами по больше части производилось из нижних чинов учебных морских экипажей, а также и производством в это звание достойных матросов.

Обучение молодых людей в учебных морских экипажах состояло из преподавания им общеобразовательных предметов, строевых занятий и практического плавания на судах. Их обучали Закону Божию, чтению, письму, арифметике, включая тройное правило, а наиболее способных, подготавливавшихся в морскую артиллерию, и начальной геометрии. Строевые занятия состояли из практического ознакомления с предстоящей им деятельностью на корабле и из учений фронтального, до батальонного включительно, а также стрелкового и изучения гарнизонного устава. Летом же старшие ученики ходили в практи-

ческое плавание на судах флота, а младшие — на особом практическом судне. Обучаемые по достижении ими 20-летнего возраста выпускались, если они оказывались достойными по поведению и учению, во флот унтер-офицерами, по мере необходимости последних.

Достоинства и недостатки учебных морских экипажей соответствовали вообще всем учреждениям такого рода. Они давали флоту унтер-офицеров безусловно теоретически хорошо подготовленных, но молодых, практически неопытных, совершенно не знакомых с бытом матросов и потому не способных оказывать на них необходимого нравственного воздействия.

Подготовка офицеров для флота производилась почти исключительно в Морском кадетском корпусе в Петербурге. Незначительный контингент офицеров пополнялся, впрочем, и производством юнкеров флота по выдержании ими установленного офицерского экзамена по программе, соответствовавшей программе Морского корпуса, и при условии плавания на военном судне не менее двух кампаний.

Что же касается производства в офицеры нижних чинов, поступивших по набору и дослужившихся до звания унтер-офицеров, то они предназначались лишь для укомплектования нелинейных команд и нестроевых должностей. Требования, предъявляемые этой категории лиц для получения офицерского звания, приравнивались в общем к требованиям унтер-офицеров сухопутных войск.

В юнкера флота поступали юноши привилегированных сословий, но с более высоким уровнем образования, чем юнкера сухопутных войск, так как образовательный ценз для офицеров флота был более высокий и соответствовал требованиям, предъявлявшимся офицерам специальных родов оружия нашей армии.

В Черноморском флоте юнкера для лучшей подготовки к офицерскому званию собирались, по инициативе генерал-адъютанта Корнилова, в Николаеве в особую школу, где и обучались назначенными для этого преподавателями. В 1852 г. эта частная инициатива адмирала Корнилова была узаконена учреждением в Николаеве училища флотских юнкеров, впоследствии переименованного в гардемариинскую роту.

Морской кадетский корпус в Петербурге имел характер всех военно-учебных заведений того времени. Поступали в корпус преимущественно дети флотских офицеров и дворяне. Курс наук продолжался шесть лет и состоял из кадетского, или общего, курса и гардемаринского. По своей программе Морской кадетский корпус в общем приравнивался к программам артиллерийского и инженерного училищ. В гардемаринском же, или специальном, курсе преподавались, кроме общих наук и трех иностранных языков, теоретически и практически все предметы, относящиеся к морскому искусству. Летом кадеты выходили в практическое плавание на судах, приписанных к корпусу. Штат Морского корпуса состоял из 600 воспитанников, подразделенных на пять рот, из которых старшая называлась гардемаринской. Кадеты, окончившие успешно курс, выпускались в числе около 70 человек ежегодно во флот мичманами. С 1827 г. при Морском корпусе был учрежден офицерский класс, в который из каждого выпуска поступало до 10 лучших офицеров. Курс офицерских классов был трехлетний.

\* \* \*

И как же нам недостает  
Науки той российской,  
Когда моряк в поход идет,  
Корнет гардемаринский.  
Он, навигации знаток,  
Державу чтит родную,  
Крестовый флаг, родной флагшток,  
Судьбу не ждет иную.  
Прочтите, мальчики России,  
Про ваших давних предков,  
Они для вас, наши родные,  
Страну слагали крепко.  
Теперь морей досталось нам  
Уж меньше, чем бывало.  
И нынче это нужно вам,  
Чтоб море сушу сберегало.

## Крымская (Восточная) война

В первой половине XIX в. в передовых странах Западной Европы и Америки завершился промышленный переворот, обусловленный внедрением паровой машины в производство, а затем на железнодорожном и морском транспорте. Техническое перевооружение промышленности оказало огромное влияние и на развитие вооружений. В военно-морском флоте это нашло отражение в замене деревянных парусных судов паровыми кораблями с металлическим корпусом и мощным артиллерийским вооружением.

Первый пригодный к эксплуатации пароход «Клермонт» был построен Робертом Фултоном в Америке в 1807 г. На судне водоизмещением 150 т была установлена 18-сильная паровая машина, вращающая два гребных колеса, расположенных по бортам. На испытаниях, проходивших на р. Гудзон, «Клермонт» развил скорость 5 уз. В 1818 г. другой американский пароход, «Саванна», выйдя из Нью-Йорка, пересек Атлантический океан и через 31 день прибыл в английский порт Ливерпуль, доказав тем самым надежность паровой машины как двигателя корабля. Вслед за Америкой паровые суда начали строить в европейских странах.

Россия из-за своей технико-экономической отсталости к строительству паровых судов приступила позже развитых капиталистических стран. Когда в западноевропейских государствах промышленный переворот завершался, в России он только начинался, и то лишь в легкой промышленности. В металлургии преобладающим типом предприятия оставалась крепостная мануфактура, тормозившая производство черных и цветных металлов, крайне необходимых для строительства паровых судов. Например, в 1850 г. в России выплавлялось чугуна почти в 10 раз меньше, чем в Англии (227 тыс. т и 2249 тыс. т соответственно).

Для строительства паровых кораблей и развития парового флота в целом большое значение имела металлообработка и каменноугольная промышленность. Однако и эти отрасли были развиты слабо. В середине XIX в.

в России действовало всего 25 небольших машиностроительных предприятий с общим числом рабочих около 1500 человек. Добыча же каменного угля не превышала 40 тыс. т. в год, а в Англии она в это время составляла 49 млн т.

В то время как в Англии и во Франции интенсивно строились паровые корабли, основными силами русского военно-морского флота по-прежнему оставались парусные суда. В 1801—1850 гг. в России было построено 139 линейных кораблей, 100 фрегатов и 199 других парусных судов [4. С. 501].

Первый русский пароход «Елизавета» с паровой машиной мощностью в 16 л. с. был построен в 1815 г. в Санкт-Петербурге. После успешных ходовых испытаний, проводившихся на Неве, он стал совершать регулярные пассажирские рейсы между Санкт-Петербургом и Кронштадтом. Через два года на Ижорском адмиралтейском заводе построили второй пароход, «Скорый» (30 л. с.), а в 1825 г. на том же заводе был спущен на воду пароход «Проворный» (80 л. с.). Так постепенно повышалась мощность паровых машин.

Паровые машины устанавливались сначала только на речных торговых судах, а затем и на морских. Медленное внедрение паровых машин на судах, особенно на военных, объясняется двумя основными причинами: недостаточной мощностью судовых машин, не превышавшей в то время 100 л. с., и неудобствами, связанными с бортовым расположением движителя — гребных колес. Маломощность паровых машин не позволяла увеличивать размеры пароходов и, следовательно, улучшать их мореходные качества. Незащищенные гребные колеса были слишком уязвимы и ограничивали возможность установки на судах артиллерии. Поэтому в первое время во всех странах осторожно подходили к замене крупных парусных кораблей с сильным артиллерийским вооружением, достигавшим 120—130 орудий, небольшими паровыми судами. Однако с усовершенствованием судовых машин в начале 30-х годов XIX в. их стали устанавливать и на военных кораблях, получивших наименование пароходо-фрегатов. Водоизмещение этих судов превышало 1000 т.

Паровая машина мощностью 250—300 л. с. обеспечивала скорость до 9 уз. В качестве вооружения использовалась артиллерия — от 10 до 28 орудий, которые устанавливались на поворотных платформах. Пароходофрегаты применялись для разведывательной и посыльной службы, содействия сухопутным войскам, действовавшим на приморских направлениях, и буксировки парусных кораблей в штилевую погоду.

Первый колесный пароходофрегат русского флота «Богатырь» был спущен на воду в 1836 г. в Санкт-Петербурге на Ижорском заводе. Он имел водоизмещение 1340 т, машину в 240 л. с. и 28 пушек.

Таким образом, первыми военными кораблями с паровой машиной стали фрегаты. Линейные корабли, составлявшие ядро флотов, по-прежнему оставались некоторое время парусными. Однако изобретение гребного винта и его применение в качестве движителя в совокупности с паровой машиной обусловили качественное изменение материальной базы вооруженной борьбы на море.

Но по объективным и субъективным причинам внедрение паросиловых установок на линейных кораблях шло все же медленно: малый коэффициент полезного действия судовых машин не обеспечивал достижения необходимой скорости, а большой расход угля существенно снижал автономность плавания; другой немаловажный фактор — противодействие сторонников парусного флота, недоверчиво относившихся к паровой машине, вносившей коренной переворот в военно-морское дело. Немало таких адмиралов было и в русском флоте, которые нередко преднамеренно тормозили развитие паровых судов. Но были и прогрессивно мыслящие офицеры, понимавшие важность и необходимость для русского государства развития парового флота. Внимательно следил, например, за строительством парового флота за рубежом вице-адмирал В. А. Корнилов и много сделал для его развития в России. По его инициативе в 1848 г. был построен первый русский винтовой пароходофрегат «Архимед», а в 1852 г. в Николаеве заложен 131-пушечный винтовой линейный корабль.

Применение паровой машины в качестве двигателя на судах дало большой толчок к развитию и подводных ло-

док. Одна из первых и наиболее оригинальных подводных лодок с металлическим корпусом и паровой машиной в качестве двигателя надводного хода была построена в 1834 г. по проекту русского изобретателя К. А. Шильдера. Она имела специальное приспособление, позволяющее погружаться на глубину до 13 м и всплывать, и оптический прибор (пробораз перископа) для наблюдения за горизонтом из подводного положения.

Наряду с развитием паровых кораблей совершенствовалось и оружие флота. В 30-х годах на вооружении военных флотов появились бомбические пушки, изобретенные французским артиллеристом Пексаном. Они имели калибр от 68 до 80 фунтов (200—220 мм) и стреляли разрывными бомбами на дистанцию 14 кб. Крупнокалиберные бомбические пушки значительно повысили артиллерийскую мощь кораблей. Наибольшую опасность они представляли для кораблей с деревянным корпусом, так как помимо разрушений вызывали и сильные пожары. Впервые примененная русскими кораблями в Синопском сражении (1853 г.) бомбическая артиллерия сыграла решающую роль в уничтожении турецкой эскадры.

В первой половине XIX в. на вооружение военно-морского флота стало поступать принципиально новое оружие — мина заграждения. Первая якорная подводная мина прошла испытание в Кронштадте в 1807 г. и получила положительную оценку специалистов. В 1812 г. русский изобретатель А. П. Шиллинг впервые применил для взрыва подводной мины гальванический ток. А в 1840 г. русский академик Б. С. Якоби создал ударно-пиротехническую мину, которая нашла широкое применение в боевых действиях на море.

Минное оружие явилось важным фактором нового этапа развития флота и военно-морского искусства. Если до его появления опасность для кораблей представляла только артиллерия, поражавшая надводную часть корпуса, то мины заграждения несли угрозу уничтожения кораблей от разрушения взрывом подводной части корпуса. Возникла необходимость коренным образом пересмотреть вопросы живучести и непотопляемости кораблей, создания эффективных средств борьбы с минами и надежного обеспечения проти-

воинной обороны не только самих кораблей, но и на театре военных действий. В решении этих задач важную роль сыграли русские военно-морские специалисты, которые занимали ведущие позиции как в развитии минного оружия, теории и практики его боевого использования, так и в разработке средств и способов борьбы с минами.

Таким образом, к середине XIX в. в составе военных флотов всех стран продолжали сохраняться парусные суда, но в то же время имелись и паровые корабли, число которых непрерывно росло. Сначала это были колесные пароходофрегаты, затем винтовые фрегаты и, наконец, линейные корабли. На первых паровых кораблях ввиду недостаточной мощности машин и ограниченного запаса топлива сохранялись паруса, которые использовались в качестве вспомогательного движителя.

Замена парусных судов паровыми коренным образом изменила условия ведения боевых действий на море. Это особенно ярко проявилось во время Крымской войны, в которой впервые широко применялись паровые корабли.

### **На Крымском театре военных действий**

Крымская война началась в сентябре 1853 г. Она стала результатом нового обострения «восточного вопроса», вызванного столкновением политических и экономических интересов царской России, с одной стороны, и Англии и Франции — с другой. Центром противоречий по-прежнему являлась Турция. Экономически крайне отсталая и раздираемая национально-освободительной борьбой угнетенных народов, огромная Османская империя к середине XIX в. утратила былое внешнеполитическое влияние и сама превратилась в объект экспансионистских устремлений и политических сделок наиболее сильных европейских государств.

Война началась между Россией и Турцией, но затем Англия и Франция поспешили на помощь своему союзнику — Турции, оказавшейся неспособной бороться с Россией в одиночку. Не были подготовлены к войне с сильной коалицией западноевропейских государств и русские вооруженные силы. Крепостническая система России тормозила не только социально-экономическое развитие Рос-



сии, но и развитие военного дела. Армия имела устаревшее вооружение, а тактика не отвечала требованиям ведения боя с применением нарезного оружия, имевшегося у англо-французских войск. Боевой подготовке личного состава внимания уделялось мало.

Миллионная армия России из-за враждебной позиции Австрии, Англии и Франции была рассредоточена по всей западной границе — от Финляндии до берегов Черного моря. Пятьсот тысяч человек несли внутреннюю службу в центральных губерниях. А в Крыму, который стал главным театром военных действий, дислоцировалось лишь 39 тыс. войск [4, с. 515]. Почти полное отсутствие в России железных и шоссейных дорог делало невозможным быструю переброску сил на южное направление.

Не в лучшем положении находился и военно-морской флот. В XVIII в. и в начале XIX в., в эпоху парусных кораблей, он по праву считался одним из сильнейших в Европе. Но с заменой парусных судов паровыми соотношение военно-морских сил резко изменилось в пользу Англии и Франции. Их флоты к началу Крымской войны наполовину состояли из паровых винтовых кораблей, тогда как русский флот оставался преимущественно парусным. Он имел 40 линейных кораблей, 15 парусных фрегатов и только 16 пароходофрегатов [4. Л. 26]. Основные силы флота находились на двух морских театрах — на Балтийском и Черноморском<sup>1</sup>.

План войны англо-французского командования предусматривал нанесение основного удара в Крыму, а также нападение на важные русские базы и порты Балтики, Белого моря и Тихоокеанского побережья. Военными действиями сразу на нескольких театрах англо-французское командование рассчитывало вынудить Россию рассредоточить вооруженные силы и ослабить таким образом их на главном направлении.

На главном театре военных действий противник создал подавляющее превосходство в силах, особенно морских:

---

<sup>1</sup> Подробное описание боя в Синопской бухте, а также обороны Севастополя приведено в главах, посвященных великим русским флотоводцам П. С. Нахимову и В. А. Корнилову.

они превышали силы Черноморского флота в три-четыре раза, а в паровых кораблях — в девять раз.

При подготовке к нападению на Крым основные силы флота и армии Англии и Франции были сосредоточены в районе Варны: 89 боевых кораблей (34 линейных и 55 фрегатов), из них 54 паровых, 300 транспортов и экспедиционный корпус (62 тыс. человек). К началу боевых действий с войсками коалиции Россия имела на Черном море 14 парусных линейных кораблей и 22 фрегата (из них 11 паровых) и около 40 тыс. сухопутных войск в Крыму.

К сентябрю 1854 г. союзники закончили подготовку к высадке десанта в Евпаторию. Посадка войск на транспорты в Варне, переход судов морем и высадка десанта на берег проходили крайне неорганизованно. Силы высадки на переход морем не обеспечивались разведкой, а иногда и охранением. Связи между отдельными отрядами транспортов, растянувшимися на много миль, не было.

Десантный отряд первого эшелона в составе 54 французских парусных судов в течение трех суток находился в море без охранения и хода, ожидая прибытия из Варны английских судов с главными силами. Однако этот благоприятный момент, как и многие другие, не был использован русским командованием для атаки противника.

1 сентября 1854 г. часть десантных войск (3200 человек) без боя высадилась в Евпаторию и заняла город. 2—6 сентября главные силы экспедиционной армии союзников (около 59 тыс. человек) были высажены в 30 км от Евпатории, между озерами Камышлы и Кичик-Бель. 7 сентября войска двинулись к Севастополю.

Для отражения высадки десанта не была использована и русская армия, развернутая на рубеже р. Альма. 8 сентября здесь произошел первый бой с союзными войсками. Русские солдаты, проявляя мужество и отвагу, нанесли противнику большие потери. Но из-за отсутствия современного оружия и неумелого руководства А. С. Меншикова русская армия вынуждена была отойти к Бахчисараю.

13 сентября началась героическая оборона Севастополя. С этого момента он стал главным объектом длительной и упорной борьбы, от исхода которой зависела судьба всей Крымской кампании.

Продолжая наступление вдоль побережья, противник 14 сентября занял Балаклаву, 17 сентября — район Камышевой бухты и создал реальную угрозу захвата Севастополя.

Главная база флота имела достаточно надежную оборону со стороны моря. Основу ее составляли восемь береговых батарей (519 орудий). Однако из 519 орудий не было ни одного нарезного и всего лишь 5,4% из них являлись бомбическими пушками, для которых к началу обороны города не было ни одного снаряда.

Оборонительные укрепления для защиты Севастополя с суши построены не были. К моменту высадки союзных войск в Крыму для обороны базы с суши были построены лишь два небольших укрепления: одно — на северной стороне, другое — на южной, с общим количеством 60 орудий. Неподготовленность Крыма к обороне явилась следствием главным образом беспечности и крайней инертности адмирала А. С. Меншикова. Несмотря на то что военный министр князь В. А. Долгоруков еще в феврале 1854 г. предупреждал его, что «англичане собираются высаживаться в Крыму, в 45 верстах от Севастополя, чтобы затем атаковать его с тыла» [РГА ВМФ. Ф 19], главнокомандующий не принял никаких мер к усилению обороны Севастополя с суши.

Воспользовавшись ошибкой союзного командования, не решившегося атаковать Севастополь с ходу, вице-адмирал В. А. Корнилов и П. С. Нахимов, возглавлявшие его оборону, приняли срочные меры по строительству укреплений вокруг города и усилению защиты крепости с моря. Чтобы не допустить прорыва неприятельского флота в бухту, на входе в нее было затоплено несколько устаревших кораблей. Снятые с них орудия и личный состав позволили создать новые береговые батареи и значительно увеличить гарнизон крепости. Перед оставшимися в строю парусными кораблями и пароходофрегатами была поставлена задача обеспечить защиту входа в бухту и оказывать артиллерийскую поддержку сухопутным войскам. Все корабли были расписаны по огневым позициям. В сравнительно короткий срок матросы, солдаты и население города под руководством В. А. Корнилова и П. С. Нахи-

мова создали под Севастополем прочную сухопутную оборону.

Существенную помощь войскам оказывали пароходо-фрегаты. Они вели контрбатареиную борьбу с осадной артиллерией противника, обстреливавшей город; стрельбу вели и стоя на якоре, и на ходу, маневрируя под огнем неприятеля. Особенно эффективно действовали пароходо-фрегаты «Владимир» и «Херсонес» под командованием командира отряда паровых кораблей Г. И. Бутакова.

## **Адмирал В. А. Корнилов**

### **Испытание на зрелость**

В Тверской губернии в 1806 г. родился<sup>1</sup> В. А. Корнилов в родовом имении заслуженного моряка Алексея Михайловича Корнилова, отличившегося в морском бою со шведским флотом при Красной Горке в 1790 г. [8. С. 203, 205]. Весной 1821 г., в пятнадцать лет, он поступил в Морской кадетский корпус сразу на старший курс.

В. А. Корнилов обладал большими способностями, без особого труда осваивал учебные дисциплины и в течение двух лет успешно закончил Морской корпус: все выпускные экзамены сдал на «отлично» и только по иностранным языкам (английскому, французскому и немецкому) получил хорошие оценки. В феврале 1823 г. он был произведен в мичманы и назначен служить на Балтийский флот [1. С. 616; 3. С. 26].

Первым кораблем, на котором В. А. Корнилов начал свою службу, был фрегат «Малый». На этом корабле он, еще будучи гардемаринном, дважды проходил учебную практику. Но на «Малом» Владимир Алексеевич прослужил недолго, и в 1824 г. его перевели на готовившийся к походу в Петропавловске-Камчатском шлюп «Мирный», которым командовал опытный офицер капитан-лейтенант П. А. Дохтуров. Корнилов был очень рад, что получил возможность совершить кругосветное плавание.

27 сентября 1824 г. «Мирный» покинул Кронштадт и направился через Балтийское и Северное моря в Атлантический океан. Но в Северном море шлюп попал в жестокий шторм и получил настолько серьезные повреждения, что дальше идти не мог и вынужден был зайти в небольшой норвежский порт Арендаль. Здесь он простоял всю зиму, и, когда выяснилось,

---

<sup>1</sup> День и месяц рождения В. А. Корнилова не установлены.

что корабль без капитального ремонта не может продолжать кругосветное плавание, ему пришлось в мае 1824 г. вернуться в Кронштадт [3. С. 14].

В 1825 г. В. А. Корнилов был прикомандирован к гвардейскому флотскому экипажу, размещавшемуся в Санкт-Петербурге. Служба на берегу, да еще при гвардейском экипаже, где от офицера меньше всего требовались военно-морские знания, а больше строевая выправка и умение образцово ходить в строю, пришлась не по душе молодому Корнилову. Да и командир гвардейского экипажа не в восторге был от него, так как в нем не оказалось «достаточной для фронта бодрости», и он уволил Владимира Алексеевича из экипажа [8. С. 206].

Таким образом, первые три года службы на Балтийском флоте сложились для В. А. Корнилова довольно неблагоприятно. Его практический опыт плавания ограничивался лишь непродолжительными походами в пределах Финского залива и Балтийского моря. Находясь в Санкт-Петербурге, он не отказывал себе в удовольствии посещать театры и балы, увлекался чтением французских романов и не очень утруждался серьезными занятиями.

Некоторые офицеры, близко знавшие В. А. Корнилова по службе в столице, рассматривали излишние его увлечения танцами и французскими романами как проявление в какой-то мере легкомысленного отношения к военно-морской службе. И все же, пожалуй, это было не возрастное легкомыслие, а скорее всего следствие влияния обстановки, в которой он оказался в первые годы службы после окончания Морского корпуса.

Определенное негативное влияние на отношение В. А. Корнилова к военно-морской службе оказывали и те неблагоприятные явления, которые процветали в то время во флоте: хамское отношение многих офицеров-крепостников к нижним чинам, злоупотребления властью начальников, казнокрадство и т. д. Разгул реакции в армии и флоте, впрочем, как и в стране в целом, значительно усилился с восшествием на престол Николая I. Однако и в этих условиях реакции немало было офицеров, которые продолжали хранить и развивать замечательные военно-морские традиции, исходившие от прославленных флотоводцев российского флота XVIII — начала XIX в. К числу таких передовых офицеров относился и командир только что построенного в Архангельске для Балтийского флота линейного корабля «Азов» — капитан 1 ранга Лазарев Михаил Петрович: он начал в то время группировать вокруг себя новаторов военно-морского дела из числа молодых талантливших офицеров. В 1827 г. на «Азов» пришли служить лейтенант П. С. Нахимов, мичман В. А. Корнилов, гардемарин В. И. Истомина и другие офицеры, прославившиеся в Крымскую войну 1853—1856 гг. и ставшие видными флотоводцами российского флота [8. С. 207].

С назначением на линейный корабль «Азов» В. А. Корнилову, можно сказать, повезло. И не только потому, что он попал в руки прекрасного командира, но и потому, что «Азову» предстояло совершить в составе Балтийской эскадры дальнее плавание вокруг Европы в Средиземное море для оказания помощи греческим повстанцам в борьбе против их угнетателей — турок.

В июле 1827 г. Балтийская эскадра под командованием адмирала Д. Н. Сенявина, поднявшего свой флаг на линейном корабле «Азов», покинула Кронштадт. Первое дальнее плавание к берегам Греции, да еще на таком корабле, как «Азов», с прекрасно отработанной организацией службы и высоко дисциплинированным личным составом, явилось поистине настоящей школой морской выучки для молодого В. А. Корнилова.

Поначалу служба на «Азове» показалась В. А. Корнилову чрезвычайно тяжелой, так как он не привык к строгости и высокой требовательности, которые к нему предъявлял командир корабля. М. П. Лазарев как опытный моряк и строгий командир не оставлял без внимания ни одного упущения по службе молодого мичмана, воздействуя на него не только своими убеждениями, но и строгими наказаниями. Конечно, В. А. Корнилову это не нравилось, и в минуты особо острых переживаний он даже подумывал о переходе служить на другой корабль. М. П. Лазарева особенно возмущало в молодом офицере непомерное увлечение французскими романами и в то же время прохладное отношение к выполнению служебных обязанностей вахтенного начальника.

М. П. Лазарев, принимая во внимание большие способности В. А. Корнилова и его горячее желание служить на корабле, настойчиво рекомендовал ему прекратить увлечения ненужными для службы делами и серьезно взяться за настоящее овладение военно-морским делом, чтобы стать образцовым офицером. «Владимир Алексеевич, — писал впоследствии его сослуживец по Черноморскому флоту И. А. Шестаков, — очень любил рассказывать об этой эпохе своей жизни и уверял, что капитан не удовлетворялся силой убеждения, а выбросил всю его библиотеку за борт, заменив ее книгами из собственной своей... Достоверно, что Корнилов начал заниматься делом, учиться следить за собой, короче, жить новой жизнью» [8. С. 210].

На линейном корабле «Азов» под командованием М. П. Лазарева, который стал для мичмана В. А. Корнилова не только строгим и требовательным командиром, но и настоящим заботливым учителем, он получил и первый боевой опыт в знаменитом Наваринском сражении. Решающую роль в победе в этом сражении сыграли, как уже говорилось, русские корабли, и в первую очередь — линейный корабль «Азов», кото-

рый уничтожил пять неприятельских судов, за что впервые в истории флота России был награжден кормовым Георгиевским флагом.

Мичман В. А. Корнилов в бою командовал тремя пушками нижнего дека и, по отзыву командира, «действовал весьма умело и храбро». Представляя В. А. Корнилова к награждению орденом, М. П. Лазарев писал, что он был одним из самых деятельных и расторопных участников боя. За отличие в Наваринском сражении В. А. Корнилов был награжден орденом Святой Анны 4-й степени и в 1828 г. произведен в лейтенанты [3. С. 14; 4. С. 12].

На формирование В. А. Корнилова как боевого офицера Наваринское сражение произвело чрезвычайно большое воздействие; особенно сильное впечатление на него произвел массовый героизм матросов. Характеризуя беспримерную отвагу русских матросов, их презрение к смерти и готовность до конца выполнить свой воинский долг, один из очевидцев этого боя писал: «Стоило только видеть, с каким жаром все устремилось при первом пушечном выстреле и открытии битвы... Ни один из матросов и канониров не отступил и не оставил своего места в продолжение четырех часов сражения. Люди, кои большею частью никогда не видели огня, которые занимались артиллерийской службой только на ученье, не потеряли напрасно ни одного заряда и действовали с такой ревностью, что офицеры едва могли их удерживать. Несмотря на множество убитых и раненых, не слышно было ни ропота, ни жалобы. Многие из сих героев, стоявшие на марсах "Азова", тяжело раненные, сами спускались по вантам и кричали "ура". Нельзя не упомянуть об унтер-офицере Туркине, одном из сих храбрых героев. Он стоял на грот-марсе, когда ядром ему раздробило руку. Убеждая своих товарищей ревностно исполнять их долг, он твердыми шагами спустился вниз и выдержал одну из мучительнейших операций» [4. С. 11].

Боевые действия эскадры на Средиземном море продолжались до осени 1829 г. и сводились в основном к блокаде Дарданелльского пролива и нарушению турецких коммуникаций в Эгейском море. В этих действиях активное участие принимал и линейный корабль «Азов». На нем держал свой флаг командующий эскадрой вице-адмирал Л. П. Гейден. Здесь же размещался и его штаб во главе с контр-адмиралом М. П. Лазаревым. Служба на флагманском корабле, да еще при таком строгом и требовательном командире, как М. П. Лазарев, была не из легких. Особенно трудно приходилось молодым офицерам при несении ходовой вахты в должности вахтенного офицера.

Михаил Петрович, прекрасно разбиравшийся во всех тонкостях военно-морского дела, очень внимательно следил за тем, как молодые офицеры относятся к вахтенной службе

и как они управляют вахтой, будучи вахтенными начальниками. Особенно пристально он следил за В. А. Корниловым, который уже успел ему полюбовиться. Уроки, преподнесенные Корнилову командиром корабля, и первый боевой опыт, полученный в жестоком Наваринском сражении, оказали большое влияние на молодого и впечатлительного офицера, и он в корне изменил свое отношение к службе.

Несение ходовой вахты на флагманском корабле являлось для каждого молодого офицера серьезным испытанием на зрелость. М. П. Лазарев, рассматривая вахтенную службу как хорошую школу воспитания исполнительности офицера и глубокого познания им всех тонкостей военноморского дела, учил вахтенных начальников искусству управления кораблем на ходу. Внимательно наблюдая за действиями молодых офицеров на вахте, он не пропускал ни одного промаха с их стороны, чтобы ни сделать им замечание и соответствующее внушение. В. А. Корнилов, зная высокую требовательность М. П. Лазарева, при заступлении на вахту каждый раз изучал инструкцию, составленную Михаилом Петровичем для вахтенных офицеров, и умело руководствовался ею во время несения вахтенной службы. К концу боевых действий на Средиземном море он снискал репутацию лучшего вахтенного начальника на флагманском корабле «Азов».

После заключения в 1829 г. Адрианопольского мирного договора с Турцией эскадра прекратила блокаду Дарданелл и в начале 1830 г. под командованием М. П. Лазарева вернулась в Кронштадт, совершив переход вокруг Европы за 59 дней без захода в иностранные порты [9. С. 110].

При следовании из архипелага в Кронштадт М. П. Лазарев возложил на В. А. Корнилова как на наиболее подготовленного офицера обязанности флаг-офицера, с которыми тот успешно справился и получил высокую оценку со стороны своего учителя.

Таким образом, Средиземноморская кампания Балтийской эскадры, продолжавшаяся в течение двух лет и ознаменовавшаяся новой выдающейся победой российских моряков при Наварине, завершилась. Для лейтенанта В. А. Корнилова она явилась замечательной школой морской и боевой выучки. Имея хорошую теоретическую подготовку и получив практический боевой опыт на театре военных действий и прекрасные навыки в управлении парусным кораблем, он вполне созрел для того, чтобы самостоятельно командовать кораблем. Контр-адмирал М. П. Лазарев по возвращении в Кронштадт дал ему следующую характеристику: «Во время перехода из архипелага до Кронштадта он исполнял должность флаг-офицера, но до того времени всегда командовал вахтой. Весьма деятельный и по познаниям своим искусный



морской офицер, которому с надеждою можно доверять командование хорошим военным судном» [6. Т. 1. С. 364].

Прекрасная аттестация, данная В. А. Корнилову столь требовательным адмиралом, как М. П. Лазарев, сыграла свою роль: в сентябре 1830 г. он был назначен командиром строившегося тендера «Лебедь» [3. С. 15]. Для каждого молодого офицера первое назначение на должность командира корабля является большим праздником. Лейтенант В. А. Корнилов не был исключением. Приказ о назначении командиром тендера он воспринял с большой радостью и с огромной энергией принялся за работу по завершению постройки корабля.

После спуска на воду и завершения всех работ по оборудованию и вооружению «Лебедь» в августе 1831 г. перешел из Санкт-Петербурга в Кронштадт, где под командованием В. А. Корнилова прошел все ходовые испытания и был зачислен в состав Балтийского флота. В течение зимнего периода В. А. Корнилов укомплектовал экипаж и организовал обучение личного состава. И когда в апреле 1832 г. открылась навигация на Балтийском море, он вышел на «Лебедь» в свое первое самостоятельное плавание, которое проходило между портами Кронштадт—Ревель—Данциг и продолжалось до середины октября 1832 г. [3. С. 15].

Несмотря на то что в качестве командира В. А. Корнилов проплавал на «Лебедь» всего одну кампанию, он смог за сравнительно короткий срок превратить «Лебедь» в образцовый корабль как по внешнему виду, так и по четкости установленной им организации службы на судне [4. С. 13]. Вот где сказались лазаревская школа воспитания и обучения подчиненных.

В конце 1832 г. закончилась служба В. А. Корнилова на Балтике — он получил новое назначение на Черноморском флоте [3. С. 15].

### **«Примерным попечением командира...»**

В числе приглашенных М. П. Лазаревым служить вместе с ним на Черном море были его ученики и сослуживцы, плававшие под командованием Михаила Петровича на линейном корабле «Азов». Одним из первых назначение на Черноморский флот получил Владимир Алексеевич Корнилов.

В январе 1833 г. В. А. Корнилов прибыл в Николаев, где находился тогда штаб Черноморского флота. По предложению начальника штаба он был назначен на линейный корабль «Память Евстафия» в качестве офицера для особых поручений при командующем Черноморской эскадрой, направлявшейся по просьбе турецкого правительства в Босфор для защиты Константинополя, которому угрожали египетские войска [3. С. 15].

В конце марта 1833 г. В. А. Корнилов прибыл на линейном корабле «Память Евстафия» в Босфор и поступил в распоря-

жение командующего эскадрой Михаила Петровича Лазарева. Первое ответственное задание, которое М. П. Лазарев поручил лейтенанту В. А. Корнилову как офицеру для особых поручений, заключалось в составлении совместно с лейтенантом Е. В. Путятиным описания берегов и укреплений Дарданелл и Босфора. В распоряжение их командующий эскадрой выделил фрегат «Эривань» [4. С. 14].

В течение двух месяцев В. А. Корнилов и Е. В. Путятин совместно с офицерами Генерального штаба проводили тщательное обследование Дарданелльского пролива и его укреплений и на основании полученных данных составили подробную опись и карту пролива. После этого они успешно провели подобную же работу в Босфоре и представили М. П. Лазареву обстоятельный отчет и подробные карты черноморских проливов со всеми укреплениями, возведенными турками на их берегах. Работа, выполненная В. А. Корниловым и Е. В. Путятиным по описанию черноморских проливов и составлению их карт, получила высокую оценку со стороны вице-адмирала М. П. Лазарева, который представил своих учеников к награде. За отличное выполнение этой важной работы В. А. Корнилов был награжден орденом Святого Владимира 4-й степени [8. С. 213].

По завершении Босфорской экспедиции Черноморская эскадра вернулась в Севастополь, но В. А. Корнилов недолго пробыл на родине. В феврале 1834 г. он был назначен командиром брига «Фемистокл», направлявшегося в Константинополь в распоряжение российского посланника в Турции А. П. Бутенева [6. С. 69—70]. Несмотря на сравнительно небольшой опыт командования кораблем до этого, В. А. Корнилов прекрасно справился со своими командирскими обязанностями в заграничном плавании.

Летом 1834 г. «Фемистокл» оставил Николаев и после захода в Одессу и Севастополь направился в Константинополь. Но здесь он пробыл только неделю и в ноябре был отправлен в распоряжение чрезвычайного посланника России в Греции [3. С. 15]. В течение восьми месяцев В. А. Корнилов плавал в Средиземном море, выполняя различные поручения посланника. За это время он посетил многие иностранные порты, в том числе Пирей, Анкону, Смирну и другие, а также острова в Эгейском море. Во время заграничного плавания В. А. Корнилову нередко приходилось встречаться с иностранными кораблями, в частности, с английскими, с которыми бриг мог соперничать как своим внешним видом, так и высокой морской выучкой экипажа. Посланник России в Турции А. П. Бутенев, отправляя «Фемистокл» в распоряжение дипломатической миссии в Греции, в письме М. П. Лазареву писал: «Примерным попечением командира одного лейтенанта Корнилова содержится

в самом лучшем виде и смело может соперничать с иностранными военными судами» [3. С. 31].

Превосходную морскую выучку команды «Фемистокла» В. А. Корнилов не раз демонстрировал, находясь на виду иностранных кораблей. Вот что по этому поводу писал вице-адмирал М. П. Лазарев в письме начальнику Главного морского штаба А. С. Меншикову в феврале 1835 г.: «...В Корнилове, ваша светлость, имеее офицера весьма просвещенного, благоразумного и особенно деятельного, имеющего все качества отличного командира военного судна. Например, если б ваша светлость были свидетелями становления брига «Фемистокл» на якорь в Смирне среди английской эскадры, то я уверен, что отдали бы командиру оною полную справедливость. Надобно было видеть бриг, входящий под всеми возможными парусами, не исключая и унтер-лиселей, которые перед самым брошением якоря исчезли, так сказать, все вдруг и закреплены были в 1  $\frac{1}{4}$  минуты без малейшего шума и замешательства; надо было видеть сотни устремленных труб на все его действия и вслед за тем приехавших капитанов некоторых кораблей и нашедших бриг в таком состоянии, как будто он находился на рейде уже несколько дней, — все чисто и на своем месте; наконец, удивлявшихся проворству людей и спрашивавших, давно ли он командует сим бригаом. Они не хотели верить, что подобная команда могла образоваться в продолжение четырехмесячного времени» [3. С. 31].

М. П. Лазарев не ошибся в оценке В. А. Корнилова как офицера, способного поддержать честь российского флота. Владимир Алексеевич доказал это всей своей последующей службой.

По завершении своей миссии в Средиземном море «Фемистокл» покинул греческий порт Пирей и в июле 1835 г. отправился к родным берегам. При подходе к Дарданеллам В. А. Корнилову вновь представился случай продемонстрировать перед капитанами иностранных судов отличную морскую выучку команды «Фемистокла» и свое мастерство в управлении кораблем в сложных навигационных условиях.

Когда В. А. Корнилов, следуя между многочисленными островами Эгейского моря, подошел к Дарданелльскому проливу, то у входа в пролив обнаружил скопление большого числа иностранных судов, которые из-за сильного противного ветра и встречного течения не могли пройти в пролив и, стоя на якоре, ожидали попутного ветра. В. А. Корнилов не стал дожидаться попутного ветра, а, заметив недалеко от берега узкую полосу попутного течения, воспользовался им и вывел «Фемистокл» в более широкую часть пролива, где путем искусного лавирования провел бриг по проливу, следуя против ветра. Вот что писал в своих воспоминаниях о блестящем маневре В. А. Корнилова художник-любитель Г. Г. Гагарин,

находившийся в то время на «Фемистокле»: «Бриг тронулся по направлению к берегу, и в то же время сотни любопытных глаз и десятки зрительных труб устремились на нас со всех судов, которые в течение 11 дней разделяли с нами невольную неподвижность и бездействие. Очевидно было, что никто не понимал нашего маневра, и все считали его безрассудным. Каково же было всеобщее изумление, когда, попав на струю прибрежного стремления, наш бриг весьма легко проскользнул по ней до поворота пролива и вышел на более широкое место, где уже мог понемногу двигаться вперед с помощью искусного лавирования... Громкие аплодисменты и крики приветствовали нас со всех кораблей» [4. С. 20].

В середине августа 1835 г. «Фемистокл» прибыл в Одессу, и здесь Владимир Алексеевич узнал, что ему еще 17 апреля 1835 г. был присвоен чин капитан-лейтенанта [3. С. 15]. Присвоение В. А. Корнилову очередного воинского звания было результатом признания его заслуг перед российским флотом, который он с большим достоинством представлял за рубежом как командир брига «Фемистокл». Представляя В. А. Корнилова к званию капитан-лейтенанта, М. П. Лазарев писал начальнику Главного морского штаба о нем: «Вот один из тех офицеров, которые поддержат честь нашего флага» [3. С. 31].

Вице-адмирал Лазарев ценил В. А. Корнилова как высокообразованного, талантливого и хорошо подготовленного в морском деле офицера, проявившего отличные командирские качества в период командования «Фемистоклом». Поэтому он предоставлял ему возможность как можно полнее раскрывать свои командирские способности на более крупных парусных кораблях.

В 1836 г. М. П. Лазарев назначил В. А. Корнилова командиром корвета «Орест». За успешное командование корветом Владимир Алексеевич был награжден орденом Святого Станислава 3-й степени. Не прошло и двух лет, как он получил назначение уже на должность командира фрегата «Флора», строившегося на Николаевских верфях.

В том же 1838 г. в Николаеве был заложен самый крупный на Черном море 120-пушечный линейный корабль «Двенадцать Апостолов». Вскоре после закладки этого корабля, строившегося под руководством лучшего инженера Николаевских верфей Чернявского, командиром флагманского корабля Черноморского флота в начале 1839 г. был назначен В. А. Корнилов, произведенный перед этим в капитаны 2 ранга в возрасте 32 лет [3. С. 16]. Для молодого офицера получить в командование такой первоклассный линейный корабль, как «Двенадцать Апостолов», пусть даже в стадии его постройки, было большой честью.

Командиром же строившегося фрегата «Флора» после ухода с него В. А. Корнилова был назначен по ходатайству

М. П. Лазарева другой весьма способный его ученик, капитан-лейтенант В. И. Истомина.

М. П. Лазарев завел на Черноморском флоте правило — на должность командира корабля назначать в период нахождения корабля еще на стапелях. Это позволяло командирам хорошо изучить корабль во время строительства и оказывать свое положительное влияние на повышение качества выполняемых работ и улучшение оборудования и особенно вооружения кораблей.

Получив назначение на строившийся линейный корабль, В. А. Корнилов все свое время уделял кораблестроительным работам, вникая во все детали корабельных работ. Наблюдая за постройкой корабля, В. А. Корнилов стремился к тому, чтобы на нем были как можно шире использованы новейшие достижения в области постройки парусных кораблей. Особенно большой интерес как командир он проявлял к вооружению, учитывая при этом не только количественные показатели артиллерийского вооружения, но и боевые качества орудий. В то время, по инициативе М. П. Лазарева, на Черноморский флот впервые начали поступать на вооружение кораблей и береговых батарей новые, более мощные бомбические пушки. По настоянию В. А. Корнилова и при его самом активном участии на линейном корабле «Двенадцать Апостолов» впервые на Черноморском флоте были установлены эти орудия, которые при первых же испытаниях показали преимущество перед обычными пушками, стрелявшими ядрами [4. С. 25].

Вслед за «Двенадцатью Апостолами» бомбические пушки стали устанавливаться и на других кораблях флота России. Таким образом, благодаря настойчивости В. А. Корнилова и большой помощи со стороны М. П. Лазарева линейный корабль «Двенадцать Апостолов» получил первоклассное для своего времени артиллерийское вооружение и по праву стал считаться одним из самых мощных линейных кораблей Черноморского флота.

Постройка «Двенадцати Апостолов» продолжалась более трех лет. Летом 1841 г. он был спущен на воду, но и после этого на нем еще в течение года продолжались отделочные работы, устанавливались рангоут, такелаж, артиллерийское вооружение, производилась покраска корабля. В. А. Корнилов, принявший с момента спуска корабля на воду «всякую ответственность за целостность корабля и всего на нем находящегося», продолжал кипучую деятельность по завершению всех этих работ. Внимательно следивший за строительством линейного корабля М. П. Лазарев в ноябре 1841 г. писал: «За таким огромным кораблем и работы и хлопот очень много... Он еще не совсем готов по внутреннему устройству, которого как и обыкновенно бывает при отделке таковых чудовищ, — чем дальше в лес, тем больше дров» [Морской сборник. 1918. № 11. С. 79].

Наконец весной 1842 г. работы по отделке и оборудованию корабля были закончены. Завершилось и комплектование корабля личным составом. По штату его экипаж насчитывал около 900 матросов и офицеров. В мае на нем был поднят Андреевский флаг, и, как полагается в таких случаях, В. А. Корнилов приступил к ходовым испытаниям.

В. А. Корнилов приятно было сознавать, что ему выпала большая честь командовать таким прекрасным кораблем, который вобрал в себя все лучшее, что было накоплено за многовековую историю не только отечественного, но и мирового судостроения парусного флота. Он представлял собой образец корабельной архитектуры, в нем гармонично сочетались огромные размеры с необыкновенным изяществом форм и превосходными морскими качествами. А артиллерийское вооружение, состоявшее из 120 орудий, в том числе и бомбических пушек, ставило его в один ряд с самыми мощными линейными кораблями последнего этапа развития парусного флота.

Линейный корабль «Двенадцать Апостолов» получил высокую оценку специалистов не только отечественного флота, но и зарубежных, в том числе и такого авторитетного знатока кораблей парусного флота, как главный кораблестроитель английского королевского флота Вильям Саймондс. М. П. Лазарев писал, что В. Саймондс, осмотрев русские корабли, строившиеся на николаевских верфях, в том числе и «Двенадцать Апостолов», «нашел все в гораздо большем размере и лучшем виде, нежели ожидал» [4. С. 27].

Создание такого превосходного корабля, как «Двенадцать Апостолов», — результат напряженного труда николаевских корабелов во главе с талантливым инженером Чернявским. Но и В. А. Корнилов мог гордиться тем, что и он вложил немало труда и своей творческой мысли в процесс его постройки [Морской сборник. 1855. № 12. С. 216.].

В 1838—1842 гг., когда В. А. Корнилов был занят строительными работами на верфях, адмирал М. П. Лазарев нередко брал его с собой в качестве начальника штаба практических эскадр. Такие эскадры впервые начали создаваться на Черном море по инициативе адмирала М. П. Лазарева. Их состав определялся задачами. В них входили корабли различных классов и из разных соединений. Обычно практические эскадры использовались для поддержки армии, действовавшей на Кавказском побережье, и ведения крейсерства.

В обязанности начальника штаба такой эскадры входило: подготовка эскадры к походу, разработка маршрута перехода и выполнение всех связанных с этим расчетов, назначение походных порядков и ордеров кораблей при выполнении ими поставленных задач и др. С выходом эскадры в море и до возвращения ее в базу он обязан был контролировать выпол-

нение командирами кораблей поставленных задач, постоянно информировать М. П. Лазарева об обстановке и от его имени передавать приказания командирам.

Адмирал М. П. Лазарев неслучайно привлекал В. А. Корнилова к оперативной штабной деятельности. Учитывая его глубокие и разносторонние знания, исключительно ответственное отношение к выполнению служебных обязанностей и большие организаторские способности, М. П. Лазарев постепенно, шаг за шагом, готовил Владимира Алексеевича к занятию самых высоких должностей во флоте, так как был убежден, что тот вполне справится с ними. И адмирал не ошибся. В. А. Корнилов блестяще доказал это, когда по предложению М. П. Лазарева в 1849 г. был назначен начальником штаба Черноморского флота.

В мае 1842 г. линейный корабль «Двенадцать Апостолов» вступил в строй и начал свою первую кампанию на Черном море. К этому времени капитан 1 ранга В. А. Корнилов прошел прекрасную школу морской выучки Михаила Петровича Лазарева, многое перенял от своего учителя, особенно в вопросах организации боевой подготовки корабля и методики воспитания и обучения личного состава.

Начиная первую кампанию в качестве командира такого первоклассного корабля, каким был «Двенадцать Апостолов», В. А. Корнилов в своих первых приказах объявил личному составу ряд разработанных им инструкций, в которых излагались основные вопросы корабельной организации, обязанности вахтенных начальников и других должностных лиц, требования к поддержанию на корабле образцовой чистоты и порядка. Неукоснительное выполнение требований инструкций всем личным составом, и прежде всего офицерским, позволило В. А. Корнилову уже в первую кампанию установить на линейном корабле четкую организацию службы, образцовый порядок и твердую дисциплину.

В дальнейшем «Двенадцать Апостолов» вместе с другими кораблями ежегодно совершал практические плавания и участвовал в проводимых М. П. Лазаревым учениях. В ходе учебных плаваний, тренировок и учений В. А. Корнилов продолжал совершенствовать корабельную документацию и отрабатывать повседневную организацию службы. Результаты этой творческой работы не замедлили сказаться.

Вскоре «Двенадцать Апостолов» благодаря исключительно усердию В. А. Корнилова стал образцовым кораблем Черноморского флота. С ним мог сравниться, пожалуй, только линейный корабль «Силистрия», возглавляемый другим, не менее талантливым моряком, капитаном 1 ранга П. С. Нахимовым, прошедшим на «Азове» ту же лазаревскую школу подготовки, что и В. А. Корнилов. Оба они, прекрасно подготовленные моряки, в совершенстве овладели основными принципами лаза-

ревской методики воспитания и обучения подчиненных и вне-сли свой вклад в ее совершенствование и развитие.

Одним из основных принципов обучения и воспитания моряков В. А. Корнилов считал сознательное усвоение ими материала, а не механическое зазубривание, которое не может дать глубоких и прочных знаний. «Всякое искусство, — писал он, — тогда только прочно вкореняется в ум и память человека и тогда только может быть применено им к разным обстоятельствам, когда обучение основано на рассуждении и понятии цели и назначения всего к нему относящегося» [4. С. 3].

Руководствуясь этим принципом, В. А. Корнилов требовал от своих офицеров, чтобы они при обучении матросов объясняли им не только то, что нужно делать, но и для чего это необходимо, и лично показывали, как это делается.

Чтобы матросы лучше овладевали необходимыми знаниями в пределах своей специальности, он старался прививать им интерес к боевой подготовке, считая, что в качестве объяснительного условия успешного обучения надо «развить в них (матросах. — Авт.) охоту и соревнование различными средствами». Для лучшего понимания и усвоения изучаемых вопросов Корнилов рекомендовал офицерам обучать подчиненных матросов последовательному овладению знаниями, идя от познания простого к более сложному. Особенно важное значение он придавал систематичности процесса обучения. «Для усовершенствования команды в военно-морском деле, — писал В. А. Корнилов, — командир занимает оную в удобное время учениями, разделяя все эти учения на общие и одиночные и имея для них заранее составленную таблицу, дабы через систематическое наблюдение не упустить ни одного предмета» [4. С. 35].

Таким образом, в основе боевой подготовки личного состава корабля лежали частные учения (по специальности) и общекорабельные. Для лучшей организации боевой подготовки и повышения ответственности офицеров за ее состояние В. А. Корнилов назначил одних офицеров ответственными за проведение одиночных учений, других — за общекорабельные учения. «Весьма полезно, — писал он, — производить одиночные учения, предоставив их совершать частным начальникам и отнюдь не мешаясь в их распоряжения: это дает им вес в собственных их глазах и вместе с тем лишает права ссылаться, что им не дают времени заняться своими частями» [4. С. 35].

Большое внимание В. А. Корнилов уделял артиллерии и обучению артиллеристов быстрому приготовлению орудий к бою, скорострельной и меткой стрельбе. Он разработал специальную инструкцию для обучения артиллеристов, в которой был учтен положительный опыт не только отечественного флота в этой области, но и зарубежных флотов. Для про-



верки знаний артиллеристов он разработал специальный вопросник, охватывавший устройство материальной части артиллерии, ее эксплуатацию и применение. К обучению артиллеристов В. А. Корнилов привлекал не только артиллерийских, но и строевых офицеров, строго разграничив между ними круг вопросов, которыми они должны были заниматься. «Я находил всегда выгодным, — писал он, — артиллерийским офицерам подчинять одиночные учения, от которых флотские офицеры освобождались. Выгода такого порядка в моих глазах состояла в том, что одиночные учения, составляющие основу артиллерийского дела, производились под руководством одного, постоянного и притом специального лица» [4. С. 35]. Общие же корабельные учения производились под наблюдением строевых офицеров. Руководил этими учениями командир корабля. «Все общие учения, — писал В. А. Корнилов, — производятся по назначению командира, в его присутствии или в присутствии старшего офицера, и при сем обязаны находиться все офицеры... Командир составляет расписание, которое и дает старшему офицеру для руководства. Кто же лучше командира может рассчитать, какое учение когда потребно команде? За действие ее он отвечает своей честью и своей жизнью» [4. С. 35].

Каждое проведенное учение В. А. Корнилов, как правило, разбирал с офицерским составом, указывая на недостатки и упущения, и здесь же объяснял и показывал, как нужно действовать в том или ином конкретном случае.

В. А. Корнилов так же, как и его учитель адмирал М. П. Лазарев, был высокотребовательным командиром и к офицерам, и к матросам, особенно в вопросах их отношения к выполнению своих обязанностей. На ежедневных учениях, занятиях и тренировках, на ходовой вахте и при стоянке на якоре он всегда внимательно наблюдал за действиями подчиненных, и если замечал, что кто-нибудь из них выполняет команды не так, как этого требовали инструкции, то обязательно делал замечания и лично объяснял и показывал, как нужно делать. Важнейшим условием успешного обучения матросов В. А. Корнилов считал личный пример офицера. Поэтому он требовал от каждого офицера «неистощимого внимания к своим обязанностям и всегдашнюю бодрость в исполнении их при всякого рода обстоятельствах» [4. С. 35].

Одним из важных принципов обучения личного состава В. А. Корнилов считал учет индивидуальных особенностей каждого офицера и матроса. «Командир, — писал он, — обязан обращать особое внимание на поведение каждого офицера и каждого лица, в его команде состоящего, дабы, зная их достоинства, он мог употреблять их по способностям, а в случае надобности или опасного предприятия мог бы всегда избрать таких, коих искусство и мужество обещали бы успеха» [4. С. 35].

Главным требованием, которое В. А. Корнилов предъявлял к экипажу, являлось поддержание постоянной высокой боеготовности корабля, чему он уделял неослабное внимание. На своем корабле он систематически объявлял учебные боевые тревоги. И не только во время плавания, но и при стоянке в базе, чтобы личный состав находился в постоянной готовности к бою и не расхолаживался. Во время тревог артиллеристы «Двенадцати Апостолов» всегда заслуживали высокую оценку командира корабля и флагманов за быстроту действий и меткость стрельбы. Не отставали от артиллеристов и строевые матросы при проведении парусных учений [4. С. 36].

В декабре 1845 г. Николай I посетил линейный корабль «Двенадцать Апостолов» и во время осмотра его приказал объявить боевую тревогу. Личный состав действовал по тревоге настолько организованно и быстро, что император, обращаясь к командиру корабля капитану 1 ранга В. А. Корнилову, с восхищением заявил: «Ну, этот корабль порядком отдекает своего противника, кто бы он ни был» [3. С. 93].

Высокая требовательность к себе и экипажу у В. А. Корнилова хорошо сочеталась с постоянной заботой о подчиненных, и прежде всего о матросах. Требуя от матросов добросовестного выполнения своего воинского долга, он заботился о том, чтобы они были здоровыми, нормально питались и имели исправное обмундирование. «Необходимо стараться, — писал он, — при всякой возможности употреблять в пищу команды свежее мясо и зелень; последнюю, равно как и капусту, при случае заготавливать впрок. В море, как удобно, полезно ловить рыбу, чтоб разнообразить пищу» [4. С. 37].

Не меньшую заботу он проявлял и об отдыхе моряков, запрещая излишние работы и дежурства на корабле. «Подвахтенных, — писал Корнилов, — не должно вызывать наверх без надобности, особенно в дождь или ночью; кроме того, если обстоятельства позволят, не держать из вахтенных наверху под парусами более одного отделения, остальных спускать вниз и давать им покой» [4. С. 37]. На линейном корабле «Двенадцать Апостолов» В. А. Корнилов завел такой порядок, что свободные от вахты во время приема пищи и сна матросы без его разрешения не привлекались ни к каким работам и занятиям [4. С. 37].

Заботясь о здоровье матросов, он требовал, чтобы офицеры постоянно следили за чистотой жилых палуб, систематическими просушиванием и проветриванием жилых помещений. Он обязывал офицеров приучать матросов менять свое белье, добиваясь от них «той необходимой чистоты, которой должен отличаться образованный военный человек». А унтер-офицеров, которые стояли ближе к матросам, Владимир Алексеевич предупреждал, что они

«будут в прямой ответственности за всякого человека, замеченного немытым, небритым и в разорванном платье» [4. С. 37].

Таким образом, благодаря прекрасным качествам В. А. Корнилова как командира корабля и моряка и исключительно добросовестному отношению к служебным обязанностям ему удалось в сравнительно короткий срок превратить «Двенадцать Апостолов» в образцовый корабль, на примере которого учились организации боевой подготовки личного состава командир других кораблей Черноморского флота.

## **Береговые будни**

Владимир Алексеевич Корнилов, будучи высокообразованным и широко эрудированным моряком и большим новатором военного дела, занимался не только практическими вопросами, связанными с командирской деятельностью. В неменьшей степени его интересовали и вопросы военно-морской теории, без которой невозможно было успешно решать практические задачи, возникавшие перед ним как командиром корабля, а затем — как перед начальником штаба эскадры и флота.

На протяжении всей своей военно-морской службы В. А. Корнилов проявлял интерес как к техническим открытиям и изобретениям в области кораблестроения и вооружения, так и к теоретическим разработкам различных аспектов военно-морской теории. Он поддерживал постоянную связь со многими учеными, работавшими в интересующих его областях теории. Сам научной деятельностью он начал заниматься в 24-летнем возрасте, когда по предложению адмирала М. П. Лазарева и под его непосредственным руководством в 1830 г. занялся составлением проекта руководства «О сигнальных флагах» [4. С. 43].

В 1836 г. в Англии была издана книга капитана английского королевского флота Гласкока под названием «Морская служба в Англии, или Руководство для морских офицеров всякого звания». Ознакомившись с ее содержанием, в котором автор изложил обязанности офицеров корабельной службы и некоторые общие положения, связанные с развитием английского флота, В. А. Корнилов нашел эту книгу полезной и для офицеров российского флота. С одобрения адмирала М. П. Лазарева и при его активной поддержке В. А. Корнилов перевел книгу на русский язык. В предисловии к переводу он писал: «Полагая, что такое сочинение, кроме удовлетворения любопытства, может принести моим сослуживцам на русском флоте и пользу, я решился перевести это сочинение на отечественный язык. Не имея притязаний на литературное достоинство моего труда, я сочту себя вполне вознагражденным,

если перевод мой будет понятен для морских офицеров, которым он исключительно посвящается»<sup>1</sup>.

Перевод книги потребовал от В. А. Корнилова огромного труда и занял целый год. В 1837 г. он закончил эту работу и представил ее для ознакомления адмиралу М. П. Лазареву, который дал высокую оценку труду В. А. Корнилова. Главная ценность перевода заключалась во многочисленных комментариях и примечаниях, сделанных Владимиром Алексеевичем, которые намного повысили ценность для русских моряков переведенной им книги. Комментируя отдельные статьи английского автора, переводчик часто высказывал свое мнение по тому или иному положению, основанное на опыте его личной службы или других известных моряков отечественного флота. Особенно много таких высказываний было сделано о морской артиллерии и организации корабельной службы. Например, В. А. Корнилов пишет: «Ничто так не показывает порядка на судне, как исправный вид его и спокойствие на нем тотчас после всякого действия».

Несмотря на то что перевод получил высокую оценку адмирала М. П. Лазарева и других авторитетных специалистов флота, издать эту книгу оказалось не так просто. Потребовалось два года энергичных действий адмирала Лазарева для того, чтобы Морское ведомство изыскало средства для издания ее, и то всего лишь в 600 экземплярах. А когда М. П. Лазарев обратился к начальнику Главного морского штаба князю Меншикову с просьбой увеличить тираж книги из расчета обеспечения не только Черноморского флота, но и Балтийского, то последний ответил ему: «Имею честь сообщить Вам, милостивый государь, что по крайне ограниченному ассигнованию Морскому министерству сумм приобретение книги Корнилова для Балтийского ведомства не представляется в настоящее время возможным» [4. С. 48].

Выход в свет книги В. А. Корнилова с большим удовлетворением был встречен на Черноморском флоте. По личному указанию Лазарева по одному ее экземпляру было направлено на каждый корабль и в береговые части флота, а также в морскую библиотеку. Она получила высокую оценку многих военно-морских специалистов, опубликовавших свои рецензии в различных газетах и журналах.

После выхода в свет первой переведенной книги В. А. Корнилов сделал еще несколько удачных переводов с английского языка. К ним, в частности, относятся «Мачтовое искусство» и «Артиллерийские учения».

---

<sup>1</sup> Морская служба в Англии, или Руководство для морских офицеров всякого звания//Сочинение капитана английского королевского флота Гласкока; перевод с английского флота капитана 2 ранга В. А. Корнилова. СПб., 1839. Ч. 1. С. 1.

Но самой крупной из его научных работ являлось составление по поручению М. П. Лазарева «Штатов вооружения и снабжения судов Черноморского флота». Выбор автора труда был не случаен. Эта работа требовала от составителя солидной теоретической подготовки, глубоких и разносторонних знаний морского дела, большого практического опыта службы на кораблях. В наиболее полной мере этими качествами обладал Владимир Алексеевич.

«Штаты» включали полный свод всего вооружения, оборудования и оснащения корабля каждого класса в отдельности. Это был очень объемный и важный для флота труд, которым руководствовались кораблестроители, командиры кораблей и соединений, а также начальство интендантской службы при строительстве кораблей и их эксплуатации. Работу над новыми штатами В. А. Корнилов начал в 1837 г. Потребовалось три года напряженного труда, чтобы разработать новые штаты вооружения и снабжения судов Черноморского флота. При этом одновременно приходилось выполнять и другие обязанности, связанные со строительством «Двенадцати Апостолов» и участием в боевых действиях у побережья Кавказа.

Представляя начальнику Главного морского штаба этот документ, адмирал М. П. Лазарев писал: «Полезный труд этот наиболее принадлежит капитану 2 ранга Корнилову. Постоянные его занятия при одном помощнике (мичмане Львове), которого он сам избрал, значительно даже ослабили его здоровье, ибо забот действительно было очень много. Соображаясь со всеми известными иностранными штатами и разными изданиями о вооружении судов, он нашел возможным подвести штат под некоторые правила, приложил новые таблицы, им же из многих опытов составленные, составил оригинальные чертежи, по которым 66 тысяч листов налитографированы и приложены к штату, пополнил оный многими полезными правилами, относящимися до мачтового, парусного, флажного и блокового мастерства, которых прежде не было. Словом сказать, неусыпными трудами и постоянной заботливостью капитана 2 ранга Корнилов штат этот, подробно рассмотренный и одобренный, представляется в таком виде, в каком ни одна из морских держав никогда одного не имела» [3. С. 40].

Работа В. А. Корнилова по штатам была высоко оценена и моряками Черноморского флота, для которых она и предназначалась. В рецензии, написанной одним из них, говорилось: «Полезна штатов 1840 г. очевидна для всякого моряка, особенно для тех, которым приходилось командовать судами или снаряжать их под свою ответственность... Это лучшая справочная книга нашей (морской) части; подобного труда — вместе полезного и гигантского — нигде не существует» [Морской сборник. 1855. № 12. С. 125].

Занимаясь строительством «Двенадцати Апостолов» на николаевских верфях, переводами, составлением штатов и принимая участие в боевых походах Черноморской эскадры вместе с адмиралом М. П. Лазаревым, В. А. Корнилов находил время также для чтения художественной и научной литературы. В молодые годы он самозабвенно увлекался французскими романами, а когда повзрослел и стал командиром, переключился на чтение серьезной литературы, главным образом исторической, географической, военно-морской, технической и другой, связанной с его практической деятельностью.

Любовь к чтению он старался привить и своим подчиненным, прежде всего молодым офицерам, в целях расширения их кругозора и отвлечения от пустых занятий, что нередко наблюдалось в офицерской среде в то время. Любовь к книге, которая стала постоянным спутником В. А. Корнилова во время длительных плаваний и кратковременного пребывания на берегу, особенно ярко проявилась в его активном участии в работе Севастопольской морской библиотеки, которой он уделял много времени и старания.

В. А. Корнилов как один из директоров библиотеки, избираемых на общем собрании ее членов, занимался главным образом пополнением ее фондов новой литературой, как отечественной, так и иностранной. «Для нашей библиотеки, — писал он, — ничто так не нужно, как сочинения, относящиеся до географии и истории, и в особенности морские. Этого рода книги охотно читаются молодежью и более чем какие другие содействуют к приобретению практического познания человека и развитию благородных побуждений» [З. С. 53—54].

С приходом В. А. Корнилова в директорат библиотеки ее книжный фонд значительно возрос и одновременно активизировалась ее деятельность. Офицеры, особенно молодые, часто посещали библиотеку. «Старая библиотека, — писал Корнилов, — переменяла свою гробовую физиономию — всегда почти полна офицерами» [З. С. 53—54]. Корнилов и сам практически ежедневно бывал в библиотеке. Как вспоминал И. А. Шестаков, среди первых избранных директоров В. А. Корнилов был наиболее «действующим лицом» и с самого начала поставил работу библиотеки «на совершенно общественную ногу». Благодаря плодотворной деятельности В. А. Корнилова и других передовых офицеров Черноморского флота, и прежде всего его командующего, адмирала М. П. Лазарева, Севастопольская библиотека стала одним из «законодательных общественных учреждений флота», а в центре ее общественной деятельности находился Владимир Алексеевич Корнилов, который, по общему признанию, был главным популяризатором книги среди моряков Черноморского флота.

В. А. Корнилова интересовало буквально все, что относилось к литературе. Он живо реагировал на все события куль-

турной жизни страны. Так, когда в Петербурге в апреле 1836 г. вышел первый номер журнала «Современник», основанного А. С. Пушкиным, Владимир Алексеевич сразу же обратился к своему брату с письмом, чтобы тот выписал ему этот журнал. А когда в августе того же года вышел первый номер «Художественной газеты», В. А. Корнилов снова просит брата выписать это издание не только для себя, но и для П. С. Нахимова, с которым его связывала давняя дружба [4. С. 55].

В. А. Корнилов также живо интересовался различными видами искусства: музыкой, архитектурой, живописью и театром. В письмах старшему брату, проживавшему в Петербурге и вращавшемуся в кругу людей из мира искусства, он часто интересовался, кто и что нового создал в столице в области искусства. На протяжении многих лет он поддерживал дружбу с выдающимся художником К. П. Брюлловым, а другого, не менее талантливого живописца, И. К. Айвазовского, не раз консультировал как специалист морского дела. И когда общественность Феодосии в 1846 г. чествовала своего знаменитого земляка с десятой годовщиной его творческой деятельности, то Владимир Алексеевич во главе отряда кораблей прибыл в Феодосийский порт, чтобы от имени моряков Черноморского флота поздравить «певца моря» с юбилеем [4. С. 57].

Занятия переводами и научной работой, постоянное чтение литературы и личное знакомство с лучшими представителями русской культуры оказывали благотворное влияние на формирование В. А. Корнилова как личности с благородными чертами характера, расширяли кругозор и повышали его профессиональную подготовку.

## **У истоков пароходного дела**

Пароходным делом В. А. Корнилов стал интересоваться вскоре по прибытии на Черноморский флот. Не имея специальной инженерной подготовки, он начал изучать механику и другие технические дисциплины, относящиеся к развитию паровых судов. Его особенно интересовали вопросы, связанные с паровым двигателем. Испытывая большие затруднения в приобретении технической литературы, он обратился к адмиралу М. П. Лазареву с просьбой помочь ему в получении необходимой литературы [4. С. 64]. М. П. Лазарев, будучи довольным, что В. А. Корнилов серьезно «принялся за пароходство», крайне необходимое для флота России, оказал Владимиру Алексеевичу помощь в получении технической литературы, и тот с большим увлечением взялся за ее изучение. И когда Морское министерство приняло решение о постройке в Англии пароходфрегата «Владимир» для Черноморского флота и отпустило для этого необходимые средства, М. П. Лазарев

предложил начальнику Главного морского штаба направить в Лондон для наблюдения за постройкой корабля капитана 1 ранга Владимира Алексеевича Корнилова как наиболее подготовленного в этом деле офицера. В рапорте Меншикову М. П. Лазарев писал: «Он (В. А. Корнилов. — Авт.) исполнит это поручение добросовестно и с полным познанием дела» [4. С. 65].

Адмирал М. П. Лазарев был противником строительства паровых кораблей за границей, так как считал более целесообразным развивать отечественную судостроительную базу, чтобы не быть зависимыми от Запада. Но крайняя необходимость как можно скорее получить для Черноморского флота современные паровые корабли заставила его согласиться с решением Морского министерства разместить заказы на постройку паровых судов за границей. Однако, дав согласие на постройку пароходофрегата «Владимир» в Англии, М. П. Лазарев поставил в качестве обязательного условия, чтобы этот корабль строился со всеми новейшими усовершенствованиями как в паровой машине, так и в корпусе, вооружении и снабжении [4. С. 65].

Перед отправлением В. А. Корнилова в Англию М. П. Лазарев вручил ему предписание, которое давало Владимиру Алексеевичу право самостоятельно на месте выбирать чертеж парохода и после утверждения его М. П. Лазаревым следить за постройкой корабля. «От Вас зависеть будет, — указывалось в предписании, — при заказе парохода избирание строителей и заводчиков из известных там по своему искусству и заведению людей» [3. С. 99]. Помимо наблюдения за постройкой «Владимира», В. А. Корнилову вменялось также в обязанность изучение всех нововведений на английских верфях и кораблях, в особенности способов постройки и крепления железных кораблей.

Получив от М. П. Лазарева предписание, капитан 1 ранга В. А. Корнилов в сентябре 1846 г. отправился из Кронштадта в Англию, куда прибыл в октябре. В Лондоне он сразу же, не теряя ни одного дня, приступил к выполнению задания.

Свою работу он начал с ознакомления с английскими верфями в целях выявления их потенциальных возможностей и качества постройки паровых судов. Он знакомился с оборудованием верфей, осматривал суды, находившиеся на стапелях и уже спущенные на воду. После этого Владимир Алексеевич вместе со своим помощником инженером-механиком Александровым приступил к разработке тактико-технического задания на постройку «Владимира». Несмотря на довольно обширные познания в области пароходного дела, В. А. Корнилов лично убедился, насколько трудно для офицера, воспитанного на опыте и традициях парусного флота, заниматься пароходным делом. В письме М. П. Лазареву он писал:



«Находясь при строении и потом командовав в продолжение службы моей почти всякого рода судами, начиная от тендера и до 120-пушечного корабля, я должен сознаться, что приступил к строению парохода “Владимир” как делу, совершенному для меня новому» [3. С. 76].

В. А. Корнилов все же успешно справился с трудностями, возникшими при разработке спецификации на постройку корабля. В составленном им тактико-техническом задании были учтены все требования и пожелания адмирала М. П. Лазарева и даже особенности Черноморского театра. Он считал, что для Черноморского флота нужен пароход, который бы «кроме морских и буксировальных качеств мог бы поместить значительный десант» [4. С. 67]. В соответствии с этим требованием В. А. Корнилов определил в задании размеры парохода и расположение на нем помещений, предназначенных для десантных войск.

Составленное В. А. Корниловым тактико-техническое задание было разослано руководителям государственных и частных верфей, и после того, как от них были получены отзывы и предложения, он выбрал наиболее выгодное предложение и подписал с этой фирмой контракт на постройку «Владимира». По завершении первого этапа своей командировки В. А. Корнилов направил М. П. Лазареву подробный отчет о проделанной им работе. М. П. Лазарев одобрил отчет и все изложенные в нем предложения и в ответе В. А. Корнилову написал: «По мере построения парохода и отделки его дозволяется по усмотрению капитана 1 ранга Корнилова делать изменения» [4. С. 69].

С закладки и до спуска «Владимира» на воду В. А. Корнилов ежедневно бывал на верфи и внимательно следил за постройкой корабля и за тем, как ведутся работы и нет ли каких-либо отклонений от утвержденного проекта. В. А. Корнилов, однако, не ограничивался лишь наблюдением за постройкой «Владимира»; он продолжал основательно изучать состояние английской судостроительной промышленности, новшества в кораблестроении и артиллерийском деле. Особенно детально Владимир Алексеевич изучил систему подготовки кадров для парового флота, и прежде всего командиров и инженеров-механиков.

По возвращении на родину В. А. Корнилов, творчески осмыслив английский опыт, первым в России поставил вопрос о подготовке командных кадров для отечественного парового флота. «Нельзя не сознаться, — писал он, — что при размножении пароходов в России русские механики столько же необходимы, сколько и самые пароходы. Стоит только подумать о возможности разрыва с Англией, и тогда придется нам пароходный флот за недостатком механиков ввести в гавань и разоружить» [4. С. 70].

Адмирал М. П. Лазарев, регулярно получая от В. А. Корнилова информацию о ходе строительства пароходофрегата «Владимир», давал ему дополнительные задания на размещение в Англии заказов на постройку других паровых судов с железным корпусом для Черноморского флота. В 1848 г. на английских верфях еще были заложены паровые суда «Эльбрус», «Тамань», «Сулин» и несколько паровых буксиров [3. С. 110—111].

В марте 1848 г. постройка «Владимира» была закончена. На ходовых испытаниях, которыми руководил В. А. Корнилов, фрегат развил скорость до 11 узлов и, как отмечал В. А. Корнилов в отчете, «прекрасно слушался руля» [3. С. 111].

В сентябре 1848 г. «Владимир» покинул Лондон и под командованием капитана 1 ранга В. А. Корнилова направился вокруг Европы в Черное море. Плавание по Атлантическому океану и Средиземному морю продолжалось около месяца и прошло благополучно. 17 сентября пароходофрегат «Владимир» прибыл в Одессу, где был торжественно встречен черноморскими моряками.

Первым новый корабль осмотрел адмирал М. П. Лазарев и дал ему высокую оценку. В своем отзыве он отметил, что «Владимир» «может быть образцом при постройке других военных пароходов» [4. С. 71]. Для В. А. Корнилова столь высокая оценка пароходофрегата таким авторитетным специалистом, как М. П. Лазарев, была особенно приятна, так как в постройку «Владимира» он вложил немало труда и творческой мысли.

Первым командиром «Владимира», по предложению В. А. Корнилова, был назначен капитан-лейтенант Н. А. Аркас, уже имевший некоторый опыт командования паровыми кораблями на Черном море [3. С. 107].

После возвращения на родину Владимир Алексеевич Корнилов за образцовое выполнение задания в Англии и безупречную службу на различных должностях в составе Черноморского флота по представлению адмирала Лазарева в декабре 1848 г. был произведен в контр-адмиралы, а вскоре после этого назначен начальником штаба Черноморского флота [3. С. 18].

## **Во главе штаба флота**

В 1849 г. в связи с переводом начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала Хрущева на должность командира Севастопольского порта перед главным командиром флота адмиралом М. П. Лазаревым встал вопрос о назначении нового начальника штаба. Вопрос был не из легких, так как на эту ответственную должность нужен был адмирал, имеющий отличные военно-морскую подготовку и организа-

торские способности, широкий кругозор, большой опыт командования кораблями в различных ситуациях, способный принимать ответственные решения и пользующийся авторитетом среди командиров кораблей и флагманов.

«Контр-адмиралов у нас много, — писал Михаил Петрович Лазарев, — но легко ли избрать такого, который соединил бы в себе и познание морского дела, и просвещение настоящего времени, которому без опасения можно было бы в критических обстоятельствах доверить и честь флага, и честь нации» [3. С. 115].

Адмирал М. П. Лазарев без всяких колебаний представил начальнику Главного морского штаба на эту должность контр-адмирала Владимира Алексеевича Корнилова, который, по его мнению, обладал всеми необходимыми качествами для того, чтобы занять эту важную и ответственную должность на флоте [3. С. 115—116].

В возрасте 43 лет, после 25 лет непрерывной службы на командных должностях, из них более семнадцати лет было проведено в плаваниях, контр-адмирал В. А. Корнилов становится начальником штаба Черноморского флота — ближайшим помощником адмирала М. П. Лазарева.

Новую должность В. А. Корнилов принял в апреле 1846 г. И сразу же с присущей ему энергией взялся помогать М. П. Лазареву в строительстве флота, наведении на нем порядка и укреплении его боеспособности [3. С. 18]. Будучи учеником и единомышленником Михаила Петровича Лазарева, В. А. Корнилов хорошо понимал и всемерно поддерживал ту линию, которую проводил командующий в вопросе повышения боеспособности флота.

Приняв новую для себя должность, В. А. Корнилов был поражен обилием бумаг, поступавших в штаб флота из Петербурга и исходивших из его канцелярии. Уже после первых дней службы в штабе Владимир Алексеевич записал в своем дневнике: «От бумаг пошла голова кругом... Трудно выдумать ловчее путаницы нашей отчетности». В 40-х годах через канцелярию штаба Черноморского флота прошло до 70 тысяч «входящих» и «выходящих» номеров, а толку от этого обилия бумаг, равно как и от всей отчетности вообще, было мало, отмечал М. П. Лазарев [4. С. 74].

Чтобы сократить поток бумаг и сделать управление более оперативным и гибким, Корнилов решил установить более тесную связь и личные контакты с командирами соединений, береговых частей и служб путем регулярных посещений их и проведения инспекторских смотров и проверок. М. П. Лазарев одобрил предложенные Владимиром Алексеевичем инспекторские смотры кораблей, соединений, портов, верфей, арсеналов, госпиталей и других береговых объектов, а также его желание участвовать в плавании кораблей и отрядов су-

дов, «занимая команды эволюциями и вообще морскою практикою» [4. С. 74].

Инспекторские проверки В. А. Корнилов начал с осмотра черноморских и азовских портов. В течение года он посетил Севастополь (причем многократно), Одессу, Очаков, Херсон, Галац, Тулчу, Измаил, Ялту, Феодосию, Керчь, Бердянск, Таганрог, Ейск, Новороссийск, Геленджик, Сухуми и другие порты. Простой перечень осмотренных В. А. Корниловым портов показывает, насколько интенсивно он проводил эту работу как начальник штаба флота.

При посещении портов В. А. Корнилов не допускал никаких торжественных встреч и парадности. Осматривая объекты, он старался беседовать не только с начальниками, но и с офицерами и матросами, чтобы лучше представить себе условия их службы и причины тех недостатков, с которыми он встречался в каждом порту и на каждом шагу. Все, что В. А. Корнилов наблюдал и что ему сообщали в беседах офицеры и матросы, он старался записывать, а по возвращении в Николаев докладывал М. П. Лазареву об обнаруженных им недостатках. Так он поступал после осмотра каждого порта.

Большинство недостатков относилось к сфере деятельности интендантского и строительного управлений, где особенно процветали казнокрадство, использование служебного положения в корыстных целях и беззаконие. М. П. Лазарев и В. А. Корнилов принимали самые строгие меры наказания в отношении конкретных виновников тех безобразий, которые творились в этих ведомствах флота, — вплоть до снятия их с должности, увольнения со службы и отдачи под суд, а вместо них назначали более способных, честных и энергичных офицеров.

Частые инспекторские поездки утомляли В. А. Корнилова, но он рассматривал их как своего рода отдых от огромного потока бумаг, который накатывался ежедневно, когда он находился в штабе флота. «В сотый раз — на пути в Севастополь, — писал Владимир Алексеевич своему брату, — но это мой отдых. Если б не эти поездки, то я бы захирел от дел правильного течения. Ты не можешь представить, до какой степени много поступает бумаг, и, по крайней мере, на сто бумаг девяносто девять самого пустого содержания. Чувствуешь, как тупеешь. И что самое печальное: встречаешь зло, видишь, что даже подлежишь за него ответу если не начальству, то совести, и вместе с тем видишь, что бессилён» [3. С. 139].

Наряду с осмотрами портов В. А. Корнилов систематически производил осмотры кораблей, и в первую очередь — тех, которые участвовали в боевых действиях у берегов Кавказа. Посещая эти корабли, В. А. Корнилов имел возможность «ознакомиться лично с теми из командиров и офицеров, которые подают наибольшую надежду для службы, равно как и уз-

нать тех, которые выполняют ее с нерадением или неспособностью» [3. С. 118]. Во время таких смотров он проверял организацию службы на кораблях, расписания, объявлял тревоги. Особое внимание обращал на морскую выучку личного состава и артиллерийскую подготовку комендоров. Благодаря инспекторским смотрам В. А. Корнилов добивался единообразия организации службы на кораблях и повышения их боеспособности.

Инспекторские смотры дополнялись, как правило, плаваниями отрядов судов под флагом начальника штаба флота. Обычно в состав подобных отрядов включалось до шести фрегатов, бригов и корветов. В море В. А. Корнилов лично руководил боевой подготовкой кораблей, производя с ними учения по маневрированию и артиллерийской стрельбе. Состав отрядов менялся с таким расчетом, чтобы пропустить через эти учения как можно больше кораблей. За время пребывания на посту начальника штаба Черноморского флота В. А. Корнилов посетил с целью инспекторских смотров, в том числе с выходом в море, более 50 кораблей [4. С. 78].

Таким образом, В. А. Корнилов, в отличие от многих начальников штабов флота того времени, предпочитавших отсиживаться на берегу, был плавающим начальником штаба, что давало ему возможность ближе познакомиться с офицерами кораблей и лучше видеть недостатки в боевой подготовке экипажей. Так, он обратил внимание на то, что экипажи малых кораблей, длительное время находившихся в плавании у берегов Кавказа, лучше подготовлены в морском отношении, нежели личный состав линейных кораблей. В. А. Корнилов предложил М. П. Лазареву посылать на малые корабли для стажировки офицеров и матросов линейных кораблей с тем, чтобы дать им практику в выполнении служебных обязанностей в длительных плаваниях и боевых действиях. М. П. Лазарев охотно поддержал разумное предложение своего начальника штаба, что позволило значительно повысить морскую выучку экипажей линейных кораблей — главной ударной силы парусного флота.

У обеспечения боеготовности флота немалую роль играет, как известно, своевременное пополнение кораблей младшими специалистами и офицерами. На Черноморском флоте имелись одна школа для подготовки артиллерийских и строевых унтер-офицеров (2-й учебный экипаж), в которой обучалось около 600 матросских детей, и в Николаеве штурманская рота, в которой готовили штурманов. Основное внимание в школе, выпустившей унтер-офицеров, обращалось на строевую подготовку, а занятиям по специальности не уделялось должного внимания. Посетив эту школу в 1849 г., В. А. Корнилов отметил: «Смотрел учебный экипаж, хороша и казарма, хорошо и хозяйство, мальчики

имеют веселый и бодрый вид. Жаль только, что <...> артиллерии учат кое-как» [4. С. 79].

Мало радости В. А. Корнилову доставила и штурманская рота. Изучив программу этого военно-морского учебного заведения и постановку учебного процесса, он пришел к выводу, что в роте «нет ни успеха наук, ни гимнастики, столь нужной для развития способностей... По осмотре экзаменовал желающих в юнкера: очень мало способных, другие из рук вон как слабо приготовлены, а мальчики уже не первой молодости» [4. С. 79].

Так как штурманская рота в Николаеве не могла удовлетворить потребности Черноморского флота в хорошо подготовленных штурманах, а существовавшая система подготовки их на кораблях из юнкеров, добровольно поступавших на флот из дворян, не давала желаемых результатов, то М. П. Лазарев и В. А. Корнилов в 1850 г. поставили перед Морским министерством вопрос об учреждении для Черноморского флота специальной юнкерской школы. И такая школа «в виде опыта» была создана в Николаеве в 1852 г. Попечительством над новым учебным заведением взял на себя В. А. Корнилов. Он лично разработал положение о школе, подобрал для нее опытных руководителей и воспитателей и участвовал в разработке программы. В положении о школе говорилось, что она имеет своим назначением дать «однообразное образование в науках, необходимых морскому офицеру» [4. С. 80].

В. А. Корнилов постоянно интересовался тем, как идут занятия в морской школе юнкеров, которую он «лелеял, как свое дитя». Он часто присутствовал на занятиях и участвовал в приеме выпускных экзаменов, помогал руководителям школы в создании учебно-лабораторной базы и внедрении наиболее рациональных педагогических методов обучения юнкеров. В одной из своих докладных записок Владимир Алексеевич писал: «Присутствуя на последнем публичном экзамене, <...> я заметил в воспитанниках недостаток наглядного знакомства с орудиями, станками и вообще всей артиллерийской принадлежностью. Будучи убежден, что преподаваемый предмет тогда только прочно вкореняется в понятиях и памяти учащихся, когда вместе с книжным объяснением он показывается им на самом деле, я имею честь просить сделать для школы флотских юнкеров модели орудий... Кроме того, отпустить одну бомбу, брандскугель, дальнюю и ближнюю картечь и вообще по одному из всех употребляемых в нашем флоте снарядов» [4. С. 81].

В. А. Корнилов уделял большое внимание и практической подготовке юнкеров во время учебной практики на кораблях. Он ежегодно плавал с гардемаринами Морского корпуса и юнкерами Николаевской школы и лично руководил их морской подготовкой: при этом подготовку будущих офицеров ориентировал на их службу как на парусных, так и на паровых кораблях.

В служебной деятельности В. А. Корнилова как начальника штаба флота большое место занимала гидрография, имевшая солидное хозяйство: дело навигационных карт, типографию, обсерваторию, специализированную библиотеку, а также довольно разветвленную сеть черноморских и азовских маяков. В. А. Корнилов глубоко вникал во все виды гидрографических работ, проводившихся на Черноморском театре, в том числе и в научную работу, связанную с исследованием Черного моря и его побережья. В 1847—1850 гг. на Черном море под руководством В. А. Корнилова лейтенантами Г. И. Бутаковым и И. А. Шестаковым была проведена на тендерах «Скорый» и «Поспешный» большая работа по изучению течений, глубин, отмелей, фарватеров, акваторий якорных стоянок, портов, навигационных ориентиров, ветров и других навигационно-гидрографических и метеорологических элементов Черноморского бассейна. Результатом этой работы явилось издание в 1851 г. «Лоции Черного и Азовского морей», которая являлась основным руководящим документом для моряков Черноморского флота вплоть до начала XX в. [4. С. 82].

В. А. Корнилов, будучи высокообразованным человеком, не только сам любил заниматься научно-исследовательской работой в области военно-морского дела, но и всячески поощрял научную работу командиров кораблей, в том числе и во время плавания. Он считал, что командиры, находясь в море, должны постоянно и внимательно следить за навигационной обстановкой и все сведения фиксировать в специальных журналах, чтобы впоследствии можно было бы употребить их на пользу гидрографии.

Объясняя командирам кораблей необходимость проведения такой научной работы, В. А. Корнилов писал: «Во время плавания командир обязывается при всяком случае поверять русские и иностранные карты; найденные погрешности, перемены, новые мели заносить в свой журнал, наполняя его и другими для гидрографии полезными сведениями, как-то: наблюдением над склонением компаса, над господствующими ветрами и течениями, об опасности при приближении к разным якорным местам; о снабжении, которое суда или флоты могут получить в разных портах, и другие всегда нужные замечания как о самих портах, так и о жителях, в них живущих. Если обстоятельства позволят, то, кроме заметок своих, командиру надлежит поручать штурманскому офицеру производить описи портов и берегов (с разрешения местных властей) и потом как свой журнал, так и произведенные описи представлять по окончании плавания в Гидрографический департамент» [4. С. 84].

В. А. Корнилов, будучи сам прекрасным штурманом, считал, что морские офицеры, независимо от своей специальности, при исполнении обязанностей вахтенного начальника

должны уметь определять местоположение корабля в море и вести прокладку на карте. Для этого он требовал от офицеров ежедневно тренироваться в навигационных вычислениях и определении места корабля.

Но особенно высокие требования Владимир Алексеевич предъявлял к подготовке штурманов, считая ее главнейшим фактором обеспечения навигационной безопасности плавания. Для стимулирования инициативы штурманов в повышении своей профессиональной подготовки он полагал, что «весьма было бы полезно ввести английское постановление о вычете с штурманских офицеров за требование лоцмана в своем порту и вознаграждение этих офицеров в случае, если они своими познаниями в чужих лоцмейстерских водах избавят корабль от требования иностранного лоцмана» [4. С. 84].

Все мероприятия по улучшению организации службы на кораблях, боевой подготовки, работы гидрографии, подготовки офицерских кадров и личного состава флота в целом проводились В. А. Корниловым с согласия и при поддержке адмирала М. П. Лазарева. Полное взаимопонимание между М. П. Лазаревым и В. А. Корниловым позволило добиться высоких результатов в боевой готовности Черноморского флота, который во всех отношениях стоял в то время выше «придворного» Балтийского флота.

В феврале 1851 г. адмирал М. П. Лазарев тяжело заболел и вынужден был уехать лечиться в Вену, где 11 апреля 1851 г. скончался. Смерть Михаила Петровича Лазарева тяжело переживал весь личный состав Черноморского флота, но с особой болью отозвалась она в сердце Владимира Алексеевича Корнилова, который в последние годы ближе всех стоял к М. П. Лазареву, являясь начальником штаба флота и его первым заместителем.

Преемником М. П. Лазарева на посту главного командира Черноморского флота и портов стал 70-летний генерал-лейтенант М. Б. Берх, назначенный на эту должность по личному указанию Николая I. Берх, в отличие от Лазарева, не был не только флотоводцем, но и опытным моряком, так как всю службу провел на второстепенных береговых должностях и никогда не командовал кораблями и соединениями.

В. А. Корнилову, по профессиональной подготовке и опыту службы стоявшему на голову выше М. Б. Берха, нелегко было работать с новым командующим, который так же, как и предшественник М. П. Лазарева, адмирал Грейг, больше заботился о личных интересах, чем о боеспособности Черноморского флота. Вступив в должность главного командира флота, Берх в первом же своем обращении к начальнику Главного морского штаба князю Меншикову в марте 1851 г. писал: «Осмелюсь испрашивать разрешения Вашей светлости на поднятие существующего чину моему флагу вице-адми-



рала с присвоением мне права на получение положенных морских столовых денег» [4, с. 86]. Просьба М. Б. Берха была удовлетворена. Вскоре он получил чин вице-адмирала и морские столовые деньги, но от этого не стал настоящим моряком, а Черноморский флот не приобрел достойного руководителя. И только благодаря неусыпным заботам начальника штаба В. А. Корнилова на Черноморском флоте продолжал поддерживаться образцовый порядок, установленный М. П. Лазаревым. В письме старшему брату Александру В. А. Корнилов в мае 1851 г. писал: «Я всем твержу, что теперь настоящее время выказать ему (Лазареву. — Авт.) нашу признательность и поддерживать дела в таком виде, чтобы самые недоброжелатели, если только есть, сознались, что все, что сделано Лазаревым в Черном море, сделано не только хорошо, но и прочно» [3. С. 144].

Хотя Берх и получил чин вице-адмирала, подчиненные не воспринимали его всерьез как командующего флотом. Он не имел никакого авторитета у офицерского состава, особенно у командиров кораблей и соединений, которые часто игнорировали исходившие от него распоряжения. Корнилов, понимая, к чему это может привести, нередко по своей инициативе дополнительно отдавал приказания, чтобы добиться выполнения указаний Берха. Из-за неспособности Берха как следует руководить флотом В. А. Корнилову приходилось работать за двоих, чтобы поддерживать боеспособность флота на высоком уровне, как это было при Лазареве. Потому ответственность Корнилова за состояние дел на флоте намного возросла, так как многими вопросами, которые ранее решал Лазарев, теперь приходилось заниматься ему самому. Он составлял ежегодные «программы плавания судов Черноморского флота», определявшие направление и конкретное содержание боевой подготовки корабельных соединений, разрабатывал дислокацию соединений и частей флота, производил инспекторские осмотры кораблей и портов, следил за состоянием вооружений кораблей и частей береговой обороны, контролировал перемещение офицерского состава, решал многие другие вопросы.

В штаб флота огромным потоком продолжали поступать документы из Петербурга и отчеты командиров кораблей, соединений и береговых частей о результатах плавания, учебных артиллерийских стрельбах, парусных учениях, крейсерстве у берегов Кавказа и т. п. Чтобы успевать просматривать и прочитывать такое огромное количество документов и еще находить время для регулярных осмотров баз и портов и выходов на кораблях в море для проведения учений, В. А. Корнилову приходилось работать с огромным напряжением сил. Сетую на тяжелые условия работы при Берхе, Владимир Алексеевич писал брату в ноябре 1851 г.: «На таком основании

у меня сил не хватает оставаться более полугода еще». Спустя еще несколько месяцев он с возмущением сообщал ему: «Мой главнокомандующий недавно возвратился из путешествия, и опять пошли недописанные или переписанные резолюции, докладные записки... Опять пошли борьба и ухищрения неутомимых негодяев здешнего гнезда опутать и завладеть болваном, брошенным царствовать над болотами нашими; опять зашевелились партии скрытых врагов покойного Михаила Петровича... И это все делается из-под юбки старой, слабоумной женщины, каков Берх» [3. С. 161—162].

Из содержания этих писем видно, что В. А. Корнилов, остро переживавшему за состояние боеспособности флота, приходилось не только работать за своего непосредственного начальника, но еще и бороться со всякого рода завистниками и интриганам, стремившимися скомпрометировать все лучшее, что сделал для Черноморского флота адмирал М. П. Лазарев, а заодно и Корнилова — его ученика и последователя.

Недоброжелатели у В. А. Корнилова — человека чести, не терпевшего казнокрадов и бездельников, — были главным образом среди офицеров береговой службы, особенно интендантского управления, которые, пользуясь покровительством Берха, вели против него и скрытую, и открытую борьбу. Однако большинство офицеров флота с большим уважением относились к Владимиру Алексеевичу. Один из его современников писал: «Корнилов был не только уважаем своими подчиненными за свои глубокие познания по всем отраслям морского и военного дела и за редкую справедливость к оценке подчиненных ему людей, но мы утвердительно говорим, что он был искренне любим всеми теми, кто сам честно служил... Правда, не любили его (но все-таки уважали) все же весьма немногие, у которых было рыльце в пушку» [Морской сборник. 1868. № 4. С. 28—29].

Неблагоприятная обстановка, сложившаяся после смерти М. П. Лазарева в верхнем эшелоне руководства Черноморского флота, не охладила отношения В. А. Корнилова к исполнению служебных обязанностей. Наоборот, будучи человеком долга, а по долгу службы — хранителем «чести флага и чести нации», он с еще большей энергией стал заботиться о боеспособности и боеготовности сил флота. В последние годы перед Крымской войной Владимир Алексеевич почти все время находился на службе. В 1852 г. в письме к своему товарищу контр-адмиралу Ф. Ф. Матюшкину он писал: «Теперь второй час ночи, а в шесть на ногах — и это почти всякий день» [4. С. 90].

Деятельность В. А. Корнилова как начальника штаба не ограничивалась лишь рамками интересов Черноморского флота. Он принимал также активное участие в деятельности

различных общефлотских комиссий и разработке ряда нужных для российского военно-морского флота руководящих документов, в частности, нового Морского устава. Как известно, первый Морской устав, написанный при личном участии Петра I, вышел в свет в 1720 г. С небольшими изменениями и дополнениями он просуществовал в отечественном флоте до середины XIX в. К этому времени произошли существенные изменения в области кораблестроения, вооружения, организации корабельных сил, в подготовке личного состава. Появились паровые суда с железным корпусом, и начался процесс постепенного перехода от парусного флота к паровому. Поэтому петровский Морской устав, написанный без малого полтора столетия назад, уже не мог отвечать требованиям флота. Жизнь настоятельно потребовала создания нового устава, и он был разработан в 1851—1853 гг. [4. С. 93].

Владимир Алексеевич принимал активное участие в подготовке к изданию этого основополагающего документа морского законодательства. К этой работе он был привлечен главным морским штабом как один из наиболее авторитетных и разносторонне подготовленных адмиралов флота России. Внимательно изучив проект нового Морского устава, Корнилов представил начальнику Главного морского штаба свои замечания, которые охватывали широкий круг вопросов, касающихся различных сторон флотской службы и обязанностей должностных лиц, аргументированные замечания, являвшиеся отражением его многолетнего служебного опыта и «убеждений о корабельном управлении», свидетельствовавшие о глубоком понимании им морского дела и желании распространить положительный опыт Черноморского флота на весь российский флот.

Главное внимание в замечаниях к проекту Морского устава В. А. Корнилов сосредоточил на вопросах управления флотом и организации боевой подготовки кораблей и соединений. Излагая свои взгляды на обязанности флагманов, он подчеркивал необходимость с их стороны постоянного контроля за боевой подготовкой соединения. Владимир Алексеевич считал, что флагман должен «делать смотр своим судам не менее как раз в месяц и требовать, чтобы то же исполняли подчиненные ему флагманы» [4. С. 93].

Придавая большое значение в воспитании офицерского состава личному примеру флагмана и состоянию его корабля, Корнилов считал необходимым, «чтобы исправное содержание корабля, на котором флаг его (флагмана) поднят, служило примером другим судам». Это была одна из замечательных традиций, характерных для всех выдающихся флотоводцев российского флота.

По историческому и личному опыту Корнилов знал, что успех управления силами флота решающим образом зави-

сит от уровня теоретической и практической подготовки флагманов. Поэтому он рекомендовал особое внимание обратить на подбор командующих дивизиями и эскадрами и необходимость повышения их знаний в процессе службы во всех вопросах, относящихся к управлению морскими силами и обучению подчиненных. Подчеркивая, например, важность артиллерийских знаний для флагманов, он писал: «Каждый адмирал, достигнув своего звания через командование своими судами, должен быть знаком с деталями морской артиллерии не менее каждого из морских артиллеристов» [4. С. 94].

Характеризуя качества, которыми должен обладать флагман, В. А. Корнилов особо подчеркивал умение поддерживать высокую боеготовность кораблей. Вступив в командование соединением, флагман обязан удостовериться, писал он, что «все суда находятся в полной готовности к походу и бою», а каждый командир «должен наблюдать, чтобы корабль его во всякое время, днем ли или ночью, состоял в совершенной готовности исполнить сигнал или следовать движениям старшего» [4. С. 94]. В. А. Корнилов считал, что высокая боеготовность корабля должна поддерживаться не только перед боем, но и после него, для чего «после сражения командир безотлагательно приводит корабль в такое состояние, чтобы вновь быть готовым к бою» [4. С. 94].

Важную роль в управлении силами флота В. А. Корнилов отводил также начальникам штабов дивизий, эскадр и флота в целом. «Начальник штаба, — писал он, — должен знать все намерения главнокомандующего, иначе он не будет в состоянии заменить его в случае смерти или передать его планы его преемнику» [4. С. 94]. Имея широкий кругозор, глубокие теоретические знания и большой практический опыт в области военно-морского искусства и штабной службы, В. А. Корнилов дал свою разработку статей в проекте Морского устава о начальнике штаба, в которых более обстоятельно осветил все стороны деятельности начальника штаба, широко используя при этом свой личный опыт.

В замечаниях и предложениях В. А. Корнилова по проекту нового Морского устава широкое освещение получили и многие другие вопросы, особенно те, которые относились к внутреннему распорядку на корабле и обязанностям командира, старшего офицера и вахтенного начальника.

В. А. Корнилов был единственным адмиралом, который выступил против телесных наказаний матросов. По мнению Владимира Алексеевича, офицеры корабля не должны обладать правом телесного наказания нижних чинов. В виде исключения он допускал телесные наказания только в отношении матросов, совершивших «важные проступки, то есть: воровство, буйство и грубость против старшего» [4. С. 96], предоставив это право исключительно командиру корабля или лицу, его заме-

няющему. И хотя В. А. Корнилов в этом вопросе не был до конца последователен, тем не менее его предложение запретить всем офицерам, кроме командира корабля, и то в исключительных случаях, применение телесных наказаний было смелым для того времени и характеризовало его как прогрессивного деятеля российского флота накануне Крымской войны.

Предвидя большое будущее паровых кораблей, Владимир Алексеевич настоятельно рекомендовал включать их в те статьи устава, в которых говорилось только о парусных кораблях. Командирами пароходофрегатом он предлагал назначать лишь тех офицеров, которые «своей службой на парусных судах командирами или в звании старших офицеров заслужили особенное внимание начальства» [История военноморского искусства. М., 1963. Т. 1. С. 134].

В последние годы перед Крымской войной В. А. Корнилов добился многого в деле повышения боеспособности Черноморского флота, но решить главную проблему флота — заменить отжившие свой век парусные корабли новыми, более совершенными паровыми винтовыми судами с железным корпусом ему, к сожалению, не удалось.

В связи с тем, что в западноевропейских странах, особенно в Англии и Франции, в конце 40-х — начале 50-х годов было развернуто строительство паровых кораблей с винтовым двигателем, которые по своим тактическим элементам превосходили колесные пароходы, В. А. Корнилов настаивал на строительстве для Черноморского флота винтовых паровых судов. Первый русский винтовой корабль «Архимед», как известно, был построен для Балтийского флота в 1848 г., но через два года при плавании в Балтийском море он разбился.

Благодаря настойчивости В. А. Корнилова удалось в начале 50-х годов добиться от Морского министерства разрешения на постройку для Черноморского флота 10 паровых судов с винтовым двигателем. Часть из них была заказана английским фирмам, другие же заложили на николаевских верфях [4. С. 104]. Но с началом Крымской войны корабли, строившиеся в Англии, были конфискованы и после завершения их постройки включены в состав английского флота, а те, которые строились в Николаеве, к началу войны не были достроены.

### **В начальный период Крымской войны**

Прошло немногим более двадцати лет с тех пор, как закончилась последняя русско-турецкая война. И вот в середине XIX в. на юге России вспыхнуло пламя новой, более крупной войны, известной в истории под названием

Крымской, или Восточной. В этой войне на стороне Турции против России выступили Англия и Франция, стремившиеся захватить черноморские проливы и уничтожить российский флот на Черном море. Правительство Турции, пойдя на сговор с Англией и Францией, рассчитывало с их помощью овладеть Крымом и Кавказом и таким образом вытеснить Россию с Черноморского побережья.

Царская Россия, в свою очередь, стремилась установить контроль над проливами Босфор и Дарданеллы и одновременно укрепить влияние среди славянских народов Балканского полуострова.

Таким образом, Крымская война явилась результатом столкновения Европы и Азии — политических и военных интересов России, с одной стороны, с другой — Турции и ее союзников, Англии и Франции.

Готовясь к войне против Турции, царское правительство допустило серьезный просчет в оценке международной обстановки и, в частности, в позиции, которую могли занять правительства Англии и Франции в назревавшей новой русско-турецкой войне. Следствием этого явились стратегические просчеты, и прежде всего в оценке соотношения сил сторон в предстоящей войне, особенно соотношения морских сил.

Царское правительство и высшее командование вооруженных сил страны при оценке соотношения сил не учитывали должным образом отсталость своих армии и флота по сравнению с вооруженными силами англо-французского блока. В то время как морские силы Англии и Франции имели более 50% паровых винтовых кораблей, в том числе и линейных, российский флот был в основном парусным. К началу Крымской войны он насчитывал 40 парусных линейных кораблей и 15 парусных фрегатов и только 16 паровых судов. Из них в состав Черноморского флота входили 14 парусных линейных кораблей, 6 парусных фрегатов, 4 корвета, 12 бригов и 7 пароходофрегатов [За. С. 21].

Таким образом, основное боевое ядро флота России составляли парусные корабли, тогда как у англичан и французов — паровые суда. У русских не было ни одного парового корабля с винтовым двигателем, а у англичан и фран-

цузов — все паровые корабли, в том числе линейные, имели винтовой движитель. И хотя российские парусные корабли, особенно Черноморского флота, имели высокий уровень боевой готовности, но они не могли вести борьбу на равных с современными паровыми винтовыми кораблями противника, обладавшими лучшими маневренными качествами по сравнению с колесными пароходофрегатами.

С весны 1853 г. отношения между Россией и Турцией приняли напряженный характер. В Мраморное море прибыли крупные морские силы Англии и Франции, готовые быстро прийти на помощь своему союзнику. По данным разведки, турецкие вооруженные силы вели интенсивные приготовления к войне и в любой момент могли совершить внезапное нападение на Россию.

Обстановка требовала принятия срочных мер по приведению кораблей и баз Черноморского флота в повышенную боевую готовность. Однако командующий флотом адмирал Берх по существу самоустранился от руководства флотом. Находясь в Николаеве, он занимался мелкими хозяйственными делами. В этой сложной военно-политической обстановке совершенно иначе действовал вице-адмирал В. А. Корнилов, который в целях предотвращения внезапного нападения противника установил постоянное наблюдение за передвижением турецких кораблей на Черном море и одновременно принял меры по приведению флота в боевую готовность.

В мае 1853 г. им была утверждена «Программа крейсерства между Босфором и Севастополем», которой Черноморский флот руководствовался при создавшейся напряженной обстановке перед войной и в начальный ее период [5. С. 58]. Разработанная по инициативе и под руководством вице-адмирала В. А. Корнилова Программа предусматривала три района постоянного крейсерства на театре. Основным из них являлся Босфор. Непрерывное наблюдение за Босфором и прибрежной акваторией между Варной и Амасрой обеспечивало своевременное обнаружение неприятельских кораблей в случае выхода их в Черное море. Второй район простирался вдоль побережья Кавказа — от Анапы до турецкой границы. Третий

район ограничивался треугольником, основанием которого являлась анатолийская морская коммуникация противника на участке между портами Синоп и Амасра, а вершиной — Севастополь.

План крейсерства был составлен так, чтобы обеспечивалось не только своевременное обнаружение выхода неприятельских кораблей из Босфора в Черное море, но и перехват их при движении в сторону Одессы, Севастополя и побережья Кавказа.

Систематическое патрулирование у побережья противника требовало привлечения основных сил флота, иначе невозможно было обеспечить непрерывность крейсерства. Для этой цели в составе Черноморского флота были сформированы две практические эскадры, в которые включались парусные корабли различных классов: линейные, фрегаты, корветы и др. Их состав менялся в зависимости от конкретных задач и обстановки. Первой эскадрой командовали вице-адмирал П. С. Нахимов, второй — вице-адмирал Ф. А. Юрьев [5. С. 58]. Остальные корабли были сведены в несколько небольших самостоятельных отрядов. Паровые корабли составляли отдельный отряд, который находился в ведении начальника штаба флота вице-адмирала В. А. Корнилова.

Небольшие отряды крейсерских сил, в которые входили фрегаты, корветы и бриги, постоянно держались в районах Босфора, анатолийских и кавказских берегов и вели наблюдение за противником. Практические эскадры поочередно маневрировали в средней части Черного моря — между Крымом и Анатолийским побережьем Турции. Занимая промежуточное положение между отрядами крейсеров и Севастополем, практические эскадры имели возможность в случае необходимости прийти им на помощь.

На отряд пароходофрегат возлагались задачи самостоятельной разведки в определенном направлении, обеспечения связи между отрядами крейсеров и практическими эскадрами и эпизодические нападения на побережье противника [РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 352. Л. 47.]. Независимость паровых судов от ветра делала их особенно ценными в штилевую погоду, когда парусные корабли не могли передвигаться, а связь между ними была необходима.



Одной из сложных проблем крейсерской службы являлось снабжение крейсеров, подолгу находившихся в плавании, продовольствием и пресной водой. Но и она была успешно решена путем организации снабжения крейсеров всем необходимым с крупных кораблей практических эскадр, что значительно повысило продолжительность пребывания крейсеров в море.

Подготовку кораблей к крейсерским действиям и практических эскадр к выходу в море контролировал лично вице-адмирал В. А. Корнилов. Так, после осмотра практической эскадры П. С. Нахимова он писал: «По удостоверению Нахимова, которого я посетил (это было в июле 1853 г.), эскадра имеет все нужное для военных действий; артиллерия в исправности, и при произведенной пальбе ядрами в бочку с флагштоком корабли палили особенно удачно. По моим собственным замечаниям, они в отношении к маневрам и управлению провели три недели в море с большой пользой» [1. С. 209].

Несение крейсерской службы в районе Босфора началось во второй половине мая 1853 г., за четыре месяца до начала войны с Турцией. 17 мая вице-адмирал В. А. Корнилов приказал командующему первой практической эскадрой вице-адмиралу П. С. Нахимову направить часть кораблей в крейсерство между Босфором и Севастополем. В предписании П. С. Нахимову указывалось, что для этой цели необходимо выделить три брига — «Язон», «Эней» и «Птолемей» — и два фрегата — «Кулевчи» и «Коварну», а остальные корабли эскадры должны были обеспечивать действия крейсерских сил, маневрируя недалеко от Севастополя. В этом же предписании указывалось на необходимость установления связи между отрядами крейсеров, действующими у Босфора и кавказских берегов [1. С. 203].

Первым для ведения разведки в район Босфора был послан пароходофрегат «Владимир», которым командовал капитан-лейтенант Г. И. Бутаков — большой знаток паровой техники. В течение трех дней Г. И. Бутаков вел наблюдения за Босфором и, не обнаружив турецких судов, вернулся в Севастополь [РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 352. Л. 33, 34.]. С этого разведывательного похода

«Владимира» началось систематическое крейсерство у побережья Турции.

По мере нарастания напряженности во взаимоотношениях с Турцией и угрозы возникновения войны интенсивность плавания кораблей, несших крейсерскую службу, возрастала; также принимались меры предосторожности на случай внезапного нападения противника. Так, 25 сентября 1853 г. адмирал А. С. Меншиков, назначенный командующим морскими и сухопутными силами России в Крыму, отдал приказ: «Крейсерам у Босфора и турецких берегов... перейти на меридиан Одессы и не простирасть крейсерства далее 43°20' широты, имея притом должную осторожность при встрече с сильнейшими турецкими судами».

4 октября 1853 г. турецкий султан Абдул Меджид, поддерживаемый Англией и Францией, заинтересованными в ускорении начала войны, объявил России войну. В это время Черноморский флот продолжал свои крейсерские действия в назначенных районах. Так, 5 октября адмирал М. Б. Берх отдал приказ П. С. Нахимову выйти в крейсерство в район пересечения меридиана Танханкут и 43° параллели, а остальным кораблям Черноморской эскадры находиться в Севастополе в полной боевой готовности к выходу в море в случае необходимости.

Перед выходом П. С. Нахимова из Севастополя вице-адмирал В. А. Корнилов 8 октября вручил ему приказ, в котором говорилось, чтобы он «во изменение ранее данных указаний распространил свое крейсерство к азиатскому берегу, между мысом Керемпе и портом Амасра, так чтобы быть на пути сообщения между Константинополем и Батумом... Эскадра может подходить на вид берегов, но не должна, без открытия неприязненных действий со стороны турок или повелений высшего начальства, начинать военных с ними действий».

В тот же день вице-адмирал В. А. Корнилов сообщил командующему обороной Кавказского побережья вице-адмиралу Л. М. Серебрякову, чтобы он обратил особое внимание на обеспечение безопасности крейсеров у восточных берегов, так как «по последним известиям, полученным из Константинополя, турецкое правительство предписало своим крейсерам и вообще военным судам с 9 ок-

тября при встрече с русскими военными судами быть сильнее их, нападать на них» [РГА ВМФ. Ф. 19. Ок 4. Д. 352. Л. 33, 34].

Одновременно было приказано повысить боевую готовность и на кораблях Черноморского флота, особенно тех, которые направлялись в крейсерство. Так, вице-адмирал Нахимов перед отправкой кораблей эскадры в крейсерство в приказе № 145 от 10 октября 1853 г. указывал командирам кораблей: «...Я нахожу нужным предложить... по выходе в море зарядить все орудия ядрами... Ружейные патроны иметь под рукой, так чтобы при тревоге легко было их раздать стрелковой и абордажной партиям... Держать постоянно часовых на салингах и о всяком показавшемся судне немедленно извещать адмирала. При встрече с турецкими судами первый неприязненный выстрел должен быть со стороны турок, но то судно или суда, которые на это покусятся, должны быть немедленно уничтожены» [1. С. 254].

С выходом в море командиры кораблей, выполняя требования этого приказа, приказывали зарядить пушки, приводили корабли в полную боевую готовность с тем, чтобы в любой момент можно было вступить с противником в бой.

Вице-адмирал В. А. Корнилов, так же как и его учитель М. П. Лазарев, был сторонником активных наступательных действий. Однако он понимал, что в осенне-зимний период из-за частых штормов небольшим кораблям, выполнявшим крейсерскую службу, будет трудно подолгу находиться в море. Это, естественно, отрицательно должно было сказаться на эффективности наблюдения за обстановкой на театре. Чтобы обеспечить своевременность обнаружения противника, Владимир Алексеевич предложил адмиралу А. С. Меншикову с началом войны занять с помощью десантов турецкие порты Синоп и Сизополь и использовать их в качестве маневренных баз для своих крейсерских сил. Однако А. С. Меншиков был противником решительных наступательных действий Черноморского флота и отверг смелый и вполне обоснованный план В. А. Корнилова [4. С. 108—109].

В обстановке нараставшей военно-политической напряженности В. А. Корнилова как начальника штаба флота

больше всего беспокоила мысль о внезапном нападении неприятельского флота на русские корабли и порты. После того как англо-французский флот в начале октября 1853 г. перешел из Мраморного моря в район Босфора, В. А. Корнилов, лучше, чем кто-либо другой из руководителей Черноморского флота, понимая последствия такого нападения, решил лично и безотлагательно произвести с помощью пароходофрегатом разведку в районе Босфора и проверить возможность скрытного проникновения англо-французских кораблей в Черное море.

В соответствии с этим решением штаб флота разработал план предстоящей разведывательной операции отряда пароходофрегатом под руководством В. А. Корнилова. Разведку предусматривалось провести по маршруту Севастополь—Кюстенджи—Сизополь—мыс Кефкен—мыс Керемпе—Одесса. Намеченный В. А. Корниловым маршрут позволял не только обследовать район Босфора, но и проконтролировать важнейшую морскую коммуникацию, соединявшую Константинополь с турецкой армией, развернутой на Дунае [РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 352. Л. 50.]. Но проведение этого важного оперативного мероприятия несколько запоздало.

11 октября 1853 г. на Дунае прозвучали первые пушечные залпы, возвестившие о начале войны. В этот день турецкие береговые батареи, установленные на берегу Дуная, обстреляли в районе крепости Исакчи корабли Дунайской военной флотилии, а 15 октября турецкие войска атаковали и захватили пограничный пост Св. Николая на Кавказе. 16 октября по Черноморскому флоту был объявлен приказ, в котором говорилось, что турецкие батареи обстреляли корабли на Дунае, что означало открытие противником военных действий против России. В связи с этим вице-адмирал В. А. Корнилов потребовал от командиров соединений, кораблей и всего личного состава флота «быть в совершенной готовности по первому сигналу к военным действиям» [РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 352. Л. 50.].

20 октября 1853 г. Россия объявила войну Турции. В тот же день адмирал А. С. Меншиков приказал вице-адмиралу В. А. Корнилову выйти во главе отряда пароходофрегатом на разведку по ранее разработанному им маршру-

ту. По завершении разведки пароходофрегатам предписывалось соединиться с эскадрой вице-адмирала П. С. Нахимова, находившейся в крейсерстве у Босфора, и проинформировать его о сложившейся обстановке на театре в связи с началом войны. Перед выходом в море В. А. Корнилову был вручен приказ адмирала А. С. Меншикова, в котором указывалось, что вице-адмиралу П. С. Нахимову «разрешается брать и разрушать турецкие суда, где бы он их ни встретил».

23 октября отряд кораблей в составе пароходофрегат «Владимир», «Громомосец», «Одесса» и «Херсонес» под флагом В. А. Корнилова вышел из Севастополя и направился вдоль западного побережья Черного моря в район Босфора. На подходах к проливу был обнаружен отряд турецких кораблей, состоявший из пяти фрегатов и нескольких транспортов. Пароходофрегаты приготовились к бою. Однако противник, заметив их, поспешил укрыться в глубине пролива. Оставив для наблюдения за Босфором пароходофрегат «Владимир» под командованием капитан-лейтенанта Г. И. Бутакова, 27 октября В. А. Корнилов возвратился в Севастополь. Но ненадолго. На следующий день с шестью парусными линейными кораблями он снова вышел к Босфору. 30 октября к ним присоединился «Владимир».

В течение нескольких дней В. А. Корнилов вел наблюдение за выходом из Босфора, но противник так и не появился. 4 ноября В. А. Корнилов отправил два линейных корабля в распоряжение вице-адмирала П. С. Нахимова, эскадра которого в то время лавировала возле анатолийского побережья Турции, а остальные парусные корабли направил в Севастополь. Сам же Владимир Алексеевич перешел на пароходофрегат «Владимир», чтобы еще в течение суток продолжить наблюдение за Босфором [10. С. 33]. Его по-прежнему беспокоила возможность скрытного проникновения в Черное море и внезапного нападения на силы флота и порты не только турецких кораблей, но и англо-французских, сосредоточенных в районе Босфора.

Ведя наблюдение за Босфором, В. А. Корнилов 5 ноября обнаружил недалеко от выхода из пролива турецкий пароход «Перваз-Бахри» и как старший на корабле при-

нял решение атаковать его. На «Владимире» сыграли боевую тревогу. Корабль приготовили к бою. «Владимир» имел на вооружении семь орудий среднего и малого калибра, тогда как на турецком корабле было установлено десять орудий, но меньшего калибра [1а. С. 206]. Приняв решение, В. А. Корнилов занял удобную позицию, которая позволяла отрезать путь отхода турецкому кораблю в Босфор и принудить его к бою.

Бой начался в 10 ч на дистанции 10 кб на параллельных курсах. В первые же минуты хорошо натренированные Г. И. Бутаковым артиллеристы «Владимира» добились нескольких прямых попаданий. Около 11 ч «Перваз-Бахри» резко повернул вправо и направился к берегу в расчете выйти из боя. Однако «Владимир», сделав поворот на 90° вправо, снова продолжил бой. Вице-адмирал В. А. Корнилов, внимательно наблюдавший за боем и действиями командира «Владимира» и артиллеристов, заметил, что на корме неприятельского корабля нет орудий, и посоветовал Бутакову воспользоваться этим благоприятным обстоятельством, чтобы атаковать «Перваз-Бахри» с кормы.

Прекрасно подготовленный в тактическом отношении Г. И. Бутаков быстро выполнил маневр по смене позиции. «Владимир» зашел под корму противника и начал поражать его продольным огнем. «Перваз-Бахри» еще раз попытался уйти от преследования, но это ему опять не удалось сделать. Нанеся ряд серьезных повреждений пароходу в кормовой части, в 12 ч 45 мин «Владимир» вышел на правый борт «Перваз-Бахри» и, уменьшив дистанцию до одного кабельтова, усилил огонь, сосредоточив его по гребному колесу и паросиловой установке, чтобы лишить противника хода. Ведя артиллерийский огонь всем бортом, пароходофрегат нанес турецкому кораблю настолько серьезные повреждения, что он вынужден был в 13 ч спустить флаг и сдаться в плен [3. С. 209—211].

Таким образом, первый в истории бой паровых кораблей, продолжавшийся три часа, закончился победой пароходофрегата «Владимир». Этот бой показал бесспорное превосходство русских моряков над турецкими в обеспечении высокого темпа стрельбы и меткости огня, в морально-боевых качествах и прекрасное тактическое иску-

ство Г. И. Бутакова — командира корабля, умело сочетавшего маневр с ведением артиллерийского огня.

В. А. Корнилов в донесении адмиралу А. С. Меншикову об этом бое писал: «Капитан, офицеры и команда парохода “Владимир” вели себя самым достойным образом. Капитан-лейтенант Бутаков распоряжался как на маневрах; действия артиллерии были и быстры, и метки, чему лучшим доказательством служат разрушения, ими произведенные на неприятельском судне» [3. С. 213]. Победа «Владимира» над турецким пароходом «Перваз-Бахри» была также следствием хорошо организованной разведки в районе Босфора, которая проводилась по инициативе и под руководством вице-адмирала В. А. Корнилова.

Для Владимира Алексеевича победа «Владимира» имела особое значение. Во-первых, потому, что этот прекрасный во всех отношениях корабль был построен под его личным наблюдением и при активном участии и в первом же бою продемонстрировал свои высокие тактико-технические качества. Во-вторых, что он не ошибся, предложив адмиралу А. С. Меншикову назначить командиром «Владимира» капитан-лейтенанта Г. И. Бутакова как наиболее достойного этой должности офицера.

В знак признательности за вклад вице-адмирала В. А. Корнилова в первую победу Черноморского флота в Крымской войне «Перваз-Бахри» после ремонта в Севастополе был переименован в «Корнилов» [3 С. 215].

Умело организованные на Черноморском театре разведка и крейсерская служба перед началом войны и после того, как уже начались боевые действия на Черном море, позволили В. А. Корнилову собрать необходимую информацию о передвижении турецкого флота и ближайших намерениях противника в отношении Кавказа. Так, в первых числах ноября 1853 г., получив сообщение о выходе из Босфора в Черное море турецкой эскадры, направлявшейся к побережью Кавказа и укрывшейся от разыгравшегося шторма в Синопе, В. А. Корнилов передал эту информацию вице-адмиралу П. С. Нахимову, который со своей эскадрой крейсировал у анатолийского побережья Турции.

Чтобы проверить полученные разведанные, П. С. Нахимов направился к Синопу. 8 ноября, подойдя к Синопу-

ской бухте, он обнаружил на рейде турецкую эскадру, стоявшую на якоре под защитой береговых батарей. Эскадра состояла из 16 кораблей, некоторые из них были паровые. Имея сравнительно небольшие силы, П. С. Нахимов вначале решил ограничиться блокадой Синопа, чтобы не выпустить из него неприятельские корабли, а после прибытия ожидавшегося подкрепления из Севастополя атаковать и уничтожить турецкий флот в его собственной базе.

Атака турецкого флота на Синопском рейде была предпринята П. С. Нахимовым в полдень 18 ноября. И когда бой был уже в полном разгаре и подоженные огнем русской бомбической артиллерии турецкие корабли один за другим стали выбрасываться на берег, к Синопу подошел вице-адмирал В. А. Корнилов с отрядом пароходофрегат в составе «Одесса», «Крым» и «Херсонес» [2. С. 225].

Когда пароходофрегаты приблизились к Синопу, В. А. Корнилов заметил неприятельский пароход «Таиф», вышедший с Синопского рейда и удалявшийся в западном направлении. Как выяснилось впоследствии, на нем спасался военный советник турецкого флота англичанин капитан Слэд, которого в Турции называли Мушавер-пашой. Для перехвата парохода, имевшего 22 орудия и скорость 10 узлов, Корнилов выделил пароходофрегат «Одесса», на котором было шесть орудий. Несмотря на то, что «Одесса» почти в четыре раза уступала противнику в артиллерийском вооружении и могла дать ход лишь 8,5 узлов, она все же попыталась вступить с ним в бой. Но «Таиф», произведя несколько орудийных выстрелов с предельной дистанции, не принял бой, воспользовался преимуществом в скорости, оторвался от преследования и ушел в Константинополь [3. С. 126].

В. А. Корнилов был очень огорчен этим. Но зато он был бесконечно рад результатам Синопского сражения, в котором Черноморская эскадра под командованием вице-адмирала П. С. Нахимова уничтожила 15 из 16 турецких кораблей. Узнав об итогах его, В. А. Корнилов писал: «Битва славная, выше Чесмы и Наварина... Ура, Нахимов, М. П. Лазарев радуется своему ученику» [1. С. 315].

Выдающаяся победа в Синопском сражении, одержанная под руководством вице-адмирала П. С. Нахимова,



в значительной мере была подготовлена всей системой крейсерства Черноморского флота перед началом и в начале Крымской войны. Она позволила своевременно обнаружить передвижение турецкого флота на театре и укрытие его во время шторма в Синопе, а также быстро развернуть и сосредоточить необходимые силы Черноморского флота в районе Синопа.

Синопская победа Черноморского флота явилась последним крупным сражением, или, как ее иногда называют, — лебединой песней парусного флота. На смену ему пришел более совершенный паровой флот, подвергшийся первому и всестороннему боевому испытанию в Крымской войне, сыгравшей важную роль в его окончательном утверждении как основы военно-морской силы, а также в дальнейшем развитии паровых кораблей.

За умелое руководство боевыми действиями Черноморского флота в начальный период Крымской войны, завершившийся выдающейся Синопской победой российского флота, вице-адмирал В. А. Корнилов был награжден орденом Святого Владимира 2-й степени. В наградной грамоте, подписанной царем, говорилось: «...За отличные распоряжения ваши при военных действиях Черноморского флота всемилостивейше жалуем вас кавалером ордена Святого равноапостольного князя Владимира второй степени» [3. С. 217].

Уничтожение флота в Синопе и поражение армии Турции на кавказском направлении ускорили вступление Англии и Франции в войну. Убедившись, что Турция не может вести успешную борьбу с Россией собственными силами, англо-французское командование 23 декабря 1853 г. ввело свой флот в Черное море под предлогом защиты турецких коммуникаций, но фактически это означало вступление союзников в войну на стороне Турции. 9 февраля 1854 г. правительство России объявило о состоянии войны с Англией и Францией [5. С. 66].

Появление на Черном море англо-французского флота, наполовину состоявшего из современных паровых винтовых кораблей, привело к резкому изменению соотношения сил на Черноморском театре. Вице-адмирал В. А. Корнилов прекрасно понимал, что парусные корабли России не

могут вести успешную борьбу против огромного союзного парового флота, и принял ряд срочных мер по ускорению постройки заложенных в Николаеве паровых судов. В связи с ограниченным запасом каменного угля Корнилов поставил перед Главным морским штабом вопрос об увеличении его поставок для Черноморского флота. Одновременно им были приняты меры по ремонту парусных кораблей, поврежденных в Синопском сражении и изношенных в длительных крейсерских плаваниях.

Характеризуя состояние Черноморского флота, В. А. Корнилов писал в январе 1854 г.: «Корабли наши покуда не в полной готовности. Герои Синопа потребовали мачт новых и других важных рангоутных дерев, а старики надорваны усиленным крейсерством в глубокую осень и нуждаются в капитальных исправлениях; меры берем, но не легко исправить без запасов» [3. С. 217].

В соответствии с указаниями В. А. Корнилова в Николаеве и Севастополе развернулись широкомасштабные строительные и ремонтные работы. «Севастопольское адмиралтейство, — писал один из современников, — превратилось в огромный муравейник, в котором необычная деятельность не прекращалась несколько месяцев сряду, люди менялись, трудясь поочередно, работа кипела день и ночь, и корабли выходили на рейд один за другим» [4. С. 116]. Одновременно на николаевских верфях ускоренными темпами велись работы по достройке пароходофрегат. Три из них удалось ввести в строй. Таким образом, благодаря самоотверженному труду огромного коллектива рабочих, инженеров и моряков, работавших под постоянным наблюдением и руководством вице-адмирала В. А. Корнилова, ко второй половине февраля 1854 г. удалось восстановить боеспособность основной части Черноморского флота и подготовить корабли к решению поставленных задач.

Подготовка Черноморского флота к кампании 1854 г. велась без противодействия со стороны противника. Турецкий флот после Синопского сражения не предпринимал никаких активных действий, а англо-французский флот после кратковременного пребывания в Черном море вновь вернулся в Босфор.

Первый набег на Черноморское побережье России союзный флот совершил весной 1854 г. 10 апреля 19 линейных кораблей и 10 пароходофрегатом англо-французского флота обстреляли Одессу. После этого была предпринята попытка высадить морской десант. Однако, встретив сильный отпор со стороны русских береговых батарей, противник вынужден был отказаться от высадки десанта и уйти [2. С. 226].

Потерпев неудачу под Одессой, союзная эскадра через пять дней появилась в видимости Севастополя. В течение десяти дней, удерживаясь за пределами дальности стрельбы береговых батарей, она крейсировала на подходах к Севастополю, но не решалась атаковать город с моря. В связи с появлением крупных сил союзного флота в районе Севастополя Корнилов в приказе по флоту писал: «Появление англо-французской эскадры у самого входа в Севастополь требует со стороны судов флота особой бдительности и совершенной готовности в самое короткое время сняться с якоря и следовать для атаки неприятеля» [3. С. 240].

В. А. Корнилов и П. С. Нахимов всегда были сторонниками решительных наступательных действий. Но они также всегда трезво оценивали обстановку и не предпринимали опрометчивых действий, которые могли бы привести к неоправданной гибели кораблей и личного состава. Именно поэтому В. А. Корнилов, правильно оценив соотношение сил, не стал вступать в бой с мощной эскадрой паровых кораблей, длительное время маневрировавших в видимости Севастополя.

Однако в кампанию 1854 г. корабли, несмотря на присутствие в Черном море крупных сил союзного флота, не отстаивались в Севастополе, а вели активные боевые действия. Они вели разведку у побережья Крыма и Кавказа, противодействовали попыткам отдельных вражеских кораблей приблизиться к Севастополю, поддерживали связь между главной базой флота, Николаевом и Одессой, вели боевые действия на морских коммуникациях противника.

Особый интерес с точки зрения военно-морского искусства представляют набеговые действия пароходофрегатом, которые по инициативе В. А. Корнилова впервые предпринимались на удаленных участках вражеских ком-

муникаций. Эти действия паровых судов проводились в условиях, когда на Черном море господствовал англо-французский флот, однако он оказался не способным надежно защитить турецкие прибрежные морские коммуникации, что вызывало крайнее недовольство общественных кругов Англии и Франции.

В набеговых действиях участвовали пароходофрегаты «Владимир», «Эльбрус», «Тамань». Перед каждым выходом судов в море В. А. Корнилов лично осматривал их и инструктировал командиров. Опираясь на Севастополь, пароходофрегаты скрытно проникали в такие удаленные районы турецких коммуникаций, как Синоп, Босфор, Варна и др. Появляясь неожиданно для турок и союзников в этих районах, они наносили короткие внезапные удары по вражеским судам и быстро уходили в море.

Летом 1854 г. пароходофрегаты «Владимир» и «Эльбрус», выйдя из Севастополя, совершили скрытный переход к азиатскому побережью Турции и нанесли внезапный удар по прибрежной коммуникации противника, уничтожили шесть вражеских судов и благополучно вернулись в Севастополь [36. С. 383—384]. Набеги пароходофрегат на прибрежные коммуникации держали турок в постоянном напряжении. «Воображаю, — писал один из участников похода, — какие ужасы ходят в Константинополе о нашем (первом) партизанском набеге и с какими прибавлениями и украшениями передаются эти новости из уст в уста».

Решая боевые задачи, В. А. Корнилов не забывал и о повседневной боевой подготовке кораблей и соединений Черноморского флота. Несмотря на то, что велась война и на театре господствовал англо-французский флот, корабли и эскадры постоянно выходили в море на учебные стрельбы и для отработки маневрирования.

Для лучшей организации боевой подготовки крупных артиллерийских кораблей В. А. Корнилов в июне 1854 г. свел все линейные корабли в четыре отряда (по три корабля в каждом отряде). Эти отряды поочередно выходили из Севастополя в море для отработки учебных задач. После возвращения отряда в базу на смену ему выходил другой и т. д. И так продолжалось до второй половины

августа. Подводя итоги боевой подготовки кораблей и соединений Черноморского флота, вице-адмирал В. А. Корнилов в приказе от 18 августа 1854 г. писал: «Удовлетворительное состояние морских работ на кораблях дает возможность прекратить ежедневный выход корабельного отряда для крейсерства в виду Севастополя... Объявляя о сем прекращении крейсерства корабельных отрядов, пользуюсь случаем, чтобы объявить флагманам, командирам, офицерам и командам признательность начальства за то усердие, с которым корабли в продолжение трех месяцев поддерживали крейсерство» [ба. С. 177—178].

Таким образом, непрерывная боевая подготовка Черноморского флота, проводившаяся под руководством вице-адмирала В. А. Корнилова, обеспечивала поддержание боеспособности кораблей на достаточно высоком уровне и позволяла им даже в сложной боевой обстановке вести успешную борьбу с одиночными кораблями и судоходством противника в Черном море.

В течение всего летнего периода 1854 г. под Севастополем происходили бои пароходофрегатом с англо-французскими судами, которые, как правило, заканчивались быстрым отходом противника от Севастополя. Например, бой 3 июня 1854 г. отряда пароходофрегатом под командованием контр-адмирала А. И. Панфилова с тремя английскими и французскими пароходофрегатами закончился бегством последних [2. С. 227]. В боях с англо-французскими паровыми кораблями у Севастополя зародилась и начала развиваться тактика парового флота России.

### **Организатор обороны Севастополя**

Вице-адмирал В. А. Корнилов, считая, что одним из главных объектов атаки англо-французского флота может стать Севастополь, еще задолго до высадки союзников в Крыму обратил самое серьезное внимание на укрепление обороны города с моря. Интенсивные работы по усилению обороны Севастополя с моря начали проводиться в конце 1853 г. В декабре по указанию В. А. Корнилова моряки трех линейных кораблей установили в глубине Севастопольского рейда три новые батареи, названные «Парижской», «Святославской» и «Двенадцатиапостоль-

ской» — по наименованиям кораблей, экипажи которых сооружали батареи. Позже для обстрела входов на рейд начали строительство еще двух батарей также силами личного состава кораблей. Чтобы затруднить плавание неприятельских кораблей в районе Севастополя, были потушены все маяки и уничтожены навигационные знаки и вехи. Из мачт, перевязанных якорными цепями, соорудили бон, который преградил вход на рейд. Для наблюдения за передвижением кораблей противника в районе Севастополя на южном берегу Крыма, на участке между мысами Сарыч и Лукул, развернули несколько дополнительных наблюдательных постов. В целях лучшей организации взаимодействия между корабельной и береговой артиллерией при совместном отражении нападения противника с моря на внешние приморские береговые батареи были выделены с кораблей офицеры связи. Управление огнем корабельной и береговой артиллерии осуществлялось флажными сигналами, которые поднимались на флагманском корабле «Великий князь Константин». На рейде неслось постоянное дежурство пароходофрегатами, в задачу которых входило контролировать действия всех судов, подходящих к Севастополю с моря [4. С. 116—117].

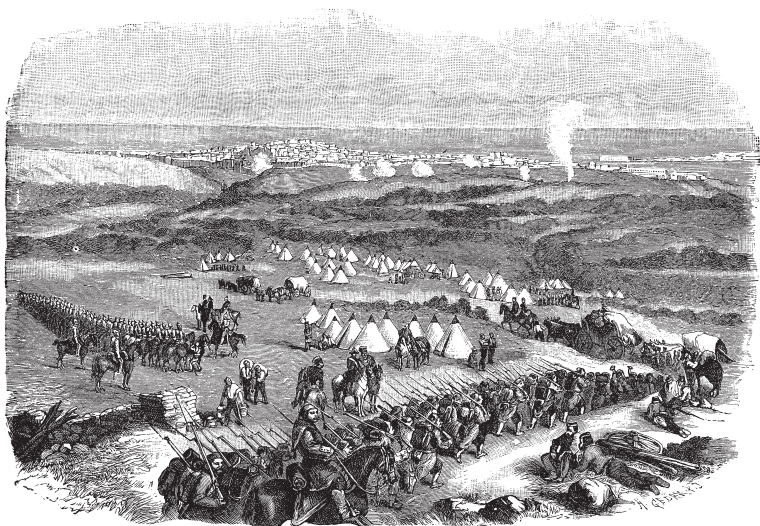
Под руководством В. А. Корнилова штаб флота разработал специальные тактические документы, которыми должны были руководствоваться защитники Севастополя в случае нападения на него англо-французов с моря. В них по существу были изложены взгляды В. А. Корнилова на вопросы обороны базы флота и задачи, которые должны решать корабли при обороне базы, и способы действий кораблей при этом. В инструкции В. А. Корнилова предусматривалось четыре варианта возможных действий англо-французского флота против Севастополя:

атака кораблей с моря с одновременной высадкой десанта в целях захвата внешних приморских батарей;

внезапная высадка десанта для захвата приморских батарей с целью открыть доступ своим кораблям на рейд;

атаки кораблей, стоящих на рейде, с помощью брандеров;

артиллерийский обстрел Севастополя и стоящих на рейде кораблей с дальних и средних дистанций [3. С. 226—233].



*Общая картина осадных работ  
под Севастополем*

Из четырех вариантов возможных действий противника против Севастополя и находившихся в нем кораблей В. А. Корнилов наиболее вероятным считал внезапное нападение на внешние приморские батареи (Константиновскую и № 10) с последующим прорывом кораблей в Севастопольскую бухту. В этом случае, по мнению В. А. Корнилова, особую опасность представляли паровые суда, которые могли прорваться на рейд под покровом ночи или днем в плохую видимость. «Быстрота, с которой пароходы могут переноситься с места на место, и определительность их плавания, — писал Корнилов, — особенно благоприятствуют внезапным атакам» [3. С. 230].

Для защиты Севастополя от внезапного нападения противника с моря В. А. Корнилов предложил ряд хорошо продуманных мероприятий, которые предусматривали: развертывание сети береговых постов для наблюдения за подходами с моря в целях информирования командования о передвижениях неприятельских кораблей в районе Севастополя; поддержание повышенной боевой готовности приморских батарей к отражению возможных внезап-

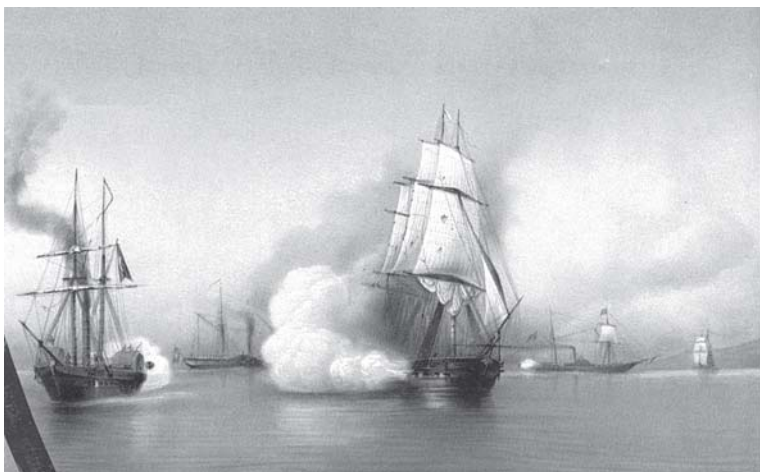
ных атак противника; взаимодействие береговой и корабельной артиллерии при отражении внезапных атак; создание отрядов гребных судов для уничтожения десантно-высадочных средств противника; назначение пароходофрегатов для поддержки гребных судов и нападения на паровые суда противника [4. С. 118].

В. А. Корнилов разработал два варианта боевого расписания кораблей и береговых частей флота для отражения атаки противником Севастополя со стороны моря и суши. В каждом из этих вариантов перечислялись конкретные силы, средства, задачи и способы их решения. Для отражения атаки с моря основные корабельные силы Черноморского флота были разделены на две эскадры. В первую эскадру, предназначенную для защиты Севастопольского рейда, входили восемь линейных кораблей, восемь фрегатов, несколько более мелких парусных судов и пять пароходофрегатов. Вторая эскадра предназначалась для защиты гавани. Она имела пять линейных кораблей и четыре пароходофрегата [3. С. 219—220].

В. А. Корнилов, будучи сторонником активной обороны главной базы флота, предусматривал не только использование корабельных сил с якорных позиций в Севастопольской бухте, но и выходы кораблей в море для атаки неприятельских судов на подходах к Севастополю. В приказе об усилении бдительности и повышении готовности кораблей к выходу в море в целях атаки противника он писал: «Появление англо-французской эскадры у самого входа в Севастополь... требует со стороны судов флота особой бдительности и совершенной готовности в самое короткое время сняться с якоря и следовать для атаки неприятеля» [3. С. 240].

По мере нарастания угрозы нападения на Севастополь В. А. Корнилов расширял масштабы своей деятельности по мобилизации всех сил и средств для укрепления обороны базы флота с моря и суши. Этого же он требовал и от своих помощников. Особенно большую помощь В. А. Корнилову оказывал вице-адмирал П. С. Нахимов. По всем вопросам, связанным с укреплением обороны Севастополя, Владимир Алексеевич обычно советовался с ним. «Имея намерение ввести в употребление на флоте что-нибудь но-





*Фрегат «Флора», атакованный турецкими пароходами  
у берегов Пицунды 6 ноября 1853 г.*

вое, — писал один из современников, — Корнилов всегда спрашивал предварительно мнение своего старого товарища (П. С. Нахимова. — *Авт.*)» [4. С. 116].

По указанию В. А. Корнилова пароходофрегаты вели систематическую разведку на театре. Неоднократно он сам выходил в море на пароходофрегате «Владимир», чтобы лично проверить обстановку в районе Севастополя и произвести рекогносцировку Крымского побережья между мысом Лукулл и Херсонесским маяком.

Владимир Алексеевич регулярно проверял боеготовность кораблей и береговых батарей к отражению внезапных атак противника, производил осмотр береговых укреплений и смотр морских команд, предназначенных для обороны базы с суши, решал широкий круг и других вопросов по укреплению обороны города с моря и суши, возникавших перед ним как перед организатором защиты Севастополя. Комплекс мероприятий, осуществленных в целях организации надежной обороны Севастополя и с сухопутного, и с морского направлений, непосредственным образом повлиял и на план действий экспедиционных войск союзников в Крыму.

## Высадка десанта союзников у Евпатории

1 сентября 1854 г. береговые наблюдательные посты донесли о движении огромного флота союзников в сторону Евпатории. Евпаторию, как вскоре стало известно, англо-французское командование избрало в качестве района высадки своего экспедиционного корпуса, предназначенного для захвата Севастополя. Высадить крупный морской десант непосредственно в Севастополе неприятель побоялся: овладеть главной базой Черноморского флота он решил ударом по Севастополю с суши и одновременной атакой кораблей с моря.

Посадка союзных войск на транспорты в Варне, переход судов морем и высадка десанта в Евпатории производились крайне неорганизованно и неумело. Переход десантного отряда морем не обеспечивался разведкой и необходимым охранением. Связь между отдельными отрядами транспортов, растянувшихся на много миль, отсутствовала.

Первый эшелон десанта, размещавшегося на 54 французских судах, в течение трех дней, не имея никакого охранения, находился без движения в море в ожидании выхода из Варны английских судов с главными силами десанта [10. С. 40]. Однако этот благоприятный момент не был использован русским командованием для атаки неприятельского десанта на переходе морем. Но эта непростительная пассивность не была грубой оперативной ошибкой ни В. А. Корнилова, ни П. С. Нахимова.

Вопрос о том, как следовало использовать флот в подобном случае, решали не они, а главнокомандующий сухопутными и морскими силами в Крыму адмирал А. С. Меншиков, который, в свою очередь, руководствовался указаниями Николая I, изложенными им в личном письме от 3 декабря 1853 г.: «Ежели точно англичане и французы выйдут в Черное море, — писал царь А. С. Меншикову, — с ними драться не будем, а пусть они отведают наших батарей в Севастополе, где ты их примешь салютом; иного они, может, и не ожидают. Высадки не опасаясь, а ежели бы попытка и была, то, кажется, и теперь отбить их можно; в апреле же будешь иметь всю 16-ю дивизию с ее артил-

лерией, бригаду гусар и конные батареи, более чем нужно, чтобы заставить их хорошо поплатиться» [РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 352. Л. 92].

Николай I, будучи уверенным в неприступности Севастополя с моря и считая, что Меншиков имеет достаточно сухопутных сил для отражения наступления союзного десанта на побережье Крыма, был против активного использования Черноморского флота в борьбе с англо-французским флотом на Черном море. Поэтому князь Меншиков, слепо выполнявший любые распоряжения царя, запретил использовать Черноморскую эскадру для атаки союзного десантного отряда на переходе его морем. Адмирал А. С. Меншиков не воспользовался также и благоприятным случаем для атаки неприятельских транспортов с десантными войсками, когда они в ожидании высадки в течение суток находились без движения в районе Евпатории. Вице-адмирал П. С. Нахимов по собственной инициативе и с одобрения В. А. Корнилова пытался выйти в море и атаковать англо-французско-турецкий десант в момент высадки его в Евпатории. Но противный ветер не позволил парусным кораблям выйти из Севастополя. Для отражения высадки неприятельского десанта не была использована также полевая армия, которую А. С. Меншиков развернул на рубеже р. Альма в ожидании подхода противника.

Таким образом, военно-техническая отсталость России, выразившаяся в отсутствии достаточно сильного современного парового флота, и серьезные ошибки адмирала А. С. Меншикова — главнокомандующего вооруженными силами России в Крыму — позволили англо-французскому командованию высадить экспедиционные войска без боя.

Завершив высадку, войска противника начали продвигаться вдоль побережья в сторону Севастополя. 8 сентября 1854 г. на р. Альма произошло первое сражение с союзной армией. В Альминском сражении принимал участие батальон моряков под командованием капитан-лейтенанта Рачинского, который оборонял деревню Бурлюк [З. С. 300]. Исход этого сражения решило качественное превосходство оружия англо-французов. В то время как русские были вооружены гладкоствольными ружьями с дальностью стрель-

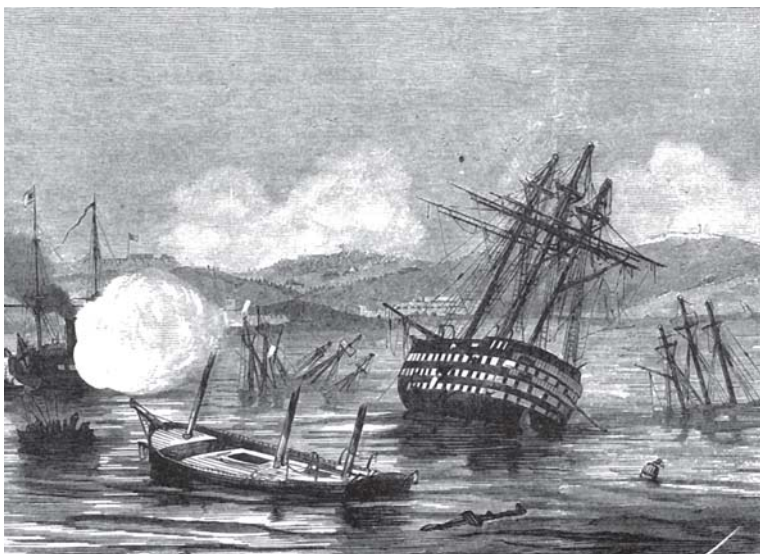
бы 300 шагов, неприятель имел на вооружении нарезные ружья, стрелявшие на 1200 шагов, т. е. в четыре раза дальше. И несмотря на мужество и отвагу, проявленные русскими солдатами, войска вынуждены были оставить позиции на р. Альма и отступить к Бахчисараю.

### **Затопление кораблей**

На следующий день после Альминского сражения главнокомандующий князь А. С. Меншиков, опасаясь прорыва союзного флота в Севастополь, приказал В. А. Корнилову подготовить часть кораблей к затоплению, чтобы преградить неприятельскому флоту доступ на Севастопольский рейд, а их артиллерию и команды использовать для усиления обороны базы с суши [3. С. 23].

В тот же день В. А. Корнилов собрал военный совет из флагманов и капитанов, чтобы обсудить вопрос о том, как следует поступить с флотом в сложившейся обстановке. В. А. Корнилов на этом совещании высказался за решительные действия — предложил выйти в море и атаковать противника даже в том случае, если эта атака закончится гибелью Черноморской эскадры. Однако большинство офицеров на этот раз не поддержало своего начальника штаба, считая, что в сложившейся обстановке более целесообразно флот использовать для усиления обороны Севастополя [4. С. 126—127]. Не согласился с предложением В. А. Корнилова и князь А. С. Меншиков, который в категорической форме потребовал немедленно затопить суда в Севастопольской бухте и в случае невыполнения данного приказа пригрозил начальнику штаба флота отправить его в Николаев. Корнилов вынужден был исполнить этот нелегкий для него приказ [3. С. 23].

Выполнив приказ главнокомандующего, В. А. Корнилов обратился к гарнизону Севастополя с призывом: «Товарищи. Войска наши после кровавой битвы с превосходящим неприятелем отошли к Севастополю, чтоб грудью защитить его. Вы пробовали неприятельские пароходы и видели корабли его, не нуждающиеся в парусах. Он привел двойное число таких, чтоб наступить на нас с моря; нам надобно отказаться от любимой мысли — разразить врага на воде. К тому же мы нужны для защиты города,



*Потопление пяти парусных линейных кораблей и двух фрегатов поперек входа в бухту, чтобы не допустить паровых кораблей противника на внутренний Севастопольский рейд*

где наши дома и у многих семейства. Главнокомандующий решил затопить 5 старых кораблей на фарватере... Грустно уничтожать свой труд: много было употреблено наших усилий, чтобы держать корабли, обреченные жертве, в завидном свету порядке, но надобно покоряться необходимости. Москва горела, а Русь от этого не погибла, напротив, стала сильнее» [3. С. 258].

Из обращения Корнилова к личному составу севастопольского гарнизона видно, что он в корне изменил свое первоначальное решение о бое с англо-французским паровым флотом в открытом море, считая его бессмысленным, и согласился с мнением тех офицеров, которые предлагали использовать корабли для усиления обороны Севастополя.

Прослужив в Черноморском флоте около 30 лет и пройдя в его рядах славный путь от лейтенанта до вице-адмирала и начальника штаба флота, В. А. Корнилов должен был отдать приказ подчиненным о затоплении кораблей. Затоп-

ление их с большой болью было воспринято черноморскими моряками, как теми, кто вообще выступал против этого акта, так и теми, кто считал это решение единственно правильным и необходимым в сложившейся обстановке.

В ночь на 11 сентября 1854 г. семь наиболее устаревших кораблей, из них пять линейных и два фрегата, по указанию В. А. Корнилова были выведены в назначенные места у входа в Севастопольскую бухту и затоплены. Снятые с них пушки и команды были использованы для укрепления обороны Севастополя с суши [3. С. 23].

«Трудно вообразить, — писал один из участников этого драматического события, — это грустное чувство при виде погружающегося родного корабля. Корабль не есть просто соединение дерева, железа, меди и снастей, нет — это живое существо, способное понять все хлопоты, старания, труды о нем и отблагодарить вас с полной благодарностью» [4. С. 127].

### **Оборона Севастополя**

После победы в Альминском сражении союзная армия двинулась к Севастополю. Первоначально противник намеревался нанести удар по главной базе флота с северной стороны, но затем изменил направление удара на южное, с которого Севастополь был защищен хуже. Для базирования своих кораблей англичане использовали Балаклаву, французы — Казачью и Камышевую бухты. Заняв эти пункты, союзные армия и флот начали готовиться к достижению цели Крымской кампании — захвату Севастополя, который стал превращаться в главный объект длительного и упорного противоборства сторон.

Вступив в командование силами обороны Севастополя, В. А. Корнилов 13 сентября объявил город на осадном положении. Генерал-лейтенант Моллер, назначенный Меншиковым командующим Севастопольским гарнизоном, своим приказом обязал «всех начальников войск исполнять все приказания вице-адмирала Корнилова» [4. С. 171].

Одной из первых мер В. А. Корнилова как руководителя обороны Севастополя было усиление войск гарнизона за счет перевода на берег корабельных команд. По его приказам вначале было сформировано 17 морских бата-



*Герой обороны Севастополя  
матрос Петр Кошка (в центре)  
среди участников обороны крепости*

льонов общей численностью 12 тыс. человек [4. С. 129]. Затем число морских батальонов было увеличено до 22. Первые батальоны формировались из моряков различных кораблей по мере перехода их на берег, но в дальнейшем по указанию В. А. Корнилова они были переформированы на основе сохранения единства корабельных экипажей во главе со своими командирами. Это облегчало управление батальонами и главное — повышало в бою стойкость моряков и взаимную поддержку их, основанные на дружбе и сплоченности моряков, сложившихся на кораблях в длительных плаваниях и походах.

На защиту родного Севастополя В. А. Корнилов призвал также и его жителей. «По первому призыву его о высылке рабочих людей для постройки укреплений на северной стороне, — писал современник, — весь Севастополь ожил и стал на ноги» [11. С. 94].

Обращаясь к защитникам Севастополя, призванным строить укрепления, а затем защищать город, В. А. Корнилов говорил: «...Нам некуда отступать, позади нас море, впереди неприятель... Пусть музыканты забудут играть ретираду (отступление. — *Авт.*) — тот изменник, кто

протрубит ретираду! И если я сам прикажу отступить — коли меня» [5а. С. 22].

Защитники Севастополя с огромным подъемом встретили призыв Корнилова ускорить работы по возведению оборонительных сооружений на северной и южной сторонах города. Они возводили укрепления и устанавливали новые батареи из пушек, снятых с затопленных кораблей. «Работали, — писал один из участников обороны, — не переводя дыхания, и день и ночь, и в два дня южная оборонительная линия была уже неузнаваема. Все кинулись к бастионам, стар и млад, стараясь помогать своим же родным матросикам, кто отцу, кто дядьке. Кто имел лошадь — отдал ее на бастион возить снаряды и землю; дети тащили лопаты; женщины носили воду и пищу... В первые дни появления врага, пока южная сторона не укрепилась твердо, женщины копали землю на бастионах» [5а. С. 22].

Укрепления на северной и южной сторонах города возводились под непосредственным руководством В. А. Корнилова и П. С. Нахимова, которым большую помощь оказывали Тотлебен, являвшийся крупным специалистом по фортификационным работам, и В. И. Истомин, исполнявший обязанности начальника штаба северной оборонительной линии.

Благодаря огромным усилиям солдат, матросов и жителей Севастополя в короткий срок удалось значительно усилить оборону города с суши. За три недели под Севастополем было сооружено свыше 10 новых батарей с 340 орудиями [4. С. 137]. «В продолжение короткого времени, — отмечал В. А. Корнилов в приказе от 3 октября 1854 г., — неутомимую деятельностью всех, и офицеров, и нижних чинов, выросли из земли сильные укрепления, и пушки старых кораблей расставлены на этих грозных твердынях» [3. С. 267].

Оставшиеся в строю парусные корабли и парусно-фрегаты было решено использовать для усиления обороны города с моря и артиллерийской поддержки сухопутных войск. Для этого все они были расписаны по огневым позициям, которые назначались с учетом наиболее эффективного использования артиллерии и на самых ответственных участках обороны.





*Первая солдатская сестра милосердия  
Дарья Александровна*

Особое внимание как руководитель обороны Севастополя В. А. Корнилов уделил разработке инструкций и наставлений по использованию разнородных сил в обороне базы и способах их действий. В одной из первых инструкций, введенной в действие 26 сентября, Корнилов писал: «При дневной атаке батарейным огнем или при бомбардировании иметь необходимых людей при орудиях, кои по своему положению могут отвечать неприятелю; остальных же всех стараться расставить так или удалить, чтобы неприятельские ядра и бомбы как можно менее вредили войску» [3. С. 264]. В другой инструкции В. А. Корнилов вновь напоминал начальникам: «При предстоящей осаде и бомбардировании, как я уже объявлял, главная забота дистанционных и других начальников должна состоять в сбережении людей» [3. С. 265].

Забота В. А. Корнилова о подчиненных и их безопасности в предстоящих кровопролитных боях красной нитью проходит через все боевые инструкции, составлен-

ные им в период подготовки Севастополя к обороне. Эту же цель он преследовал, выступив в качестве одного из инициаторов широкого строительства блиндажей при создании сухопутной обороны города.

В приказах, инструкциях и наставлениях, разработанных и изданных В. А. Корниловым, давались подробные указания защитникам Севастополя об использовании артиллерии и стрелкового оружия, о способах отражения атак противника, о взаимной выручке в бою. Например, о применении артиллерии он писал: «При дневной атаке штурмованием артиллеристам должно быть внушено, чтобы палили в толпы или колонны по мере достижения ядрами или бомбами и гранатами, и когда неприятель подойдет на картечный выстрел, то картечью, продолжая действия даже и тогда, когда часть неприятеля ворвется; когда же он отобьет от орудий, то, не оставляя их, обороняться холодным оружием... Действовать артиллерией против неприятельских работ только тогда, когда ею можно принести действительную пользу; в других случаях стрелять без видимой пользы воспрещается» [3. С. 264].

В отражении атак противника важное значение имели стрелковые части. «Стрелки, — писал В. А. Корнилов, — обязаны держать беглый огонь, направляя его в подступающие массы, и когда неприятель взойдет в ров или на вал, то отражать его штыками, не покидая мест и не собираясь в кучки... При отбитии штурма войскам не увлекаться и не выходить из оборонительной линии, дабы не мешать действию артиллерии, которая должна преследовать отступающего неприятеля» [3. С. 264].

Вице-адмирал В. А. Корнилов был моряком и большим знатоком военно-морского искусства, но тактикой сухопутных войск он никогда не занимался. Однако, возглавив оборону Севастополя, он с большой ответственностью отнесся к выполнению возложенных на него обязанностей и в короткий срок, напряженно работая, преимущественно по ночам, настолько глубоко изучил тактику сухопутных войск, что смог разработать ряд тактических документов, сыгравших важную роль в подготовке войск к обороне Севастополя и в ходе самой обороны. Спустя полгода после начала обороны Севастополя П. С. Нахимов, отмечая важ-



*Черноморские пластуны*

ность разработанных В. А. Корниловым документов, писал: «Плод продолжительных трудов и глубоких соображений, увенчанный уже успехом, заслуживает только удивления» [4. С. 140].

Таким образом, к началу первой атаки союзными войсками Севастополь был почти полностью подготовлен к обороне с моря и суши. Войска гарнизона, усиленные моряками Черноморского флота, были развернуты на оборонительных рубежах и находились в полной боевой готовности к отражению наступления превосходящих сил противника. Большая заслуга в этом принадлежала вице-адмиралу Корнилову и Нахимову, под руководством которых гарнизон города и экипажи кораблей готовились к обороне главной базы флота.

В роли главного руководителя обороны Севастополя особенно ярко проявились высокие организаторские способности, огромная энергия, исключительная работоспособность и военный талант В. А. Корнилова, который смог в крайне трудной обстановке в короткий срок сплотить воедино усилия армии, флота и гражданского населения города для совместного отпора врагу.

С отходом главных сил армии от р. Альма к Бахчисараю вся тяжесть борьбы с огромной экспедиционной армией союзников, насчитывавшей более 60 тыс. человек,

и их флотом, имевшим около 90 боевых кораблей, из них свыше половины — паровых, легла на Севастопольский гарнизон (27 804 человека) и оставшиеся в строю корабли [РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 106. Л. 20—21].

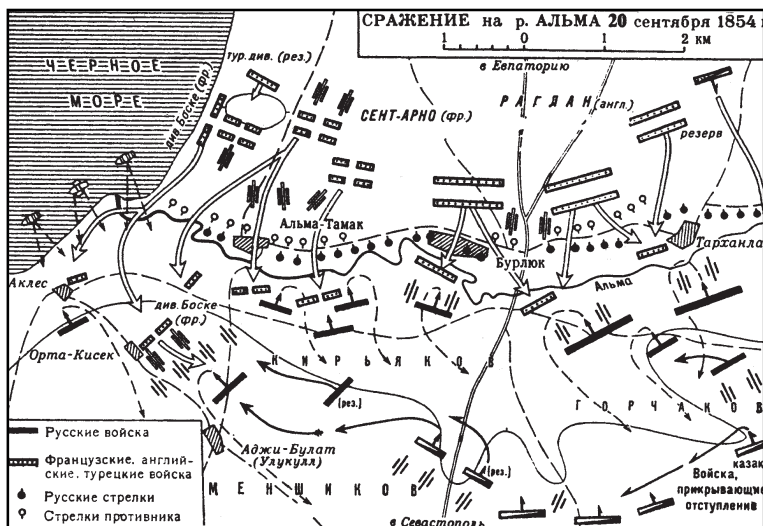
3 октября 1854 г. на военном совете союзного командования было принято решение произвести совместную атаку Севастополя силами армии и флота на рассвете 5 октября. Атаке должна была предшествовать мощная артподготовка с использованием сухопутной и корабельной артиллерии.

По усиленным приготовлениям в лагере союзников В. А. Корнилов правильно определил возможное время первой атаки Севастополя. 4 октября он предупредил защитников города о том, что «завтра будет жаркий день». Для отражения штурма он принял необходимые меры по обеспечению всех береговых батарей боеприпасами, а личный состав гарнизона привел в полную боевую готовность.

В последнем приказе перед боем В. А. Корнилов призывал воинов к взаимной поддержке и выручке в бою: «Помни каждый, что для успеха надо думать не о себе, а о товарище» [З. С. 267].

Будучи уверенным, что англо-французские и турецкие войска наступление на Севастополь начнут 5 октября, В. А. Корнилов решил упредить противника в открытии огня. Рано утром защитники Севастополя открыли мощный артиллерийский огонь, сосредоточив его на неприятельских батареях. В борьбе с ними активное участие приняли парусные линейные корабли «Гавриил» и «Ягудиил» и пароходофрегаты «Владимир», «Херсонес» и «Крым» [16. С. 81—108]. Огонь они вели в тесном взаимодействии с береговой артиллерией. Особенно успешно действовал отряд пароходофрегат под командованием капитана 2 ранга Г. И. Бугакова. Паровые корабли, не зависящие от направления и силы ветра, свободно маневрировали на ограниченной акватории Севастопольской бухты, выбирая для себя наиболее удобные позиции.

На передовые позиции В. А. Корнилов и П. С. Нахимов прибыли в первые минуты артиллерийской дуэли. Переходя с одной батареи на другую, они подбадривали артиллеристов. На передовых позициях Владимир Алексее-



Сражение на р. Альма 20 сентября 1854 г.

вич вел себя исключительно храбро, порой даже безрас- судно, без надобности рискуя жизнью. На просьбы офи- церов уйти в укрытие, он отвечал: «В такой торжествен- ный день я имею душевную потребность видеть всюду своих героев на поле их отличия... Раз другие исполняют свой долг, то почему же мне мешают исполнять мой долг» [5а. С. 25].

Огонь артиллерии был весьма эффективен, особенно в борьбе с французскими батареями. Несколькими мет- кими залпами был взорван пороховой погреб, что вызва- ло серьезное расстройство в рядах французских войск. Вскоре все французские батареи были подавлены, и они прекратили огонь. «В несколько часов, — писали Маркс и Энгельс, — русские заставили замолчать огонь француз- ских батарей, в течение всего дня вели почти равный бой с английскими батареями. Защита русских сильно отрез- вила победителей при Альме» [6б. С. 186].

Благодаря своевременно нанесенному упреждающему артиллерийскому удару замысел союзного командования, рассчитанный на уничтожение севастопольских укрепле- ний с помощью артиллерии, был сорван. Во второй поло-

вине дня англо-французские войска, не добившись успеха, прекратили обстрел укрепленных позиций.

Союзный флот, который по плану должен был открыть огонь с моря одновременно с обстрелом с берега, бомбардировку Севастополя корабельной артиллерией начал с опозданием на пять часов. В обстреле русских позиций участвовало 50 паровых и парусных кораблей, имевших на вооружении 2680 орудий. Корабли расположились перед Севастопольской бухтой в виде полукруга, в расстоянии 6—16 км от русских береговых батарей, прикрывавших вход в бухту [7. Л. 27].

Ответный огонь по кораблям противника вели пять береговых батарей (150 орудий) и пароходофрегаты «Одесса» и «Бессарабия». Многие корабли союзников получили повреждения, а некоторые из них имели от 50 до 200 прямых попаданий и были настолько серьезно повреждены, что вышли из строя [1а. С. 216].

Бой продолжался пять часов. Несмотря на огромное превосходство в артиллерии, союзный флот не смог добиться успеха и вынужден был прекратить огонь и отойти от Севастополя. Потерпев неудачу в борьбе с береговыми батареями обороны Севастополя, англо-французское командование отказалось в дальнейшем от использования флота для обстрела города с моря. Решающую роль в борьбе с деревянными кораблями неприятеля сыграли бомбические пушки береговых батарей.

Таким образом, первая попытка союзников овладеть Севастополем путем атаки его с суши и моря была сорвана героическими действиями защитников Севастополя. Но этот успех достался им нелегко. Защитники города понесли большие потери.

Но самой тяжелой утратой не только для Черноморского флота, но и для России явилась смерть В. А. Корнилова — организатора и руководителя обороны Севастополя. Смертельное ранение Владимир Алексеевич получил в 11 ч 30 мин на Малаховом кургане, который подвергался особенно сильной бомбардировке. Последними словами его перед потерей сознания были: «Отстаивайте же Севастополь» [3. С. 290]. Доставленный в госпиталь, он вечером того же дня скончался, произнеся пе-

ред смертью только одну фразу: «Я счастлив, что умираю за Отечество» [3. С. 308].

Похоронили В. А. Корнилова в склепе Морского собора Св. Владимира в Севастополе, рядом с могилой его учителя М. П. Лазарева. Впоследствии на Малаховом кургане, на месте, где В. А. Корнилов был сражен неприятельским ядром, ему был установлен памятник. Его именем назван один из крейсеров российского флота.

После гибели В. А. Корнилова оборону Севастополя возглавил не менее достойный сын Отечества, его близкий товарищ по совместной службе в Черноморском флоте, вице-адмирал Павел Степанович Нахимов.

\* \* \*

Владимир Алексеевич Корнилов прослужил в российском флоте более 33 лет и занял почетное место среди выдающихся флотоводцев отечественного военно-морского флота. Он внес большой вклад в развитие военно-морского флота, выступив вместе с адмиралом М. П. Лазаревым инициатором постройки паровых кораблей в России.

Как начальник штаба Черноморского флота он сыграл важную роль в укреплении боеспособности и повышении боеготовности его накануне Крымской войны. В. А. Корнилов оставил заметный след в развитии таких областей военно-морского искусства, как организация крейсерской службы и совместные действия армии и флота.

В. А. Корнилов был талантливым, высокообразованным и широко мыслящим человеком с аналитическим складом ума. Он был честным, порядочным, энергичным и справедливым начальником. В работе его отличали целеустремленность, умение видеть главное, а в действиях — решительность и исключительно ответственное отношение к своим служебным обязанностям и порученному делу. Всех, кто близко знал В. А. Корнилова, поражали его необычайная работоспособность и высокие организаторские способности. Он обладал особым чувством видеть главное в области науки и техники, за развитием которых внимательно следил и стремился использовать все новшества в интересах флота.

Почти всю военно-морскую службу Корнилов провел на Черноморском флоте под непосредственным руководством М. П. Лазарева и стал одним из любимых его учеников. Михаил Петрович первым распознал в молодом офицере способности, позволяющие стать крупным военно-морским деятелем. Он сыграл особенно большую роль в становлении В. А. Корнилова и как командира корабля и соединения, и как штабного офицера.

В. А. Корнилов получил большой опыт в управлении кораблем, обучении и воспитании личного состава. Корабли, которые он возглавлял, являлись образцовыми как по внешнему виду, организации службы и выучке личного состава, так и по боеспособности. Линейный корабль «Двенадцать Апостолов», которым в течение нескольких лет командовал Владимир Алексеевич, был лучшим по боевой подготовке в составе Черноморского флота.

В. А. Корнилов отличался безукоризненным умением управлять кораблем, высокой требовательностью к себе и подчиненным, сочетавшейся с постоянной заботой о них, особенно о матросах, которых, так же как и его учитель М. П. Лазарев, считал решающей силой в бою. Обладая широкими знаниями и организаторскими способностями, он добивался высоких результатов в обучении и воспитании офицеров и матросов, показывал личный пример самоотверженного служения флоту.

Заслугой В. А. Корнилова в обороне Севастополя явилось прежде всего то, что он подготовил город к обороне как с моря, так и с суши. Он смог сплотить войска гарнизона, моряков и гражданское население в единую монолитную силу, которая 349 дней и ночей сдерживала превосходящие силы союзных армий, оснащенных более совершенным оружием. И только ценой огромных потерь врагу удалось сломить сопротивление защитников Севастополя и овладеть главной базой Черноморского флота. И хотя В. А. Корнилов погиб на боевом посту при первой же бомбардировке Севастополя 5 октября 1854 г., его деятельность при подготовке главной базы флота к обороне позволила создать надежный фундамент для всех последующих оборонительных боевых действий. Разработанные им инструкции по совместному приме-



нению разнородных сил армии и флота и организации взаимодействия между ними использовались защитниками Севастополя в качестве основных руководящих оперативных-тактических документов на всем протяжении обороны города.

Таким образом, роль В. А. Корнилова как организатора и руководителя обороны Севастополя трудно переоценить, ибо его имя неразрывно связано со всей героической севастопольской эпопеей. И все же главными героями обороны Севастополя были простые солдаты и матросы, которые на своих плечах вынесли основную тяжесть одиннадцатимесячной осады Севастополя.

Отечественная историография уделила большое внимание изучению творческого наследия В. А. Корнилова в области развития военно-морского флота и военно-морского искусства. В 1947 г. Военное издательство выпустило в свет сборник документов и материалов «Вице-адмирал Корнилов», подготовленный Главным архивным управлением МВД СССР и Институтом истории АН СССР, в котором впервые довольно полно раскрывается многогранная деятельность Владимира Алексеевича Корнилова как выдающегося военно-морского деятеля нашей Родины. О жизни и деятельности В. А. Корнилова написан ряд очерков и научных статей. Наиболее значительной из них является работа Б. И. Зверева «Вице-адмирал В. А. Корнилов», изданная Крымиздатом в 1957 г. Роль В. А. Корнилова в развитии отечественного флота и военно-морского искусства отражена в советских энциклопедиях и трудах по истории Военно-Морского Флота России.

## Литература

1. Адмирал П. С. Нахимов: Документы. М., 1954.
- 1а. *Березин*. Морская тактика. СПб., 1970.
- 1б. *Богданович М.* Восточная война. СПб., 1876. Т. 3.
2. Боевая летопись русского флота. М., 1948.
3. Вице-адмирал Корнилов: Материалы для истории русского флота. М., 1947.
- 3а. *Горев В.* Война 1853—1856 гг. и оборона Севастополя. М., 1955.
- 3б. *Зайончковский А. М.* Восточная война 1853—1856 гг. СПб., 1913. Т. 1. Ч. 1.
4. *Зверев Б.* Вице-адмирал В. А. Корнилов. Симферополь, 1957.

5. *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1988.

5а. *Кровяков Н. С.* Русские моряки в Восточной (Крымской) войне. М., 1945.

6. *Лазарев М. П.*: Документы: В 2 т. М., 1952—1955.

6а. Материалы для истории обороны Севастополя и биографии Корнилова. СПб. 1859.

6б. *Маркс К., Энгельс Ф.* Сочинения. Т. 10.

7. Морской атлас. М., 1959. Т. III. Ч. 1: Описания к картам.

8. Морской сборник. 1855. № 12.

9. *Никульченков К. И.* Адмирал Лазарев. М., 1959.

10. *Петров М. А.* Обзор важнейших кампаний и сражений парового флота. Л., 1927.

11. Русская старина. 1885. № 47.

## Адмирал П. С. Нахимов

Адмирал П. С. Нахимов вошел в историю Российского военно-морского флота как пламенный патриот Родины, талантливый воспитатель моряков, любимец матросов и выдающийся военный руководитель, вписавший немало замечательных страниц в боевую летопись отечественного флота. Среди славных деяний прославленного флотоводца особое место занимают Синопская победа Черноморского флота и одиннадцатимесячная Севастопольская эпопея.

### В Морском корпусе

Павел Степанович Нахимов родился 23 июня 1802 г. в с. Волочек Вяземского уезда Смоленской губернии (ныне с. Нахимовское Андреевского района Смоленской области) в небогатой дворянской семье отставного майора Степана Нахимова [1. С. 3].

У Степана Нахимова было пять сыновей, и все они служили в военно-морском флоте, Павел по старшинству среди братьев был четвертым. Он с детства полюбил флот и решил стать морским офицером. В 1813 г., еще в 11-летнем возрасте, П. С. Нахимов подал прошение о зачислении его в Морской корпус. Однако из-за отсутствия вакантных мест ему было отказано в приеме, и только спустя два года, в 1815 г., он смог стать кадетом Морского корпуса в Санкт-Петербурге [1. С. 3].

Павел Нахимов пришел в Морской корпус с достаточно высокой общеобразовательной подготовкой и некоторым опытом плавания на учебных кораблях в качестве волонтера.

Поэтому он проходил в кадетях совсем недолго и в конце июля 1815 г. был произведен в гардемарины [1. С. 3].

Во время Морской корпус считался одним из лучших военных учебных заведений России. Но и в нем, так же как и в других подобных закрытых учебных заведениях, существовали жесткие порядки. Они угнетающе действовали на воспитанников, вызывая у них законное чувство протеста и неприязни к той части офицеров-воспитателей, которые отличались изощренными приемами «воспитания» с помощью розг. Поэтому неудивительно, что у воспитанников после окончания корпуса наиболее прочно сохранялись в памяти воспоминания о розгах. Так, В. И. Даль, учившийся в Морском корпусе в одно время с П. С. Нахимовым, писал: «В памяти остались одни розги. <...> Трудно ныне поверить, что не было другого исправительного наказания против ошибки, шалости, лени и даже в случае простой бессмысленной досады любого из числа 25 офицеров» [7. С. 2247—2248].

Многие дворянские дети не выдерживали палочной дисциплины и жестких порядков и покидали Морской корпус. Но Павел Нахимов оказался достаточно стойким в моральном и физическом отношении и смог даже в этих трудных условиях продолжать учебу, беря для себя все лучшее, что имелось в этом старейшем в стране учебном заведении. С первых дней пребывания в корпусе Павел Нахимов зарекомендовал себя как весьма способный к наукам и дисциплинированный гардемарин, проявлявший большой интерес к изучению военных дисциплин.

Во время обучения в корпусе Павел Нахимов подружился с близкими для него по взглядам и убеждениям гардемаринами. Его друзьями и товарищами были М. А. Бестужев, Д. И. Завалишин, Ф. Г. Вишневыский — будущие декабристы, М. Ф. Рейнке — известный впоследствии ученый-гидрограф, В. И. Даль — выдающийся лингвист и писатель, создатель знаменитого Толкового словаря, А. П. Рыкачев — автор записок «Год Наваринской кампании», Е. В. Путятин — гидрограф и дипломат. Близкое общение с дворянской молодежью, отличавшейся своими прогрессивными взглядами, оказывало на П. С. Нахимова плодотворное влияние.

Теоретическая учеба в корпусе органически увязывалась с ежегодными практическими плаваниями, которые проводились в летнее время на учебных и боевых кораблях Балтийского флота под руководством офицеров-воспитателей и преподавателей. Всего программой обучения предусматривалось три учебные практики. Первые две по времени были сравнительно непродолжительными, около месяца, и имели своей целью дать воспитанникам корпуса практические знания по устройству парусного корабля и выработать у них навыки в выполнении всех видов корабельных работ. Третья прак-

тика проводилась после завершения теоретического обучения и продолжалась в течение нескольких месяцев с посещением иностранных портов. Будущие офицеры флота практиковались в управлении кораблем, ведении навигационной прокладки и навигационного журнала, астрономических и навигационных способах определения места корабля, в выполнении других обязанностей молодого офицера корабельной службы.

В первых плаваниях на Балтийском море юный Нахимов близко познакомился с нелегкой жизнью матросов и суровыми условиями их корабельной службы. Общение с простыми русскими людьми вызвало у Павла Нахимова глубокое уважение к ним, которое в процессе дальнейшей службы на кораблях переросло в привязанность и любовь к матросам.

Наиболее полезной и интересной практикой для П. С. Нахимова и одиннадцати других лучших гардемаринов выпускного курса, специально отобранных для заграничного плавания, являлась третья учебная практика на бриге «Феникс», проводившаяся на Балтийском море в 1817 году. Во время этого плавания, начавшегося из Кронштадта 30 мая, гардемарины посетили российские порты Регенсальм, Свеаборг, Ригу и Ревель и два иностранных порта — столицу Швеции Стокгольм и датскую столицу Копенгаген. Главным итогом этого четырехмесячного плавания было приобретение богатого опыта в кораблевождении, управлении кораблем и самостоятельное исполнение обязанностей вахтенного начальника.

Это интересное плавание у юного П. С. Нахимова осталось в памяти на всю жизнь. Оно запомнилось ему и всем гардемаринам, которые вместе с ним плавали на «Фениксе», еще потому, что их практикой руководил один из лучших воспитателей Морского корпуса лейтенант князь С. А. Ширинский-Шихматов — высокообразованный офицер с глубокими и разносторонними знаниями. Несмотря на свою молодость, князь был уже действительным членом Российской академии наук. Он обладал обширными знаниями в различных областях кораблестроения, навигации, астрономии, истории, географии и других наук и охотно передавал их своим воспитанникам, которые с большим уважением и любовью относились к нему и считали его лучшим воспитателем и наставником Морского корпуса.

Будущий декабрист Д. И. Завалишин писал о С. А. Ширинском-Шихматове и его брате Павле, что они были «не только высокой честности и безукоризненного поведения, но можно даже сказать святой <...> жизни, с высоким образованием и которые <...> объявили своих крестьян свободными <...> не по завещанию, <...> после своей смерти... а при жизни своей» [4. С. 210]. Прогрессивные взгляды князя Ширинского-

Шихматова плодотворно сказались на воспитании гардемарин, в том числе и Павла Нахимова; они способствовали гуманному отношению к матросам, привитию им патриотизма, любви к отечественному флоту.

В феврале 1818 г. Павел Нахимов успешно закончил Морской корпус и в возрасте пятнадцати с половиной лет был произведен в мичманы. Из 109 выпускников П. С. Нахимов корпус закончил шестым по списку и получил назначение на Балтийский флот [6а. С. 29, 30].

### **В качестве вахтенного начальника**

Первые две кампании он плывал на небольшом парусном корабле «Янус» в качестве вахтенного начальника и зарекомендовал себя отличным моряком. Уже в эти годы в П. С. Нахимове ярко проявились такие качества, как исключительно добросовестное отношение к службе, безукоризненное знание морского дела и умение работать с матросами, которые видели в нем справедливого и заботливого начальника, хорошо понимающего их нужды.

Вскоре молва о мичмане П. С. Нахимове распространилась на весь флот. О нем говорили как об образцовом молодом офицере и отличном моряке. Лестные отзывы начальства о П. С. Нахимове вскоре дошли и до командира фрегата «Крейсер» капитана 2 ранга М. П. Лазарева, считавшегося одним из лучших капитанов Балтийского флота. М. П. Лазарев тогда комплектовал экипаж «Крейсера», который готовился к кругосветному плаванию. Михаил Петрович Лазарев, имевший опыт уже двух кругосветных плаваний, стремился укомплектовать фрегат наиболее подготовленными офицерами и опытными матросами. В числе приглашенных совершить кругосветное плавание на «Крейсере» оказался и мичман П. С. Нахимов, которому в то время исполнилось двадцать лет [1. С. 4].

Так судьба впервые свела Павла Степановича Нахимова с выдающимся мореплавателем, а впоследствии и флотоводцем М. П. Лазаревым; их совместная служба затем продолжалась почти тридцать лет.

Для мичмана П. С. Нахимова кругосветное плавание явилось замечательной школой морской выучки и мореходного искусства. В суровых условиях океанского плавания у молодого офицера П. С. Нахимова вырабатывались такие качества, как воля, смелость, выносливость, работоспособность, в том числе и в условиях продолжительной изнурительной качки, которую не всегда переносят даже опытные моряки.

М. П. Лазарев, внимательно наблюдавший за исполнением Нахимовым служебных обязанностей, высоко оценил его как моряка, хорошо знающего свое дело. Он назначил его

вахтенным начальником на наиболее трудных этапах перехода и во время неблагоприятных погодных условий, так как был уверен, что молодой офицер не подведет и в сложной обстановке будет действовать грамотно и ответственно. Одновременно П. С. Нахимов привлекался и к выполнению гидрологических, гидрографических и метеорологических работ и наблюдений, которые велись на «Крейсере» по заданию Главного морского штаба.

Во время кругосветного плавания на «Крейсере» П. С. Нахимов под руководством лучшего моряка того времени Михаила Петровича Лазарева на практике глубоко изучил парусный корабль и образцовую организацию службы на нем, приобрел твердые навыки в управлении парусами в любых условиях погоды, постиг и другие тонкости морского дела. «Морское дело наше, — наставлял своих учеников М. П. Лазарев, — требует постоянных занятий во оном <...> Морской офицер, не зная дела своего во всех подробностях, никуда не годится».

Собственно, без знания своего дела «никуда не годится» не только морской офицер, но и любой офицер какого-либо другого вида вооруженных сил. Но для морского офицера это требование все же имеет более глубокое содержание, так как ему порой приходится принимать решения и действовать самостоятельно, без поддержки и доброго совета старших, в обстановке бушующей стихии, и от его умений и знаний морского дела зависит жизнь подчиненных. В этом Павел Степанович убедился на собственном опыте.

В ноябре 1823 г. на переходе «Крейсера» из Сан-Франциско в Рио-де-Жанейро во время шторма с реи упал в воду матрос. Услышав команду «Человек за бортом!», поданную вахтенным начальником, Павел Степанович, находившийся в это время на верхней палубе, первым бросился к шлюпке и вместе с подбежавшими дежурными гребцами опустил ее на воду и поспешил на помощь утопающему. Огромные океанские волны бросали шлюпку, точно щепку, затрудняя ее продвижение. Когда она подошла к утопающему матросу, тот был накрыт крупной волной и погиб. Четыре часа Нахимов вместе с матросами-гребцами боролся с разбушевавшейся океанской стихией, прежде чем шлюпка смогла подойти к борту фрегата и ее подняли на палубу. М. П. Лазарев и весь экипаж «Крейсера» высоко оценили подвиг гребцов-матросов во главе с Нахимовым, который в условиях сильного шторма, рискуя жизнью, поспешил на помощь товарищу. М. П. Лазарев, представляя П. С. Нахимова к награде за его самоотверженный поступок, писал: «Сию готовность Нахимова при спасении жертвовать собой я долгом почел представить на благоусмотрение господ членов Государственной Адмиралтейств-коллегии и льщу себя надеждой, что такой подвиг не найдется недостойным внимания» [5. Т. 1. С. 252—253].

Кругосветное плавание на «Крейсере» под командованием М. П. Лазарева обогатило знания П. С. Нахимова в области географии и океанологии. Во время плавания он впервые познакомился со многими странами, с бытом и жизнью народов Америки, Тасмании, тихоокеанских островов, получил практику в научно-исследовательской работе, которая проводилась на корабле во время плавания под руководством М. П. Лазарева. Все это значительно расширило знания П. С. Нахимова в различных областях науки и повысило его общий кругозор как офицера флота.

За отличную службу на фрегате «Крейсер» П. С. Нахимов по представлению М. П. Лазарева в марте 1823 г. был произведен в лейтенанты, а по возвращении на Родину награжден орденом Св. Владимира 4-й степени [1. С. 4].

По завершении кругосветного плавания П. С. Нахимов получил четырехмесячный отпуск, который проводил вместе со своими близкими родственниками в родном имении на Смоленщине. Здесь из письма, полученного из Петербурга, он узнал, что его за отличную службу собираются назначить в гвардейский экипаж, находившийся в Петербурге под покровительством царского двора. Для многих офицеров такое назначение являлось заветной мечтой. Но для П. С. Нахимова, влюбленного в море и считавшего корабль своим родным домом, оно было не по душе. И он сразу же, как только узнал об этом, написал своему старшему брату, служившему в то время в Морском корпусе, письмо с просьбой «употребить все средства перевести в Архангельск или куда-нибудь, только не в гвардейский экипаж» [1. С. 62].

В марте 1826 г. П. С. Нахимов возвратился в Петербург после отпуска и узнал, что для дальнейшего прохождения службы его назначили на строившийся в Архангельске линейный корабль «Азов», которым командовал М. П. Лазарев, произведенный в капитаны 1 ранга. Это назначение П. С. Нахимов воспринял с огромной радостью, и не только потому, что сбылось его желание служить не на берегу, а на корабле, но главное — служить под командованием Михаила Петровича Лазарева, которого он полюбил как образцового командира корабля и прекрасного учителя и воспитателя.

Прибыв в Архангельск, где в то время под наблюдением М. П. Лазарева строился «Азов», П. С. Нахимов сразу же включился в строительные работы. В течение нескольких месяцев он ежедневно и даже в воскресные дни с раннего утра и до позднего вечера находился на верфи, занимаясь постройкой и вооружением корабля. В письме к своему другу Рейнеке он писал: «С пяти часов до девяти вечера бывал на работе, после должен идти отдать отчет обо всем командиру, откуда возвращался не ранее одиннадцати часов, часто кидался в платье и просыпался до следующего утра.

Таким образом протекал почти каждый день, не исключая и праздников» [1. С. 64].

Летом 1827 г. линейный корабль «Азов» в составе Балтийской эскадры направился в Средиземное море для поддержки греческого народа, боровшегося против турок. В этот поход лейтенант П. С. Нахимов отправился с большим желанием, рассчитывая на участие в боевых действиях, в которых ему еще не довелось бывать. На переходе эскадры вокруг Европы П. С. Нахимов исполнял обязанности вахтенного начальника.

Несение ходовой вахты на флагманском корабле в составе эскадры, да еще при таком строгом и требовательном командире, каким был капитан 1 ранга М. П. Лазарев, было делом не легким. Но лейтенант П. С. Нахимов прекрасно справлялся со своими обязанностями. Для него переход из Балтийского в Средиземное море явился хорошей школой морской выучки и выработки командирских качеств.

8 октября 1827 г., как уже говорилось, в Наваринской бухте произошло сражение с турецко-египетским флотом. В этом ожесточенном и кровопролитном сражении П. С. Нахимов получил первое боевое крещение. Напряженный морской бой явился серьезным экзаменом, и Павел Степанович его отлично выдержал. Во время боя лейтенант П. С. Нахимов «находился при управлении парусов и командовал орудиями на баке, действовал с отличною храбростью и был причиною двукратного потушения пожара, начавшегося от попавших в корабль брандсбургелей» [1. С. 79]. Так командующий эскадрой контр-адмирал Л. П. Гейден характеризовал действия П. С. Нахимова в бою, представляя его к награде. За личную храбрость и отличное управление огнем П. С. Нахимов был награжден орденом Георгия 4-й степени и произведен в капитан-лейтенанты [1. С. 79].

После разгрома турецко-египетского флота в Наваринском сражении Турция, как известно, расторгла ранее заключенные с Россией договоры, закрыла для ее судов проход через Босфор и Дарданеллы и развернула борьбу на морских коммуникациях на Черном море. В ответ на агрессивные действия турок царское правительство 14 апреля 1828 г. объявило войну Турции [4а. С. 262].

Средиземноморская эскадра, в свою очередь, с началом войны развернула активные боевые действия по нарушению коммуникаций противника в Эгейском море и блокаде Дарданелл в целях пресечения подвоза продовольствия в Константинополь морским путем [1а. С. 200].

В ходе этих действий фрегат «Костор» захватил 28 апреля 1828 г. недалеко от крепости Модон турецкий корвет «Восточная звезда», который был переименован в «Наварин» и включен в состав Средиземноморской эскадры [1а. С. 210]. По представлению начальника штаба эскадры контр-адмирала



М. П. Лазарева командиром «Наварина» был назначен капитан-лейтенант П. С. Нахимов. «Командиром же на сей корвет, — доносил командующий эскадрой в Петербург, — я назначил капитан-лейтенанта Нахимова, как такого офицера, который по известному мне усердию и способности к морской службе в скором времени доведет оный до лучшего военного порядка и сделает его украшением вверенной мне эскадры» [1. С. 88].

### **«Павел Степанович служит 24 часа в сутки...»**

15 августа 1828 г. П. С. Нахимов впервые вступил в командование кораблем. К этому времени ему исполнилось 26 лет, из них 10 лет он проплавал на различных кораблях в должности вахтенного офицера и получил замечательный опыт в управлении кораблем и обучении личного состава.

Турецкий трофейный корабль, доставшийся П. С. Нахимову в командование, оказался в таком запущенном состоянии, что потребовались огромные усилия для приведения его в надлежащий порядок. В сравнительно короткий срок Павел Степанович смог силами своего экипажа, сформированного из личного состава различных кораблей эскадры, переоборудовать корвет и превратить его в образцовый корабль как по внешнему виду, чистоте и порядку, так и по уровню боевой готовности.

Когда в конце февраля 1829 г. П. С. Нахимов, завершив перевооружение «Наварина», присоединился к эскадре, находившейся в то время в порту Парос, флагманский историограф Средиземноморской эскадры сделал в историческом журнале следующую запись: «23-го числа прибыл на сей рейд переделанный и перевооруженный, у турок в ужаснейшей степени отвратительной нечистоты и беспорядка содержимый, корвет «Наварин», ныне могущий быть образцовым в каждом лучшем европейском флоте» [1. С. 90].

Контр-адмирал М. П. Лазарев, отличавшийся исключительной строгостью в оценке внешнего вида корабля и выучке его экипажа, и тот нашел переоборудованный П. С. Нахимовым корвет образцовым кораблем и в приказе объявил командиру благодарность.

В качестве командира «Наварина» П. С. Нахимов принимал активное участие в блокадных действиях. Блокада Дарданелльского пролива велась непрерывно. В зимнее и летнее время, днем и ночью, корабли, независимо от состояния погоды, вели постоянное наблюдение за проливом, пресекая любые попытки турецких судов доставить в Константинополь продовольствие.

По окончании войны с Турцией Средиземноморская эскадры вернулась в Кронштадт. Двухлетнее пребывание в Сре-

диземном море и активное участие в боевых действиях против турецкого флота вначале на линейном корабле «Азов», а затем в качестве командира «Наварина» явились хорошей школой для формирования П. С. Нахимова как боевого офицера и командира корабля. Вот как описывает первые шаги П. С. Нахимова на боевом поприще один из его современников: «В Наваринском сражении он получил за храбрость Георгиевский крест и чин капитан-лейтенанта. Во время сражения мы все любовались “Азовом” и его отчетливыми маневрами, когда он подходил к неприятелю на пистолетный выстрел. Вскоре после сражения я видел Нахимова командиром призового корвета «Наварин», вооруженного им в Мальте со всевозможной морской роскошью и щегольством, на удивление англичан, знатоков морского дела. В глазах наших <...> он был труженик неутомимый. Я твердо помню общий тогда голос, что Павел Степанович служит 24 часа в сутки. Никогда товарищи не упрекали его в желании выслужиться тем, а веровали в его призвание и преданность самому делу. Подчиненные его всегда видели, что он работает более их, а потому исполняли тяжелую службу без ропота и с уверенностью, что все, что следует им или в чем можно сделать облегчение, командиром не будет забыто» [Морской сборник. 1868. № 3. С. 4.].

Успешно откомандовав бригом «Наварин» на Средиземном море и благополучно приведя его в состав эскадры в Кронштадт, П. С. Нахимов в 1832 г. в возрасте 30 лет был назначен командиром фрегата «Паллада», который достраивался на Охтинской верфи в Петербурге [1. С. 99]. В командование фрегатом П. С. Нахимов вступил, когда он был еще на стапеле, и надо было приложить немало усилий, чтобы достроить, оснастить как следует и вооружить фрегат.

Для П. С. Нахимова достройка корабля не являлась чем-то новым и малоизвестным для него делом. К этому времени он уже имел немалый опыт в строительстве, оснащении и вооружении парусных кораблей, полученный на знаменитой Соломбальской верфи в Архангельске во время постройки линейного корабля «Азов», на Мальте при переоборудовании корвета «Наварин». Практический опыт плюс прекрасное знание парусного корабля со всеми его тонкостями устройства в сочетании с исключительным усердием, которое Павел Степанович проявлял при достройке и оснащении «Паллады», позволили ему превратить фрегат в один из лучших кораблей российского парусного флота. Вот как капитан 1 ранга Асланбегов писал о фрегате «Паллада» в своих воспоминаниях: «Это был такой красавец, что весь флот им любовался, и весьма многие приезжали учиться чистоте, вооружению и военному порядку, на нем заведенному» [4. С. 213].

По завершении строительства и ходовых испытаний фрегат «Паллада» вошел в состав 2-й флотской дивизии Балтийского моря, которой командовал прославленный мореплаватель вице-адмирал Ф. Ф. Беллинсгаузен. Первая кампания, проведенная Нахимовым на Балтийском море в качестве командира «Паллады», ознаменовалась событием, молва о котором быстро распространилась по всему флоту и подняла авторитет молодого командира фрегата в глазах начальства, которое еще раз убедилось в том, что в лице капитан-лейтенанта Нахимова российский флот имеет талантливого моряка и прекрасно подготовленного офицера.

А случилось вот что. В ночь на 17 августа 1833 г. «Паллада» в составе эскадры под флагом вице-адмирала Ф. Ф. Беллинсгаузена совершала практическое плавание в Финском заливе. Плавание проходило в условиях крайне неблагоприятной погоды. Дул сильный шквалистый ветер, разогнавший крупную волну. Эскадра шла в строю кильватера. «Паллада» находилась среди концевых кораблей. Корабли шли растянутым строем, но, чтобы не потерять друг друга из виду или не столкнуться, они периодически жгли фальшфейеры.

Ф. Ф. Беллинсгаузен, доверившись своим штурманам, проложил неправильный курс, который мог привести эскадру к гибели. Командиры кораблей, в свою очередь, доверившись флагману, не проверили свои курсы и спокойно следовали за головным кораблем. И только командир «Паллады», определив место по пеленгам береговых ориентиров, вовремя установил, что курс, указанный адмиралом, ведет эскадру на камни. Не теряя ни минуты, П. С. Нахимов неожиданно для всех командиров подал общий сигнал «Курс ведет к опасности» и сам, не ожидая реакции флагмана, вышел из строя, продолжая повторять сигнал. Произошло некоторое замешательство. Часть кораблей вышла из строя и последовала за «Палладой», а другие, не осмеливаясь нарушить приказ командующего эскадрой, продолжали идти курсом, указанным флагманом. И только после того, как Ф. Ф. Беллинсгаузен разобрался в обстановке и приказал всей эскадре повернуть на другой галс, эскадра была спасена от неминуемой гибели. Лишь головной корабль «Арсис» не успел сделать поворот и выскочил на камни.

Случай, который произошел с эскадрой Ф. Ф. Беллинсгаузена, был исключительный. Нестандартным было и поведение командира «Паллады» П. С. Нахимова, который, будучи уверенным в точности своих расчетов, принял чрезвычайное смелое и ответственное решение без ведома флагмана — поднял общий сигнал об изменении курса эскадры в связи с угрозой гибели ее на подводных скалах. Оценивая поступок П. С. Нахимова, связанный с поднятием сигнала «Курс ведет к опасности», один из современников в своих

воспоминаниях писал: «...Ему удалось заслужить признательность начальника и уважение сотоварищей за тот ночной сигнал, которым он предупредил эскадру от угрожающей ей опасности» [4. С. 214].

В целях поддержания репутации Ф. Ф. Беллинсгаузена, прославленного мореплавателя и заслуженного адмирала, случай этот замяли, и он не был привлечен к ответственности, как того требовал Морской устав. Что касается П. С. Нахимова, то он за свой смелый поступок, предотвративший тяжелые последствия для эскадры, получил признательность своих сослуживцев во главе с Ф. Ф. Беллинсгаузеном и устную благодарность царя, заявившего ему: «Я тебе обязан сохранением эскадры. Благодарю тебя. Я никогда этого не забуду» [4. С. 214].

Командовать «Палладой» П. С. Нахимову пришлось недолго. В январе 1834 г. он был переведен в Черноморский флот, на котором прослужил до конца своей жизни.

### **Командир «Силистрии»**

С прибытием на Черноморский флот Нахимов в январе 1834 г. был назначен командиром строившегося линейного корабля «Силистрия» и вскоре произведен в капитаны 2 ранга [1. С. 5]. В командование «Силистрией» он вступил, имея уже богатый опыт плавания, командования кораблями и их строительства. Все это, вместе взятое, помогло ему создать прекрасный линейный корабль, отличавшийся высокой прочностью корпуса и рангоута, хорошими мореходными качествами и гармоничным сочетанием всех его частей, строгостью архитектурных линий и хорошей отделкой кубриков и кают, установкой надежного парусного вооружения и новейшей артиллерией. В постройку «Силистрии» П. С. Нахимов вложил не только глубокие знания морского дела и ранее приобретенный опыт строительства парусных кораблей, но и всю душу моряка, бесконечно влюбленного в море и преданного флоту. Существенную помощь в постройке «Силистрии» П. С. Нахимову оказывал М. П. Лазарев, который с большим вниманием относился к постройке новых кораблей для Черноморского флота. Он часто бывал на Николаевских верфях и следил за тем, как идет постройка кораблей и насколько широко черноморские корабли внедряют новые технические усовершенствования в развитие отечественного парусного флота.

Благодаря стараниям П. С. Нахимова и М. П. Лазарева 84-пушечный линейный корабль «Силистрия» досрочно был спущен на воду и в 1836 г. вступил в состав Черноморского флота [1. С. 115—116].

В 1837 г. Павел Степанович был произведен в капитаны 1 ранга и до 1845 г. командовал «Силистрией», которая почти

все это время считалась лучшим кораблем Черноморского флота. Командование П. С. Нахимовым «Силистрией» пришлось на период, когда Черноморский флот вел боевые действия у побережья Кавказа, поддерживая сухопутные войска в борьбе против восставших горцев. В этих действиях «Силистрия» неоднократно огнем своей артиллерии поддерживала наступление войск на побережье, помогала гарнизонам укрепленной Кавказской оборонительной линии отбивать атаки горцев, как это имело место, например, при отражении нападения на форт Головинский 18 и 19 июля 1844 г., когда артиллерийский огонь «Силистрии» и высаженный с нее десант вынудили противника отступить [1. С. 134—136].

П. С. Нахимов вместе со своим товарищем В. А. Корниловым неоднократно принимал участие в высадке морских десантов на Кавказское побережье и получил высокую оценку со стороны командующего Черноморским флотом адмирала М. П. Лазарева. Так, после успешной высадки морского десанта в мае 1840 г. у Туапсе и в Псезуапе, в ходе которой капитан 1 ранга П. С. Нахимов и капитан 2 ранга В. А. Корнилов командовали гребными судами, перевозившими войска на берег, адмирал М. П. Лазарев в донесении начальнику Главного морского штаба князю А. С. Меншикову писал: «Командир корабля “Силистрия” капитан 1 ранга Нахимов и капитан 2 ранга Корнилов, постоянно отличающие себя примерною службою, командовали при занятии Туапсе и Псезуапе, первый левым, а второй правым флангом гребных судов <...> исполнив сделанное им поручение с быстротою и в совершенном порядке» [1. С. 130].

П. С. Нахимов как командир «Силистрии» отличился и при решении задач крейсерской службы. Крейсируя у побережья Кавказа, между Анапой и Новороссийском, П. С. Нахимов в октябре 1860 г. принимал участие в уничтожении крупного турецкого судна с грузом военной контрабанды. Сообщая об этом случае начальнику Главного морского штаба, военный министр А. И. Чернышев писал: «По доведении об этом до сведения государя императора с.в. высочайше повелеть соизволили объявить через начальство монаршее благоволение как капитану 1 ранга Нахимову, так <...> и прочим офицерам, содействовавшим своим усердием к истреблению контрабандного судна» [1. С. 132].

Десятилетнее командование 84-пушечным линейным кораблем «Силистрия» не только дало П. С. Нахимову огромный опыт в управлении крупным парусным кораблем и организации на нем боевой подготовки, но и подготовило его к успешному командованию соединениями флота.

За время командования «Силистрией» окончательно сформировались важнейшие командирские качества П. С. Нахимова: глубокое знание всех тонкостей морского дела, воору-

жения, оснастки и управления парусным кораблем в любых условиях плавания; смелость и решительность, проявление разумной инициативы и настойчивости в достижении намеченной цели; целеустремленность в работе и умение во всем видеть главное, особенно в работе с личным составом; творческий подход к военно-морскому искусству, и прежде всего к тактике ведения морского боя.

Все эти замечательные качества пришли не сами по себе, а явились результатом исключительно упорного труда в изучении военно-морского дела и на редкость добросовестного отношения к выполнению своих обязанностей. Именно они, эти качества, в свое время были подмечены в П. С. Нахимове М. П. Лазаревым во время совместной службы на фрегате «Крейсер» и линейном корабле «Азов» и послужили основанием для приглашения его служить в Черноморском флоте, когда его возглавил адмирал М. П. Лазарев. Отличные командирские качества позволили Павлу Степановичу вывести свои корабли — фрегат «Палладу» Балтийского флота и линейный корабль «Силистрию» Черноморского — в число лучших кораблей российского флота.

П. С. Нахимов еще до вступления в командование «Силистрией» твердо усвоил истину, что успех в бою решающим образом зависит от уровня боевой подготовки экипажа корабля, а боевая подготовка, в свою очередь, — от отношения матросов и офицеров к служебным обязанностям и прежде всего от умения их владеть оружием и управлять парусами при выполнении маневра и ведении огня в бою. На решение этих первостепенных задач П. С. Нахимов и направил всю свою деятельность в обучении и воспитании личного состава, став командиром «Силистрии», а затем и командующим эскадрой Черноморского флота.

Павел Степанович Нахимов, так же как и его учитель М. П. Лазарев, вошел в историю отечественного военно-морского флота как выдающийся воспитатель моряков, и прежде всего матросов, которых он глубоко уважал и высоко ценил. Воспитательная система Павла Степановича была основана на прогрессивных взглядах и в значительной мере отражала общественные идеи России первой половины XIX в. Она впитала в себя лучшие традиции выдающихся флотоводцев отечественного военно-морского флота в области обучения и воспитания моряков.

Принципиальной особенностью его воспитательной системы являлось негативное отношение к крепостническим порядкам, процветавшим в то время в российском флоте. Знаменитые слова Павла Степановича — «Пора нам перестать считать себя помещиками, а матросов крепостными людьми» [1. С. 613] — наилучшим образом отражают его отношение к матросам.

П. С. Нахимов, будучи горячим патриотом своей Родины, постоянно воспитывал чувство патриотизма у подчиненных матросов и офицеров, прививал им любовь к флоту и Отечеству. Он всегда высоко ценил воинскую доблесть простых людей и готовность их защищать свою землю до последней капли крови, о чем свидетельствует славная история российского государства. Внушая своим подчиненным веру в силу и непоколебимую стойкость русских воинов, П. С. Нахимов жестко высмеивал тех, кто преклонялся перед иностранщиной и пренебрежительно относился к своим соотечественникам. О них он отзывался так: «От русских отстали, к французам не пристали, на англичан также не похожи, своим пренебрегают, чужому завидуют...» [1. С. 602—603].

Павел Степанович бесконечно любил свой корабль, считая его родным домом. Эту любовь он старался прививать и подчиненным с тем, чтобы они гордились своей принадлежностью к экипажу лучшего на флоте корабля. И надо сказать, что и офицеры, и матросы по-настоящему любили и свой корабль и командира.

П. С. Нахимов воспитывал подчиненных прежде всего личным примером. Матросы и офицеры, наблюдая за поведением командира, в свою очередь, старались быть достойными его. Однажды, во время отрядного парусного учения, линейный корабль «Адрианополь», совершив неудачный поворот, врезался в борт «Силистрии». П. С. Нахимов, видя неизбежность столкновения кораблей, приказал всему личному составу укрыться в безопасных местах, а сам, рискуя жизнью, остался на верхней палубе, в районе ожидавшегося таранного удара «Адрианополя». И хотя удар последнего оказался чрезвычайно сильным, П. С. Нахимов, к счастью, не пострадал. И когда офицеры спросили, почему он так поступил, Павел Степанович ответил: «Надо, чтобы команда видела присутствие духа в своем начальнике. Может быть, мне придется идти с ней в сражение, и тогда это отзовется и принесет несомненную пользу»<sup>1</sup>.

П. С. Нахимов был ярым противником плац-парадной муштры и всякого рода показухи, рассчитанной на создание видимого благополучия на корабле. В своей практической деятельности на посту командира «Силистрии», а затем командующего эскадрой он стремился учить подчиненных тому, что потребуется на войне. Лучшим видом боевой подготовки он считал практические плавания, учения и боевые тревоги.

Воспитывая у подчиненных необходимые воинские качества и требуя от них безупречного знания своих обязанностей и выполнения воинского долга, он был чрезвычайно стро-

---

<sup>1</sup> *Белавенец П. И.* Павел Степанович Нахимов. Севастополь. 1902. С. 46.

гим, но справедливым начальником. Лейтенант В. И. Зарудный, служивший под командованием П. С. Нахимова, в воспоминаниях о нем пишет: «Пользуясь кампанией в море, Павел Степанович обнаруживал такую деятельность, которая дается в удел немногим. Строгость его и взискательность за малейшее упущение или вялость на службе подчиненных не знали пределов. Самые близкие его береговые приятели и собеседники не имели минуты нравственного и физического спокойствия в море: требования Павла Степановича возрастали в степени его привязанности. Постоянство его в этом отношении и настойчивость были истинно паразителы» [1. С. 590].

Результатом высокой требовательности П. С. Нахимова, сочетавшейся с постоянной заботой о подчиненных, и длительных практических плаваний, сопровождавшихся частыми учениями и тревогами, явились образцовая воинская дисциплина на корабле и высокая выучка матросов и офицеров.

П. С. Нахимов, будучи большим знатоком военно-морского дела и отличным мастером обучения матросов, нередко и сам занимался одиночной подготовкой моряков, и прежде всего командиров, показывая пример офицерам, как нужно обучать и воспитывать матросов. Такой подход к организации воинского обучения и воспитания благоприятно сказывался на моральном микроклимате в коллективе. В воспоминаниях лейтенант В. И. Зарудный пишет, что «команда под руководством Павла Степановича быстро развивалась и знакомилась со своим делом. Строгий до крайности за вялость, он умел привязывать к себе матросов, никто лучше его не умел говорить с ними» [1. С. 591].

### **«За отличие по службе»**

В середине 40-х годов начался новый, более важный и ответственный этап в жизни и деятельности Павла Степановича Нахимова, связанный с командованием соединениями флота. В 1845 г. «за отличие по службе» он был произведен в контр-адмиралы и назначен командиром бригады, в которую входило более десяти кораблей различных классов [1. С. 139]. А спустя семь лет, в октябре 1852 г., ему было присвоено воинское звание вице-адмирала, и одновременно он был утвержден в должности командующего дивизией (эскадрой), объединявшей добрую половину боевых кораблей и вспомогательных судов Черноморского флота [1. С. 205].

Таким образом, в возрасте пятидесяти лет П. С. Нахимов занял третий по значимости пост на Черноморском флоте — после главного командира флота и его начальника штаба. Вице-адмирал В. А. Корнилов, хорошо знавший Павла Степановича по многолетней совместной службе, особо выделял в нем как командире соединения «редкие морские даро-



вания», «неподражаемость Нахимова во всем, что касается моря и боевой жизни на нем» [1. С. 24]. В аттестации, написанной незадолго до Крымской войны, Корнилов писал о Нахимове: «...Отличный военно-морской офицер и отлично знает детали отделки и снабжения судов, может командовать отдельною эскадрою в военное время» [1. С. 207].

В должности командующего соединением кораблей с особой яркостью проявились организаторские способности, талант воспитателя военных моряков и флотоводческое искусство Павла Степановича. В этой должности ему приходилось заниматься многими вопросами, начиная от наблюдения за постройкой кораблей на Николаевских верфях и рецензирования нового Морского устава, разработанного Главным морским штабом, и кончая участием в работе Севастопольской морской библиотеки, бессменным членом совета директоров которой он являлся вместе с В. А. Корниловым. Заботу у него стало гораздо больше, чем тогда, когда он командовал линейным кораблем «Силистрия».

Но главным направлением его служебной деятельности как флагмана являлась организация боевой подготовки кораблей. В течение восьми лет, возглавляя вначале бригаду, а затем дивизию кораблей Черноморского флота, П. С. Нахимов вел напряженную работу по подготовке подчиненных кораблей к войне. Главное внимание он всегда уделял вопросам повышения боеспособности соединения. Все эти годы он был одним из надежных помощников главного командира флота адмирала М. П. Лазарева в вопросах организации боевой подготовки флота, обучения и воспитания моряков. Адмиралы М. П. Лазарев и В. А. Корнилов считали Павла Степановича одним из наиболее авторитетных специалистов в этой области и полностью доверяли в руководстве боевой подготовкой вверенных ему соединений флота.

То, что Павел Степанович был непревзойденным мастером воспитания матросов, это общеизвестно и признавалось не только его современниками, но и последующими поколениями военных моряков отечественного флота. В меньшей степени в нашей исторической литературе освещена его не менее важная роль в воспитании и обучении офицерского состава флота, особенно молодых офицеров и гардемарин, которые проходили практику на кораблях его соединения. Им Павел Степанович старался прививать интерес и любовь к морской службе и качества, необходимые для командира корабля. «Надо, — писал П. С. Нахимов, — чтобы эти молодые люди для их же пользы поняли с ранних лет всю строгость дисциплины на море» [1. С. 179—180]. Он был сторонником того, чтобы гардемарины во время учебной практики как следует овладевали бы «матросским делом». В своих замечаниях к рецензируемому Морскому уставу он писал:

«Весьма полезно приучить гардемарин исподволь к обязанностям офицера, но еще более необходимо ознакомить их с матросским делом и для того поставить обязанностью командиру и старшему офицеру обучать гардемарин и юнкеров: брать рифы, крепить и менять паруса, спускать и поднимать брам-реи и брам-стенги, бросанию лотом и править рулем. Сведения эти трудно приобрести в офицерском звании, и еще труднее, чтоб не имеющий их впоследствии не чувствовал этого недостатка» [1. С. 179].

П. С. Нахимов категорически был против того, чтобы в основе воспитания нижних чинов лежал бы только страх перед угрозой наказания. «Согласитесь, — указывал он, — что не натуральная вещь несколько лет работать напропалую ради страха. Необходимо поощрение сочувствием; нужна любовь к своему делу, тогда с нашими лихим народом можно такие дела делать, что просто чудо» [1. С. 602].

Проявляя заботу о матросах и офицерах, П. С. Нахимов в то же время предъявлял к ним высокую требовательность. Офицеров, отличавшихся добросовестным отношением к своим обязанностям и проявлявших заботу о матросах, он поощрял и продвигал по службе, а с нерадивых офицеров и командиров кораблей строго взыскивал. Показательным в этом отношении является его приказ от 3 июля 1846 г. о наказании лейтенанта Н. П. Макухина и мичмана Ф. Ф. Коскуля за нерадивое выполнение ими обязанностей на корабле, результатом чего явилась поломка грот-марса-реи. П. С. Нахимов объявил обоим офицерам строгий выговор и предписал командиру фрегата, на котором служили провинившиеся, «следить за ними и, если еще раз окажутся невнимательными к своим обязанностям, аттестовать в формуляре нерадивыми, в акте же о переломе грот-марса-реи показать, что она сломана от незнания своего дела лейтенанта Макухина, <...> а потому и следует с него взыскать, что стоит она казне» [1. С. 147].

Боевую подготовку на кораблях соединения П. С. Нахимов проводил строго по разработанному им плану, умело увязывая ее с участием в боевых действиях у побережья Кавказа. В учебных походах и боевых действиях у Кавказского побережья совершенствовались организация и боевая подготовка кораблей, у матросов и офицеров вырабатывались необходимые для военного моряка морские и боевые качества. Находясь в море, корабли систематически проводили учения в маневрировании и практические стрельбы с последующим разбором их П. С. Нахимовым. За отличное выполнение маневра во время эскадренного учения и высокие результаты в стрельбе П. С. Нахимов поощрял отличившихся, а тех, кто неудовлетворительно выполнял сигналы флагмана и практические стрельбы, наказывал. За меткую стрельбу ядрами и бомбами П. С. Нахимов в приказах по эскадре объявлял

благодарность командирам и награждал их деньгами из своего жалованья [1. С. 217].

В системе боевой подготовки соединения П. С. Нахимов широко применял двусторонние учения парусных кораблей, которые именовались «примерными сражениями». Они были введены на Черноморском флоте по инициативе адмирала М. П. Лазарева. Эти учения проводились в условиях, максимально приближенных к боевым. В ходе их под руководством П. С. Нахимова отрабатывались различные тактические приемы ведения морского боя: атака противника с подветренной стороны, охват головы и прорезание строя противника, взятие противника в два огня, нанесение продольных залпов, которые являлись наиболее эффективными в условиях парусного флота. Все эти приемы не были новыми, они были разработаны Ф. Ф. Ушаковым и Д. С. Сенявиным и восприняты П. С. Нахимовым как наиболее решительные методы ведения морского боя. Говоря о сущности тактики ведения морского боя, П. С. Нахимов в одном из приказов указывал: «В морском деле близкое расстояние от неприятеля и взаимная помощь друг другу есть лучшая тактика» [1. С. 269].

По окончании каждого двустороннего учения П. С. Нахимов производил тщательный разбор его с показом положительных сторон и недостатков в действиях командиров кораблей и экипажей и делал соответствующие выводы, которые имели важное значение не только для офицеров подчиненного ему соединения, но и для всего Черноморского флота, так как позволяли всем ознакомиться с передовыми взглядами на тактику ведения морского боя.

В ходе боевой подготовки П. С. Нахимов строго соблюдал последовательность в отработке задач. Сначала отрабатывались задачи в масштабе корабля, и лишь по окончании отработки их начинались совместные плаванья кораблей в составе соединения и проведение отрядных учений. Планируя боевую подготовку соединения на кампанию, Павел Степанович предоставлял командирам широкую инициативу в выборе форм и методов отработки поставленных перед ними задач и распределении выделяемого для этого времени. В замечаниях к Морскому уставу он писал: «...Считаю лучшим предоставить распределение времени для учений самим командирам, которые, замечая успехи и недостатки команды, обратят больше внимания на те учения, в которых команда нуждается, но вместе с этим должны иметь непререкаемым правилом не изнурять людей излишними занятиями... Повторяю, что занятия команды лучше предоставить на произвол самих командиров» [1. С. 193].

Эффективность боевой подготовки соединения, которым командовал П. С. Нахимов, во многом определялась, с одной стороны, образцовым порядком и четкой организацией

службы на кораблях, с другой — передовыми взглядами П. С. Нахимова на тактику флота и прогрессивной методикой, применявшейся им при обучении и воспитании подчиненных. Под руководством П. С. Нахимова разрабатывались расписания и правила проведения корабельных учений, инструкции, регламентировавшие меры по поддержанию образцового порядка на корабле и действия личного состава по боевой тревоге, а также рекомендации по тактике ведения наступательного морского боя и другие руководящие документы.

Будучи уверенным в высоких морально-боевых качествах подчиненных и уровне боевой подготовки кораблей, П. С. Нахимов воспитывал матросов и офицеров в духе решительной наступательной тактики. В одном из приказов, относящихся к начальному периоду Крымской войны, он писал: «В случае встречи с неприятелем, превышающим нас в силах, я атакую его, будучи совершенно уверен, что каждый из нас сделает свое дело» [1. С. 269]. В этих предельно кратких и четких словах сформулировано основное тактическое кредо Павла Степановича Нахимова, которым он руководствовался в вооруженной борьбе на море и в духе которого воспитывал подчиненных.

В области тактики П. С. Нахимов особое значение придавал достижению тактической внезапности и проявлению инициативы в бою, считая, что упреждение противника в открытии огня дает большое преимущество атакующему кораблю. В замечаниях к Морскому уставу он указывал: «Неужели при встрече с неприятелем ночью или в тумане или когда нельзя отличить сигналов адмирала надо ожидать, чтоб он открыл огонь? Не лучше ли стараться самому нанести ему вред при первой возможности» [1. С. 179]. Понимая, что для достижения тактической внезапности необходимо своевременно обнаружить противника, П. С. Нахимов придавал большое значение ведению разведки на театре и в приказах неоднократно обращал внимание командиров на необходимость при ведении боевых действий у Кавказского побережья вести тщательное наблюдение за противником. Так, посылая корвет «Орест» под командованием капитана 2 ранга Д. А. Мацеинко в крейсерство к берегам Кавказа, П. С. Нахимов в приказе от 17 мая 1848 г. предписывал командиру корабля: «Строжайше наблюдать за контрабандистами и употребить все, чтобы не допустить их на береговую линию» [1. С. 158]. Подобные предписания давались каждому командиру корабля, уходившему в крейсерство к берегам Кавказа.

Для оценки тактического искусства Нахимова и его вклада в разработку теории военно-морского искусства по широкому кругу вопросов строительства и боевого использования морских сил в вооруженной борьбе на море важное значение

имеет изучение отзывов Павла Степановича на проект Морского устава и свод морских сигналов, а также заключения о правилах проведения артиллерийских учений, принятых в английском флоте. Как высоко образованный и опытный адмирал П. С. Нахимов принимал активное участие в разработке многих общефлотских боевых документов и специальных инструкций, которыми руководствовались командиры кораблей и соединений Черноморского флота. В этих документах, а также в многочисленных приказах и отчетах П. С. Нахимова по боевой подготовке отражены многие принципиальные вопросы строительства флота и подготовки его к войне, организации корабельной службы, образования, обучения и воспитания личного состава, вооружения и снабжения флота и др.

Особый интерес представляет отношение П. С. Нахимова к паровому флоту. Многие считают, что Павел Степанович Нахимов, являясь одним из наиболее ярких представителей парусного флота, якобы недооценивал зарождавшийся в то время паровой флот. На самом деле это не так. П. С. Нахимов, так же как и М. П. Лазарев и В. А. Корнилов, прекрасно понимал все те преимущества, которыми обладали паровые корабли перед парусными, и рассматривал их в качестве кораблей будущего. Поэтому он активно поддерживал линию адмирала Лазарева и Корнилова на ускорение строительства паровых кораблей для Черноморского флота. Находившиеся в соединении несколько пароходофрегатов П. С. Нахимов широко использовал для выполнения различных задач, в том числе для буксировки парусных кораблей в штилевую погоду. Имея некоторый опыт в использовании паровых кораблей, П. С. Нахимов дал квалифицированный отзыв в своей рецензии на раздел Морского устава, посвященный организации службы на пароходах [1. С. 204]. В период напряженной обстановки на Черном море накануне Крымской войны П. С. Нахимов активно использовал приданные его эскадре пароходофрегаты для крейсерских действий у побережья Турции [1. С. 256, 266, 272, 273]. Все эти факты свидетельствуют о том, что Нахимов не только активно выступал за развитие парового флота в России, но и умело использовал первые паровые корабли для решения задач в боевой обстановке.

Четкая и эффективная организация боевой подготовки, внедренная П. С. Нахимовым в подчиненном соединении, обеспечила высокий уровень боеспособности кораблей и готовности их к выполнению боевых задач. Лучшим подтверждением этого является блестяще выполненная под руководством вице-адмирала П. С. Нахимова перевозка на кораблях 13-й пехотной дивизии с приданными ей батареями 13-й артиллерийской бригады из Севастополя на Кавказское побережье в сентябре 1853 г.

Для перевозки 16 батальонов пехоты, общей численностью 16 393 бойца и 827 лошадей, с большим числом артиллерийских орудий, двадцатидневными запасами продовольствия и фуража, было привлечено 14 парусных кораблей, семь пароходов и 11 транспортных парусных судов [1. С. 223, 237]. 13-я дивизия в полном составе и приданная ей артиллерия были перевезены на расстояние 380 миль и высажены на берег всего за семь суток [1. С. 237, 246]. «Образцовая перевозка войск, явившаяся своего рода итогом всей предшествующей деятельности Нахимова как руководителя боевой подготовки Черноморского флота, — писал Адмирал Флота Советского Союза И. С. Исаков, — нашла свое отражение во всех специальных трудах, относящихся к этому времени, и была отмечена наградами» [4. С. 215].

За успешное выполнение перевозки крупного контингента войск в минимально короткий срок вице-адмирал П. С. Нахимов был награжден орденом св. Владимира 2-й степени большого креста [1. С. 8].

Таким образом, к началу Крымской войны, неудержимо надвигавшейся на Россию, Черноморский флот благодаря многолетней плодотворной деятельности М. П. Лазарева, В. А. Корнилова, П. С. Нахимова и многих других передовых адмиралов и офицеров российского флота был подготовлен к предстоящим сражениям с превосходящими силами противника. По своим морально-боевым качествам черноморцы превосходили флоты западноевропейских стран, но они оказались по существу заложниками устаревшей материально-технической базы вооруженной борьбы на море, во многом по качеству уступавшей западноевропейской. Это и послужило главной причиной того, что Черноморский флот не смог успешно решить поставленные перед ним задачи в борьбе с сильным паровым флотом союзников.

### **«Начать военные действия...»**

Обстановка на Черноморском театре осложнилась еще весной 1853 г., когда крупные силы англо-французского флота прибыли к Дарданеллам и стали готовиться к вторжению в Черное море. В целях предотвращения внезапного нападения неприятельского флота на корабли и Черноморское побережье России по инициативе вице-адмирала В. А. Корнилова были установлены систематическое крейсерство у Анатолийского побережья Турции и постоянное наблюдение за Босфором, а Черноморский флот приведен в повышенную боевую готовность.

В крейсерских действиях активное участие принимала эскадра под командованием вице-адмирала П. С. Нахимова. В конце мая 1853 г. эскадра П. С. Нахимова, державшего свой флаг на линейном корабле «Двенадцать Апостолов», вышла из Севастополя в свое первое крейсерство, продолжавшееся месяц [1. С. 8]. Одновременно с ведением разведки на театре во время похода П. С. Нахимов часто проводил учения и тренировки в целях совершенствования совместного плавания кораблей эскадры, выполнения различных элементов тактического маневрирования и тактических приемов применения артиллерии. По возвращении в Севастополь учения и тренировки экипажей не прекращались. Так напряженно боевая учеба на кораблях велась до Синопского сражения.

После успешной перевозки войск 13-й пехотной дивизии на Кавказское побережье эскадра П. С. Нахимова стала готовиться к новому выходу в море для крейсерства у Анатолийского побережья. 11 октября 1853 г., когда турки атаковали корабли на Дунае и, таким образом, открыли военные действия против России, эскадра П. С. Нахимова вышла в море и направилась к Анатолийскому побережью, в район, находившийся между Амасрой и Керемпе. Севастопольские береговые батареи артиллерийскими салютами провожали моряков. «Жители Севастополя, — писал один из участников этого похода, — толпились на всех возвышениях, чтоб напутствовать нас желанием славы и сказать “прости”, которое, может быть, для некоторых из нас будет последним. Мы же мысленно обещали порадовать их возвращением с триумфом победы» [5а. С. 154].

Крейсерство эскадры П. С. Нахимова у Анатолийского побережья проходило в условиях, когда Турция уже фактически начала военные действия против России на Черноморском театре. Обстановка потребовала от командующего эскадрой высокой бдительности и содержания кораблей в постоянной боевой готовности к отражению возможных внезапных атак турок и ведению смелых и решительных действий при обнаружении неприятельского флота. Однако главнокомандующий вооруженными силами на юге князь А. С. Меншиков, которому был подчинен Черноморский флот, своими распоряжениями, порой не-

сившими противоречивый характер, ограничивал самостоятельность П. С. Нахимова и лишал его возможности принимать самостоятельные решения, диктуемые обстановкой.

Эскадра П. С. Нахимова была ограничена прежде всего районом крейсерства, покинуть который она не могла без разрешения высшего командования. До конца октября П. С. Нахимову было запрещено вести активные боевые действия против турецкого флота, который в это время вышел из Босфора и направился к берегам Кавказа с целью высадки десанта. Но и после того, как П. С. Нахимову было передано разрешение А. С. Меншикова на применение оружия против турецких кораблей, он не был свободен в принятии самостоятельных решений — его личная инициатива по-прежнему ограничивалась рядом директив и предписаний А. С. Меншикова.

В этих условиях от П. С. Нахимова потребовалось, с одной стороны, определенно дипломатическое искусство, чтобы не вызвать гнев высшего командования при проявлении «самовольства», а с другой — умение глубоко анализировать обстановку на театре и принимать оперативно и тактически обоснованные решения и в соответствии с ними организовывать и направлять боевую деятельность своей эскадры. И, как показывали дальнейшие события, связанные с крейсерством Черноморской эскадры у анатолийских берегов, вице-адмирал П. С. Нахимов блестяще справился с этой, прямо скажем, нелегкой задачей.

Двухнедельное крейсерство в районе Амасра—Керемпе убедило П. С. Нахимова в необходимости расширения района поиска противника. В конце октября 1853 г. он в рапорте на имя вице-адмирала В. А. Корнилова о результатах крейсерства запросил «разрешение оставить дистанцию и крейсировать по усмотрению для того, чтобы мог являться там, где не ожидают отряда» [1. С. 262].

Длительное крейсерство эскадры П. С. Нахимова у побережья Турции проходило в очень неблагоприятных навигационных и погодных условиях. Почти непрерывные шторма и плохая видимость не только крайне затрудняли лавирование кораблей, но и порой на длительное время лишали возможности определить место по светилам и бере-



говым ориентирам. Однако за сорок дней тяжелого плавания не было ни одного случая, чтобы корабли сбились с курса или потеряли друг друга из видимости. Ни жестокие шторма, порой перераставшие в бури, ни холод, ни недостаток продовольствия, ни поломки рангоута и повреждение снастей, ни изнурительные авральные работы не повлияли отрицательно на морально-боевые качества моряков, воспитанных П. С. Нахимовым в предвоенные годы в духе беззаветного служения Отечеству.

Командующий эскадрой в этих тяжелых условиях плавания всегда находился среди матросов и офицеров, воодушевлял их своим личным примером. Он даже снял с себя теплую рубашку, чтобы иметь право требовать исполнения обязанностей от личного состава эскадры, который почти не знал под конец плавания, что значит сухая одежда, дрожал от холода, но не роптал, видя пример в начальнике. П. С. Нахимов писал в интендантство флота: «Я снял с себя теплую рубашку и не надену ее, пока вы не оденете мою команду» [РГА ВМФ. Ф. 174. Оп. 1. Д. 2. Л. 13.]. Только с таким прекрасно подготовленным и закаленным личным составом эскадра под командованием П. С. Нахимова смогла выдержать сорокадневное крейсерство в тяжелых погодных условиях и успешно решить поставленную перед ней задачу по обнаружению и уничтожению турецкой эскадры.

3 ноября 1853 г. П. С. Нахимов получил сообщение об объявлении Россией войны Турции и приказ начать боевые действия против турецких военных судов. В тот же день он издал приказ по эскадре, в котором говорилось: «Получив повеление начать военные действия против военных турецких судов, я считаю нужным предупредить командиров судов вверенного мне отряда, что в случае встречи с неприятелем, превышающим нас в силах, я атакую его, будучи совершенно уверен, что каждый из нас делает свое дело...» [1. С. 269].

Находясь в назначенном районе крейсерства, П. С. Нахимов вел разведку и наблюдение за передвижением не только турецких судов, но и судов нейтральных стран. По личной инициативе он задерживал купеческие суда и путем опроса их команды собирал информацию о про-

тивнике. Одновременно разведывательная информация поступала к нему от вице-адмирала В. А. Корнилова, который в октябре с отрядом пароходофрегатов провел успешную разведку у западного побережья Черного моря и Босфора. В. А. Корнилову удалось добыть ценную информацию о сосредоточении в Босфоре турецкой эскадры, готовившейся к переходу к берегам Кавказа.

Получив от В. А. Корнилова разведанные о турецкой эскадре и сопоставив их со сведениями, полученными от команд купеческих судов нейтральных стран и захваченного турецкого парохода «Меджари-Теджорет», вице-адмирал П. С. Нахимов установил, что турецкая эскадра с десантом, направлявшаяся в Батум, находится в Синопе; поэтому он решил оставить район Амасра—Керемпе и немедленно следовать к Синопу [1. С. 271, 274].

### **Синопская победа**

На пути к Синопу 8 ноября эскадра попала в жесточайший шторм, в результате которого многие корабли получили серьезные повреждения в рангоуте и снастях; П. С. Нахимов вынужден был отправить их в Севастополь, а с оставшимися тремя линейными кораблями 11 ноября подошел к Синопу, на рейде которого стояла на якоре турецкая эскадра под защитой береговых батарей, установленных на возвышенностях, опоясывающих акваторию порта. В ее состав входили два пароходофрегата, семь больших парусных фрегатов, три корвета и четыре транспорта. Всего на турецкой эскадре, которой командовал Осман-паша, имелось 472 орудия. Кроме того, на берегу было установлено шесть батарей, имевших 38 орудий. Итого турки имели 510 орудий [6. Л. 26].

Корабли стояли недалеко от берега, построенные в виде полумесяца, с выдвинутыми к выходу с рейда флангами. Вторую линию обороны составляли береговые батареи, надежно прикрывавшие корабли. Осман-паша имел все основания считать, что П. С. Нахимов не рискнет ввести свои корабли на акваторию порта и атаковать там турецкую эскадру. Но он жестоко ошибся.

Когда П. С. Нахимов подошел к Синопу, в его распоряжении было всего три линейных корабля, имевших в об-

щей сложности 252 орудия, т. е. в два раза меньше, чем противник [3. С. 45]. Поэтому П. С. Нахимов принял решение вначале ограничиться блокадой Синопа с моря, а после прибытия подкрепления из Севастополя — атаковать неприятельский флот в базе, если турки не решатся выйти в море.

16 ноября из Севастополя прибыло подкрепление в составе трех линейных кораблей и двух фрегатов под командованием контр-адмирала Ф. М. Новосильского. Теперь в эскадре П. С. Нахимова стало шесть линейных кораблей и два фрегата с общим артиллерийским вооружением в 720 орудий, из них 76 орудий были бомбическими пушками [6. Л. 26].

Таким образом, соотношение числа орудий к началу Синопского сражения сложилось в пользу Черноморской эскадры — на 210 орудий больше. Однако если учитывать только ту артиллерию, которая могла быть использована в бою, то соотношение выглядело несколько иначе: в русской эскадре в бою могло участвовать 358 орудий одного борта, турки же могли использовать 236 орудий, т. е. уже не на 210, а на 144 орудия меньше. Так выглядело количественное сравнение артиллерии. Качественная сторона применения артиллерии была несколько противоречива. Важным преимуществом черноморских кораблей являлось наличие на них бомбических пушек крупных калибров, которых у турок не было. Но зато береговая артиллерия могла использовать в бою раскаленные ядра, представлявшие большую опасность для деревянных кораблей. Кроме того, у него имелось два пароходофрегата, которые могли свободно маневрировать вне зависимости от ветра на ограниченной акватории Синопского рейда и вести бой на наиболее важном направлении.

Правильно оценив оперативную обстановку и, в частности, возможность появления в ближайшее время на Черном море крупных сил англо-французского парового флота, находившегося в то время в Мраморном море, сильные и слабые стороны турецкой эскадры, а также прекрасную подготовку своих артиллеристов, которым суждено было сыграть решающую роль в бою, и высокие морально-боевые качества русских моряков, П. С. Нахимов не

стал ждать выхода неприятельского флота из Синопа: удар решил нанести по нему прямо в базе [1. С. 276].

Тактический замысел П. С. Нахимова сводился к тому, чтобы как можно быстрее ввести линейные корабли на Синопский рейд и атаковать турецкую эскадру с короткой дистанции одновременно всеми силами. Исходя из этого замысла П. С. Нахимов принял решение: тактическое развертывание эскадры произвести двумя колоннами — по три линейных корабля в каждой. Построение эскадры в две колонны сокращало время пребывания кораблей под огнем противника в период сближения с ним и в то же время позволяло в кратчайший срок ввести в бой все линейные корабли.

Стремясь к быстрому и решительному разгрому турецкой эскадры, П. С. Нахимов установил дистанцию боя 1,5—2 кб, для каждого корабля заранее была установлена огневая позиция; причем огневые позиции располагались таким образом, что во время боя корабли имели возможность своим огнем поддерживать друг друга [1. С. 277]. Установленная же адмиралом короткая дистанция боя обеспечивала наиболее эффективное использование артиллерии всех калибров и ведение сосредоточенного огня несколькими кораблями по одной цели.

В боевом приказе П. С. Нахимова, изложенном в виде инструкции, главное внимание обращалось на использование артиллерии в бою, которая по замыслу командующего эскадрой должна была в кратчайший срок решить задачу уничтожения неприятельского флота. В приказе давался ряд практических указаний о том, как вести прицельный огонь, в том числе и при сильном задымлении рейда, как следует корректировать огонь и переносить его с одной цели на другую. С занятием огневых позиций корабли должны были стать на шпринг, чтобы их не разворачивало ветром и они могли вести более меткий огонь по назначенным целям. Предвидя возможность бегства турецких кораблей с Синопского рейда, П. С. Нахимов приказал двум фрегатам маневрировать на выходе с Синопского рейда и при появлении неприятельских кораблей атаковать их и уничтожить.

Придавая большое значение проявлению разумной инициативы со стороны своих командиров, П. С. Нахимов

отказался от чрезмерной детализации плана атаки, надеясь, что хорошо подготовленные командиры кораблей смогут сами принимать тактически обоснованные решения исходя из конкретной обстановки боя. В приказе об этом говорилось: «В заключение выскажу мысль, что все предварительные наставления при переменявшихся обстоятельствах могут затруднить командира, знающего свое дело, и поэтому я представляю каждому совершенно независимо действовать по усмотрению своему, но непременно исполнить свой долг» [1. С. 278]. Приказ П. С. Нахимова заканчивался словами: «...Россия ожидает славных подвигов от Черноморского флота; от нас зависит оправдать ожидания» [1. С. 278].

Оценивая боевой приказ и действия П. С. Нахимова перед Синопским сражением, известный военный историк А. М. Зайончковский в работе «Восточная война» писал: «В действиях Нахимова обнаружилось то редкое соединение твердой решимости с благоразумной осторожностью, то равновесие ума и характера, которое составляет исключительную принадлежность великих военачальников» [2а. С. 303].

Разработав план предстоящего сражения, П. С. Нахимов ознакомил с ним своего младшего флагмана контр-адмирала Ф. М. Новосильского и командиров кораблей и дал им ряд указаний по приготовлению кораблей к бою. Особое внимание присутствующих на совете было обращено на тщательную подготовку материальной части корабельной артиллерии. По приказанию командующего эскадрой флагманский артиллерист Яков Морозов 17 ноября лично руководил проверкой готовности артиллерии на линейных кораблях. Напряженная работа по окончательному приготовлению кораблей к бою кипела в течение всего дня накануне сражения, которое было назначено на 18 ноября. И так продолжалось до вечера. А после ужина, как писал «Русский вестник», «кто писал письма, кто тихо передавал друг другу свои последние мысли, свои последние желания. Тишина была торжественная. У всех было одно слово на уме: завтра...» [8. С. 775].

18 ноября утром погода была неблагоприятная. Шел дождь. Дул шквалистый ветер. Но П. С. Нахимов не от-

менил атаку. В 9 ч 30 мин на флагманском корабле «Императрица Мария» был поднят сигнал «Приготовиться к бою и идти на Синопский рейд». Снявшись с якоря, эскадра направилась к Синопу. Следуя за флагманом, корабли по его сигналу перестроились на ходу в две кильватерные колонны — по три корабля в каждой. Во главе правой колонны на линейном корабле «Императрица Мария» шел вице-адмирал П. С. Нахимов. Левую колонну возглавлял контр-адмирал Ф. М. Новосильский, державший свой флаг на линейном корабле «Париж».

Бой начался в 12 ч 28 мин, когда турецкий флагманский корабль «Ауни-Аллах» дал первый залп по входившим на Синопский рейд кораблям. Вслед за ним огонь открыли и другие корабли и береговые батареи неприятеля. Огонь они вели главным образом по рангоуту и парусам, стремясь затруднить движение русских кораблей на рейд и заставить П. С. Нахимова отказаться от атаки. Особенно сильный огонь противник вел по линейному кораблю «Императрица Мария», который буквально был засыпан ядрами и книппелями [1. С. 322]. По приказанию командующего эскадрой русские корабли открыли ответный огонь, продолжая следовать к своим огневым позициям. Подойдя к противнику на дистанцию 1,5—2 кб, они стали на якорь, завели шпринги и перенесли огонь на заранее назначенные цели. Численное превосходство Черноморской эскадры в артиллерии и наличие бомбических пушек в сочетании с отличной подготовкой русских комендоров, обеспечивших высокие темпы и меткость стрельбы, сразу же сказались на результатах сражения. Особенно губительной была стрельба из бомбических пушек, разрывные бомбы которых вызывали на турецких деревянных кораблях большие разрушения и сильные пожары.

Через полчаса после начала боя турецкий флагманский корабль «Ауни-Аллах», по которому вел огонь линейный корабль «Императрица Мария», был настолько поврежден, что не мог дальше продолжать бой и выбросился на берег. После этого линейный корабль перенес огонь на фрегат «Фазли-Аллах»; на фрегате вскоре возник пожар, и он также выбросился на берег [1. С. 322—323].

Затем линейный корабль «Императрица Мария» подверг усиленной бомбардировке береговую батарею № 5.

В это же время линейный корабль «Париж», которым командовал капитан 1 ранга В. И. Истомина, в течение часа уничтожил артиллерийским огнем два других турецких корабля, после чего перенес огонь на одну из береговых батарей. П. С. Нахимов в донесении князю А. С. Меншикову писал о своем впечатлении от действий командира «Парижа»: «Нельзя было налюбоваться прекрасными и хладнокровно рассчитанными действиями корабля «Париж»; я приказал изъявить ему свою благодарность во время самого сражения, но не на чем было поднять сигнал: все фалы были перебиты» [1. С. 323].

Прекрасно действовал в бою и линейный корабль «Великий князь Константин» под командованием капитана 2 ранга Ергомышева, который одновременно вел бой с фрегатами «Навек-Бахри» и «Несми-Зафер» и береговой батареей № 4. Через 20 мин после открытия огня он унич-

*120-пушечный корабль «Париж».  
Художник Э. Вальд. 1854 г.*



тожил фрегат «Навек-Бахри», а затем заставил выброситься на берег второй фрегат [1. С. 323].

Не менее успешно действовали и другие корабли. Взаимодействуя между собой, они последовательно уничтожали корабли, а затем береговые батареи противника, не забывая при этом оказывать при необходимости помощь друг другу. Так, во время боя в трудном положении оказался линейный корабль «Три Святителя»: у него перебило шпринг; корабль развернуло кормой к береговой батарее № 6, которая вела по нему сильный огонь. Заметивший это командир «Ростислава» капитан 1 ранга Кузнецов немедленно пришел на помощь «Трем Святителям». Временно прекратив огонь по турецкому фрегату, он подверг мощному обстрелу вражескую батарею № 6. Это дало возможность линейному кораблю «Три Святителя» исправить повреждение и продолжить бой [1. С. 324].

При перенесении огня с одной цели на другую корабли по мере надобности разворачивались на шпрингах. Это позволяло им осуществлять маневр огнем без перемены огневых позиций.

Синопское сражение, продолжавшееся более трех часов, носило чрезвычайно напряженный характер. Русские моряки в бою проявили не только высокое мастерство, особенно в использовании артиллерии и в борьбе за живучесть кораблей, но и величайшую стойкость и храбрость. Комендоры действовали на редкость четко и слаженно и значительно превосходили противника как в скорострельности, так и меткости стрельбы. «Команда вела себя выше всякой хвалы. Что за молодецкая отвага, что за дивная хладнокровная храбрость», — писал мичман А. Д. Сатин, служивший на линейном корабле «Три Святителя» [8. С. 779].

В результате разрыва неприятельского снаряда на батарейной палубе на линейном корабле «Ростислав» возник пожар. Огонь подступал к крыйт-камере, где хранился порох. Создалась серьезная угроза взрыва корабля. Рискую жизнью, мичман Колокольцев бросился к крыйт-камере и быстро ликвидировал опасность. Корабль и его экипаж были спасены. «За особенное присутствие духа и отважность, оказанные за время боя», вице-адмирал П. С. Нахимов представил мичмана Колокольцева к награде [3. С. 52].

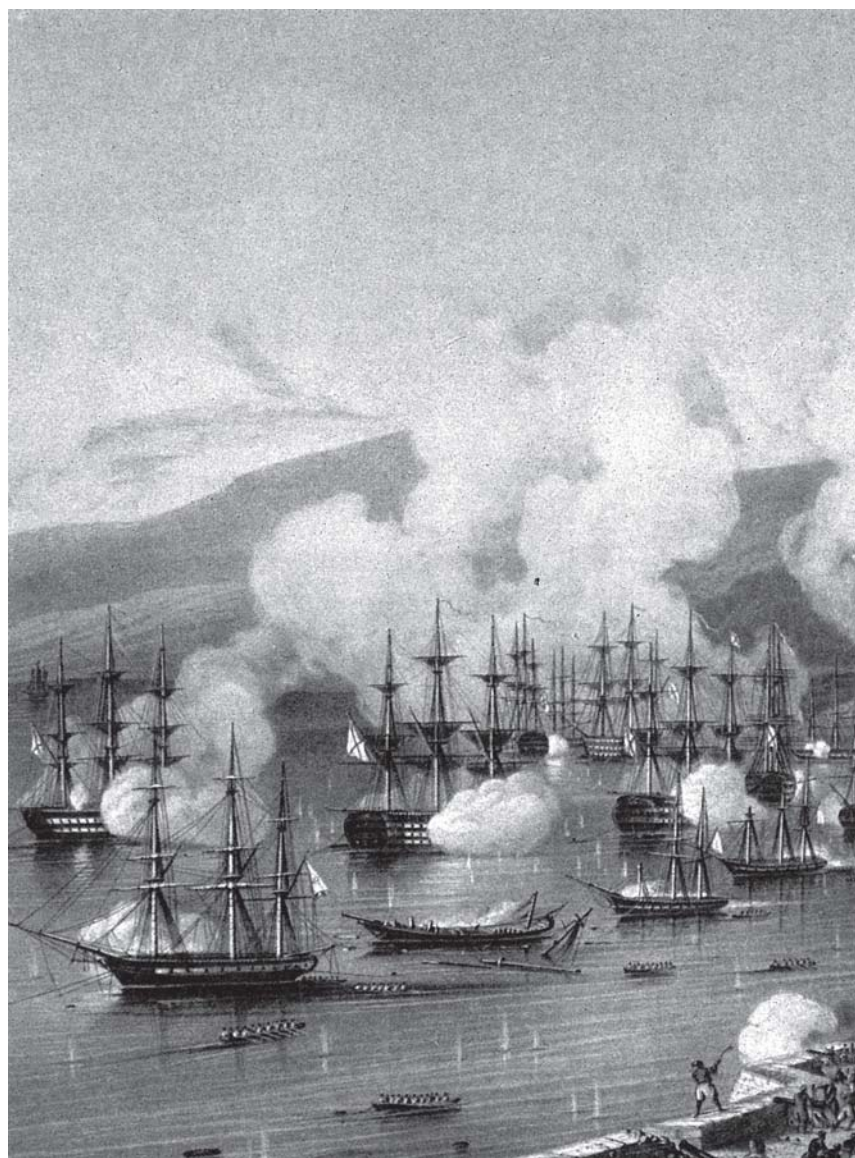


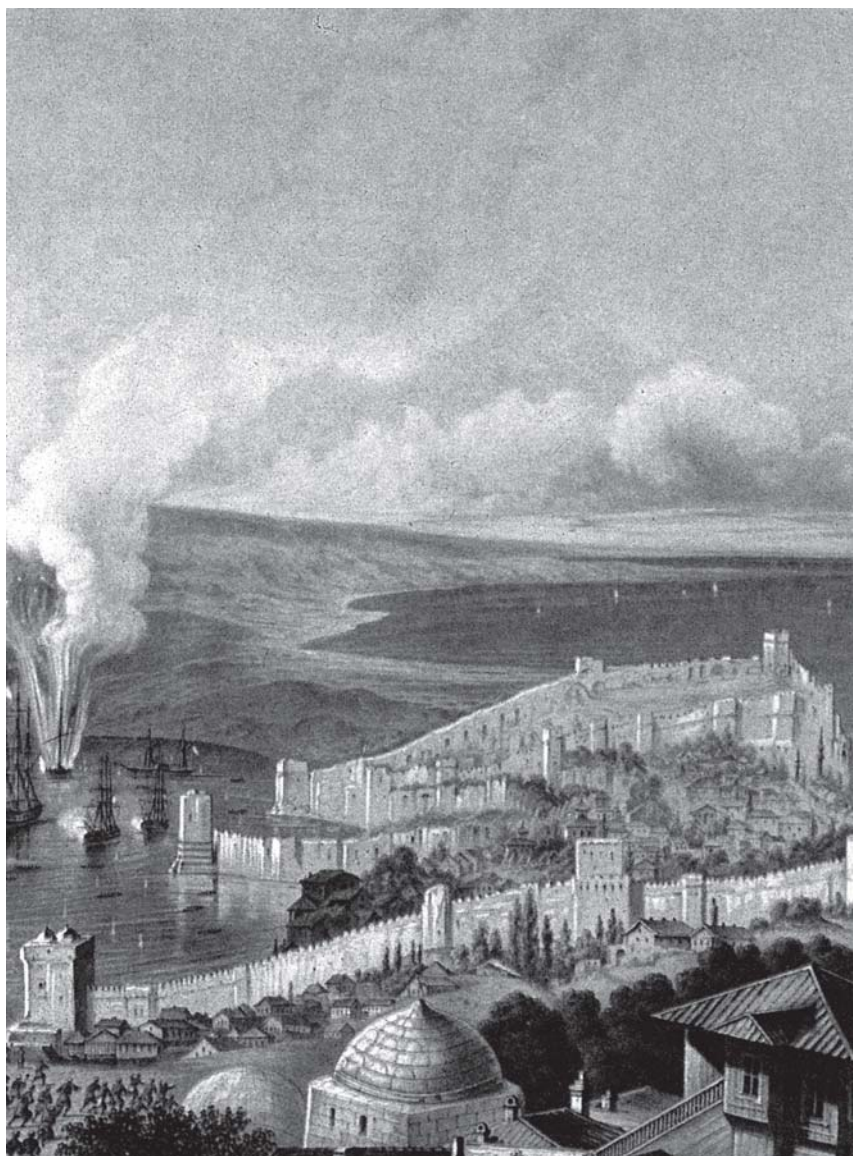
Напряженное сражение закончилось победой Черноморской эскадры, которая полностью уничтожила крупное соединение турецкого флота. И только одному пароходофрегату «Таиф» под командованием английского офицера Слэда — советника командующего турецким флотом — удалось спастись бегством [1. С. 278—279]. Парусные фрегаты «Кагул» и «Кулевчи», оставленные П. С. Нахимовым для наблюдения за выходом с Синопского рейда, пытались преследовать «Таиф», но он, идя против ветра, смог быстро уйти от преследующих его парусных кораблей.

В открытом море «Таиф» был встречен отрядом пароходофрегатов под командованием вице-адмирала В. А. Корнилова, который спешил к Синопу на помощь парусным кораблям. Однако преимущество в скорости позволило «Таифу» уйти и от преследовавших его русских пароходофрегатов [1. С. 314].

Таким образом, Синопское сражение закончилось небывалой победой Черноморского флота: турки потеряли 15 из 16 кораблей и около 3000 убитыми и ранеными. В плен были взяты командующий турецкой эскадрой вице-адмирал Осман-паша, три командира корабля и около 200 матросов. Черноморская эскадра не потеряла ни одного корабля. Правда, многие корабли получили значительные повреждения, главным образом в рангоуте и снастях. Всего на кораблях было отмечено 201 пробоина и 77 других повреждений. Потери в личном составе были сравнительно небольшие: 38 человек и 235 ранеными [РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 105. Л. 29—32]. «История еще не знала столь решительного боя с такими необычайными результатами, если учесть, что Нахимов не потерял ни одного корабля», — писал Адмирал Флота Советского Союза И. С. Исаков [4. С. 218].

Результаты Синопского сражения буквально поразили общественность не только России, но и Запада. Даже такая враждебно настроенная к России газета, как «Таймс», отражавшая взгляды правящих кругов Англии, и та вынуждена была признать, что «такого совершенного истребления и в такое короткое время никогда еще не было. Неравенство сил может это объяснить некоторым образом, но не вполне» [4. С. 218].





*Синопское сражение. Художник А. Боголюбов*

В Синопском сражении жесточайшее поражение потерпели не только турки, но не в меньшей степени и англичане, которые строили и вооружали турецкие корабли, руководили подготовкой их экипажей, разрабатывали планы боевого использования турецкого флота и, наконец, принимали непосредственное участие и в самом сражении, выступая в качестве инструкторов и советников. Английские офицеры, незадолго перед Крымской войной инспектировавшие турецкий флот, давали ему высокую оценку, утверждая, что «на якоре турки дали бы хорошее сражение...» [Морской сборник. 1850. № 3. С. 265]. Однако Синоп убедительно опроверг это заключение англичан.

Синопское сражение в полной мере свидетельствует о выдающемся флотоводческом таланте П. С. Нахимова, отличной выучке комендоров, матросов и офицеров Черноморского флота, достигнутой длительным и упорным трудом адмиралов и офицеров лазаревской школы, и высоких морально-боевых качествах русских моряков.

Оценивая действия командиров кораблей и офицеров эскадры в сражении, П. С. Нахимов писал, что они показали «и знание своего дела и самую непоколебимую храбрость». Еще более высокую оценку храбрости заслужили со стороны адмирала матросы, о которых он писал: «Они дрались как львы и заслуживают награды за истинно русскую храбрость и присутствие духа во время боя». «С такими подчиненными, — говорил Нахимов, — я с гордостью встречусь с любым неприятельским европейским флотом» [1. С. 217].

За мужество и храбрость, проявленные в бою, по представлению Павла Степановича Нахимова были награждены различными орденами и медалями 170 офицеров и 250 матросов [1. С. 327—351]. Среди награжденных были командиры кораблей, флаг-офицеры, вахтенные начальники, штурманы, артиллеристы, врачи — все они отличились в бою и внесли свой вклад в достижение победы.

Вице-адмирал П. С. Нахимов за Синопскую победу был удостоен высшей награды — ордена Святого Георгия 2-й степени (большого креста) [1. С. 321].

Русский флот добился решительной победы в Синопском сражении благодаря превосходству военно-морско-

го искусства отечественного флота. Важную роль сыграло и флотоводческое искусство самого П. С. Нахимова. Оно нашло свое выражение в смелости и решительности тактического замысла сражения, в искусном развертывании сил и быстром занятии кораблями огневых позиций, в правильном выборе дистанции боя, обеспечивавшей наиболее эффективное применение артиллерии всех калибров и особенно бомбической артиллерии, сыгравшей решающую роль в быстром уничтожении деревянных кораблей противника, в хорошо организованном взаимодействии и взаимной поддержке кораблей в бою и, наконец, в умелом управлении силами со стороны командующего эскадрой.

Важную роль в победе сыграл также высокий уровень подготовки экипажей, в первую очередь, командиров, от которых непосредственно зависело искусство маневрирования кораблей при сближении с противником и занятии огневых позиций, а также комендоров, обеспечивавших точность ведения артиллерийского огня и высокий темп стрельбы.

Победа в Синопском сражении в значительной степени была обеспечена системой боевого крейсерства Черноморского флота у берегов Турции перед Крымской войной и в начальный ее период, позволившей командованию своевременно обнаружить турецкий флот в Синопе и быстро сосредоточить в нужном месте и вовремя превосходящие силы флота для уничтожения неприятеля.

Синопское сражение явилось последним крупным сражением парусного флота и высшим достижением его военно-морского искусства на последнем этапе развития парусных кораблей. В сражении наряду с парусными кораблями участвовали и первые паровые суда. И хотя они не оказали существенного влияния на ход сражения, но все же показали свое бесспорное преимущество перед парусными кораблями. В этом сражении впервые в широких масштабах была применена бомбическая артиллерия, сыгравшая решающую роль в уничтожении турецких деревянных кораблей, что подтолкнуло флоты мира к скорейшему переходу к постройке военных кораблей с железным корпусом.

Победа Черноморского флота в Синопском сражении оказала большое влияние на последующий ход Крымской войны. Уничтожение неприятельской эскадры, представлявшей боевое ядро турецкого флота, лишило Турцию возможности вести активные боевые действия на Черноморском театре и сорвало подготовленную турецким командованием высадку десанта на Кавказское побережье, что сняло угрозу на кавказском направлении. «С сердечным удовольствием имею честь поздравить ваше превосходительство, — писал П. С. Нахимову командующий отрядом русских кораблей у кавказских берегов контр-адмирал П. М. Вукотич, — с блистательным истреблением неприятельской Синопской эскадры, великой грозы всего Кавказа... Быстрое и решительное истребление турецкой эскадры вами спасло Кавказ, в особенности Сухум, Поти и Редут-Кале, покорением последнего достались бы в добычу туркам Гурия, Имеретия и Мегрелия» [1. С. 358].

По окончании Синопского сражения корабли эскадры П. С. Нахимова около двух суток оставались на Синопском рейде и с помощью корабельных средств устраняли полученные в бою повреждения. Напряженная работа продолжалась непрерывно в течение многих часов. «...Только неутомимая ревность к службе и знание морского дела офицеров и нижних чинов, — писал П. С. Нахимов А. С. Меншикову, — могли в полутора суток поставить эскадру, потерпевшую капитальные повреждения в корпусе, рангоуте, такелаже и парусах, в состоянии предпринять плавание в глубокую осень через все Черное море» [1. С. 325].

10 ноября эскадра снялась с якоря и направилась в Севастополь. В пути она опять была застигнута сильнейшим штормом, который явился еще одним серьезным испытанием для черноморских моряков. Для многих кораблей, не имевших на мачтах стеньг и брам-стеньг, с заполненными водой трюмами, поступавшей через временно заделанные пробоины в корпусе, переход оказался чрезвычайно тяжелым. Но моряки успешно справились с экстремальной ситуацией, в которой оказалась эскадра, и благополучно привели корабли, в том числе и те, которые имели серьезные повреждения, в Севастополь, где 22 ноября их с исключительным восторгом встретили жители города.

Начальник штаба флота вице-адмирал В. А. Корнилов, встречавший героев Синопа на Графской пристани, дал высокую оценку успешному переходу эскадры П. С. Нахимова из Синопа в Севастополь в условиях штормовой погоды и назвал этот переход второй победой П. С. Нахимова, не менее славной, чем Синопская.

### **На бастионах Севастополя**

Победа в Синопском сражении явилась «лебединой песней» боевых действий парусных кораблей Черноморского флота на морском театре и прологом ожесточенной вооруженной борьбы на главном сухопутном театре военных действий — в Крыму, эпицентром которой стал Севастополь — главная база Черноморского флота. «Нам остается одно будущее, которое может существовать только в Севастополе, — говорил П. С. Нахимов, — враги знают цену этому пункту и употребят все усилия, чтобы овладеть им... Имея Севастополь, мы будем иметь и флот, однажды же отданный — отнять без содействия флота невозможно, а без Севастополя нельзя иметь флота на Черном море» [1. С. 453—454].

К сожалению, высшее командование вооруженными силами России на юге в лице князя А. С. Меншикова не понимало значения Севастополя как важнейшего стратегического пункта России на Черноморском театре и той роли, которую ему было суждено сыграть в ходе войны, а потому и не приняло должных мер к усилению его обороны.

Как только англо-французский флот вторгся в конце 1853 г. в Черное море, М. П. Лазарев и П. С. Нахимов предупредили А. С. Меншикова о том, что союзники не замедлят высадиться в Крыму, чтобы затем нанести удар по Севастополю. Однако главнокомандующий проигнорировал серьезное предупреждение двух незаурядных флотоводцев отечественного флота о возможности высадки союзного десанта в Крыму и необходимости в связи с этим принятия срочных мер по подготовке Севастополя к обороне.

Буквально за неделю до высадки союзных войск в районе Евпатории А. С. Меншиков самоуверенно доносил в Санкт-Петербург: «По настоящему позднему времени

высадка невозможна». Поэтому он и не беспокоился за судьбу Севастополя. Более того, когда В. А. Корнилов и П. С. Нахимов, зная, что Севастополь по вине Главного морского штаба не готов к борьбе с превосходящими силами союзников, по собственной инициативе энергично принялись за усиление обороны главной базы флота с моря и создание обороны с суши, которой она вообще не имела перед войной, то А. С. Меншиков и его помощники стали чинить им всевозможные препятствия. Покидая, например, Севастополь после высадки союзников в районе Евпатории, А. С. Меншиков не отдал никаких распоряжений по обороне базы, а руководителем обороны назначил бездеятельного престарелого генерала Моллера. «Этот господин, — писала «Русская старина», — хотя номинально, но оставался более месяца начальником гарнизона, который никогда его не видел».

Фактически же руководителями гарнизона Севастополя стали начальник штаба Черноморского флота вице-адмирал В. А. Корнилов и командующий эскадрой вице-адмирал П. С. Нахимов, от которых, с согласия генерала Моллера, исходили все распоряжения по подготовке Севастополя к обороне. Таким образом, В. А. Корнилов и П. С. Нахимов, пользовавшиеся большим уважением и доверием среди матросов, солдат и офицеров гарнизона, стали подлинными организаторами и руководителями героической обороны Севастополя.

Вице-адмиралы В. А. Корнилов и П. С. Нахимов, предвидя неизбежность высадки союзной армии в Крыму и зная неподготовленность Севастополя к обороне, еще весной 1854 г. приступили к разработке плана обороны города и строительству укреплений. «После Синопского дела, возвратясь в Севастополь, — писал П. С. Нахимов в марте 1854 г., — каждый из нас постоянно был занят — готовились достойно встретить грозных врагов драгоценной нашей отчизны» [1. С. 380].

Разработанный под руководством В. А. Корнилова и П. С. Нахимова план обороны Севастополя предусматривал создание круговой обороны базы с моря и суши с использованием всех сил и средств армии и флота, а также привлечение для этой цели и жителей города. Реализация



этого плана была связана с огромными трудностями: в Севастополе ощущался острый недостаток в оружии, боеприпасах, строительных материалах, медикаментах, продовольствии и т. д. Их поставки из центра задерживались, а порой даже срывались. Тем не менее В. А. Корнилову и П. С. Нахимову все же удалось до подхода союзных войск к Севастополю выполнить большой комплекс оборонительных мероприятий и подготовить город к длительной и стойкой обороне.

К началу Севастопольской обороны были значительно укреплены подступы к базе с моря и создана достаточно прочная оборона города с суши. Руководителями обороны был разработан план эшелонированной обороны Севастопольского рейда, основанный на тесном взаимодействии артиллерии кораблей и береговых батарей. Парусные корабли должны были развертываться в две линии на назначенных для них огневых позициях. За ними сосредоточивались пароходофрегаты — тактический резерв, предназначенный для поддержки своих парусных судов и уничтожения рандеров противника в случае прорыва их на Севастопольский рейд [1. С. 365—366].

Для усиления обороны Севастополя с моря В. А. Корнилов и П. С. Нахимов планировали использовать мины заграждения, но отсутствие мин на складах не позволило применить это новое оружие, которое широко и эффективно использовали русские моряки на Балтийском море для обороны Кронштадта и Свеаборга в 1854—1855 гг.

Для усиления гарнизона Севастополя флот выделил 22 тыс. моряков и более 2000 орудий, снятых с затопленных кораблей. На южной границе города была создана мощная оборонительная линия, состоявшая из различных фортификационных сооружений и большого числа батарей, сформированных из корабельных орудий [2. С. 259—260]. Во главе береговых батарей были поставлены опытные корабельные артиллеристы, а морскими командами руководили офицеры, которые вместе со своими матросами сошли с кораблей на берег. Батареи располагались на позициях таким образом, чтобы иметь возможность поддерживать войска по всей линии обороны и в то же время взаимодействовать между собой. Под руководством

В. А. Корнилова и П. С. Нахимова были разработаны основные тактические документы в виде инструкций и наставлений, которыми руководствовались защитники Севастополя при обороне города с моря и суши.

Таким образом, к моменту подхода союзной армии к Севастополю защитники города — солдаты, матросы, офицеры и гражданское население — под руководством В. А. Корнилова и П. С. Нахимова, работая с огромным напряжением днем и ночью, в невероятно короткий срок создали под Севастополем достаточно надежную сухопутную оборону. В приказе от 3 октября 1954 г. начальник штаба Черноморского флота вице-адмирал В. А. Корнилов, который вместе с П. С. Нахимовым руководил работами по созданию обороны, отмечал: «С первого дня обложения Севастополя превосходным в силах неприятелем войска, предназначенные его защищать, выказывали решительную готовность умереть, но не отдать города... В продолжение короткого времени неутомимую деятельность всех, и офицеров, и нижних чинов, выресли из земли сильные укрепления, и пушки старых кораблей расставлены на этих грозных твердынях» [2. С. 226—227].

Когда в начале сентября 1854 г. 62-тысячная коалиционная армия беспрепятственно высадилась в районе Евпатории и вдоль побережья направилась в сторону Севастополя, российская армия, развернутая в Крыму, была разделена на две основные группировки: полевая армия, возглавляемая А. С. Меншиковым, заняла позиции в районе Инкермана, Бельбека и Чергуни, обеспечивая связь Севастополя с внутренними районами страны через Перекопский перешеек; вторую группировку войск составлял севастопольский гарнизон, усиленный моряками Черноморского флота, который принял на себя основную тяжесть борьбы с коалиционной армией, осаждавшей Севастополь с суши.

После нанесения поражения на р. Альме армии А. С. Меншикова союзные войска развили наступление вдоль побережья и к 17 сентября вышли к Севастополю и обложили его с южной стороны. Они расположились на линии, проходившей между Стрелецкой бухтой и Черной речкой. А объединенные силы флота союзников сосредоточились

в Балаклаве, Камышовой и Стрелецкой бухтах, в которых неприятель оборудовал свои базы для подвоза подкреплений и всех видов снабжения осадной армии, поступавших из Европы морским путем.

В условиях длительной осады Севастополя исключительно важное значение как для осажденных, так и для осаждающих приобрели коммуникации, по которым осуществлялись воинские перевозки. Наличие у союзников большого парового флота, который в 9—10 раз превосходил русский, обеспечивало им достаточно надежную защиту своих морских коммуникаций и бесперебойность доставки всего необходимого.

Русские же сухопутные пути сообщения, по которым снабжался севастопольский гарнизон и подвозились подкрепления из внутренних районов России через Перекопский перешеек, оказались под угрозой перехвата. Однако коалиционная армия, несмотря на значительное превосходство в силах, не рискнула с ходу прорваться к северной части города и тем самым прервать его единственную сухопутную коммуникацию. «Главным источником силы Севастополя, — писал Н. Г. Чернышевский, — было то, что он через свою северную сторону оставался совершенно открыт всем подвозам и подкреплениям»<sup>1</sup>.

Оборона Севастополя по характеру боевых действий делится на два основных периода. Первый период (сентябрь—ноябрь 1854 г.) характеризовался созданием сухопутной обороны города и срывом защитниками Севастополя попыток противника захватить главную базу Черноморского флота методом ускоренной атаки сухопутных войск при активной поддержке флота с моря. Второй период (декабрь 1854 г. — август 1855 г.) протекал в основном в длительной позиционной борьбе с широким использованием артиллерии с обеих сторон, смелыми вылазками защитников Севастополя и активными действиями парадных фрегатов Черноморского флота.

Не решившись атаковать Севастополь с ходу, союзники в течение двух недель готовили армию и флот к штурму города в расчете захватить его мощным одновременным

---

<sup>1</sup> Чернышевский Н. Г. Полн. собр. соч. СПб., 1906. Т. 5. С. 306.



*Французские пехотинцы штурмуют Малахов курган  
(сентябрь 1855 г.)*

ударом с суши и моря. Штурм был назначен на 5 октября. Атаке войск должна была предшествовать мощная артиллерийская подготовка с использованием большого количества сухопутной и корабельной артиллерии. Однако защитники Севастополя упредили противника и первыми открыли мощный огонь по батареям и наступающим войскам союзников и, причинив им большие потери, сорвали атаку, на которую англо-французское командование возлагало большие надежды. «Флот и армия союзников, — писал один из высших офицеров французского флота, — надеялись соединенными силами уничтожить оборону Севастополя». Но враг жестоко просчитался. Гарнизон Севастополя, поддержанный огнем артиллерии кораблей Черноморского флота, блестяще выдержал первое серьезное боевое испытание.

Тяжелой утратой для защитников Севастополя явилась гибель В. А. Корнилова — одного из организаторов и руководителей героической обороны города. После смерти В. А. Корнилова обороной Севастополя возглавил вице-адмирал П. С. Нахимов, пользовавшийся огромным авторитетом и популярностью среди защитников Севастополя, особенно у матросов и солдат, которые видели в нем честного, справедливого и талантливого начальника, хорошо знающего свое дело и бесстрашного в борьбе с врагами.

Отбив первый штурм, защитники Севастополя под руководством П. С. Нахимова продолжили укрепление и совершенствование сухопутной обороны города. При строительстве укреплений они руководствовались идеями видного военного инженера А. З. Теляковского. По указанию П. С. Нахимова в целях усиления обороны были построены две дополнительные оборонительные линии с развитой системой заграждений, что положило начало созданию в Севастополе глубоко эшелонированной обороны и значительно повысило ее прочность. Оборонительные работы велись под огнем противника и круглосуточно. П. С. Нахимов внимательно следил за тем, как возводились новые укрепления и строились блиндажи, предназначенные для укрытия личного состава от огня противника. Не было дня, чтобы он не появлялся на передовых по-

зициях, воодушевляя защитников базы флота и показывая им пример личного бесстрашия. «Во время обороны Севастополя, — писал один из ее участников, — адмирал вел себя как настоящий герой; он был везде, где видел опасность... В это время к нему обращались за помощью как к человеку, сильному своим моральным влиянием» [1. С. 429].

Огромное моральное воздействие П. С. Нахимова на защитников Севастополя объясняется главным образом тем, что из руководителей обороны города «никто лучше него не знал духа русского простолюдина — матроса и солдата» [1. С. 627].

Наряду с возведением новых укреплений П. С. Нахимов уделял большое внимание совершенствованию оружия и способов его применения, своевременному обеспечению защитников города боеприпасами, продовольствием, обмундированием и медикаментами. Он постоянно напоминал подчиненным начальникам о необходимости беречь людей. В одном из приказов П. С. Нахимов писал: «Я считаю долгом напомнить всем начальникам священную обязанность, на них лежащую, а именно: предварительно позаботиться, чтобы при открытии огня с неприятельских батарей не было ни одного лишнего человека не только в открытых местах, но даже прислуги у орудий и число людей для неразлучных с боем работ было ограничено крайней необходимостью... При этом прошу внушить им, что жизнь каждого из них принадлежит Отечеству» [1. С. 469].

Неприятель, стремясь не допустить усиления обороны Севастополя, вел систематический огонь по ее позициям и одновременно накапливал силы и готовился к новому штурму города. В целях срыва его часть полевой армии 13 октября атаковала английские войска под Балаклавой, а 24 октября крупными силами дала бой противнику в районе Инкермана, где с обеих сторон было задействовано до 100 тыс. человек. Однако из-за отсутствия современного нарезного оружия и неграмотного руководства боевыми действиями царскими генералами русская армия и на этот раз не смогла добиться успеха.

Но несмотря на то, что полевая армия не решила поставленную задачу по деблокаде Севастополя, Инкерман-

ское сражение оказало существенное влияние на последующий ход борьбы за него. Вследствие больших потерь в личном составе (около 12 тыс. человек) и упадка морального духа войск англо-французское командование вынуждено было окончательно отказаться от попыток овладеть Севастополем методом ускоренной атаки и перейти к длительной и методической осаде города с широким применением артиллерии. Таким образом, борьба за Севастополь приняла затяжной позиционный характер.

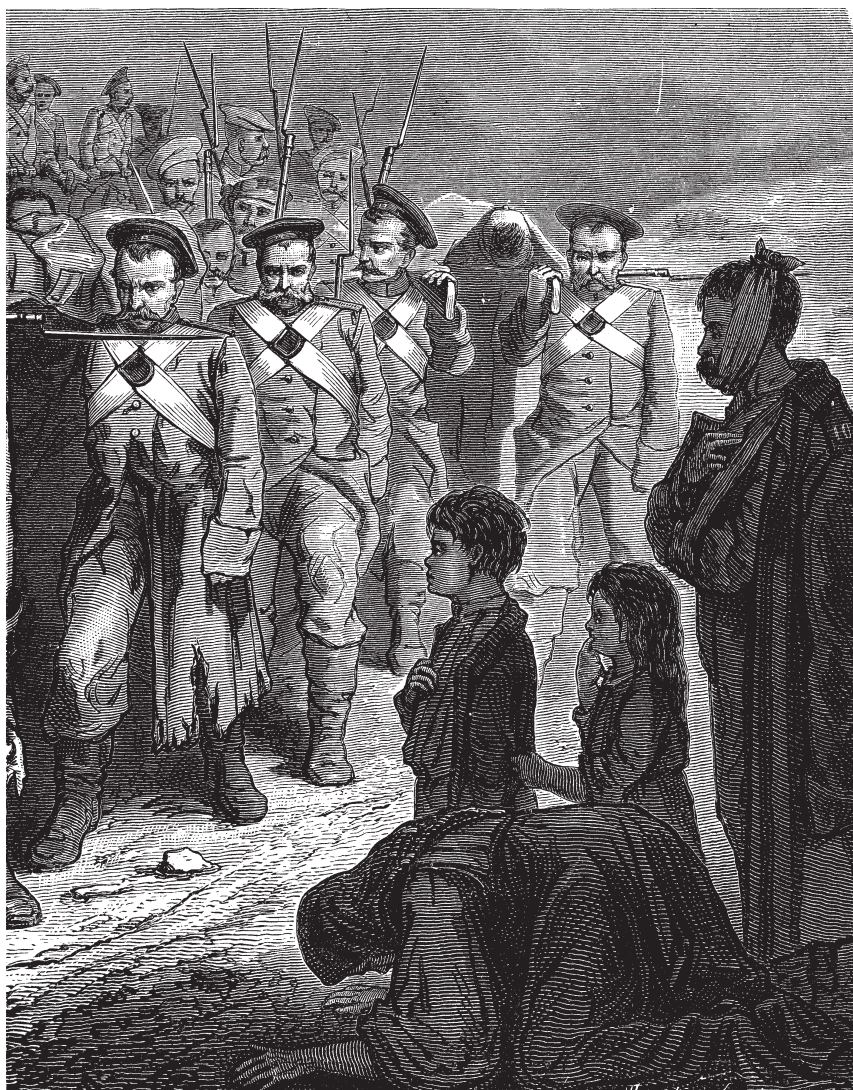
К началу 1885 г. союзники сосредоточили под Севастополем 100-тысячную армию и свыше 500 орудий крупного калибра [6. Л. 27]. Силы противника по численности в несколько раз превосходили севастопольский гарнизон. Перейдя к позиционной борьбе, неприятель усилил артиллерийские обстрелы города. Огонь велся почти непрерывно. В отдельные дни по городу выпускалось до 50 тыс. снарядов. Интенсивным обстрелом русских позиций союзное командование рассчитывало подавить волю защитников города и заставить их капитулировать. Предпринимались также атаки пехоты, которые периодически перерастали в штурм города. Надо было обладать величайшей стойкостью, чтобы в течение многих месяцев сдерживать натиск огромной осадной армии, оснащенной современным нарезным оружием, которого защитники Севастополя не имели.

Но врагу не удалось подавить волю севастопольского гарнизона к сопротивлению и заставить его сложить оружие. Отражая многочисленные атаки союзных войск, защитники Севастополя нередко сами переходили в контратаки и отбрасывали врага на исходные позиции. Оборона города под руководством П. С. Нахимова приобрела активный характер. Это нашло свое отражение прежде всего в смелых вылазках севастопольцев в расположение неприятельских позиций. В этих вылазках принимали участие преимущественно добровольцы из числа солдат и матросов гарнизона — людей большой смелости, храбрости и находчивости.

Дерзкие вылазки небольших, а иногда и крупных отрядов солдат и матросов держали противника в постоянном напряжении. Совершая внезапные ночные нападения,







*5-я мушкетерская рота Севского полка  
возвращается со штурма*

севастопольцы разрушали оборонительные сооружения и уничтожали артиллерийские батареи неприятеля, нанесли ему существенные потери в живой силе. В этих действиях особенно отличились Петр Кошка, Игнатий Шевченко, Иван Демченко, лейтенант Бирюлев и многие другие. Их имена хорошо знали все защитники Севастополя и гордились ими.

В активных оборонительных действиях по указанию П. С. Нахимова принимали участие и париходофрегаты, которые совершали внезапные нападения на корабли противника за пределами Севастопольской бухты. Так, 24 ноября отряд кораблей в составе париходофрегат «Владимир» и «Херсонес» под командованием капитана 2 ранга Г. И. Бутакова внезапно атаковал неприятельские париходы, находившиеся с Стрелецкой бухте. Вражеские суда уклонились от боя и поспешно отошли к Балаклаве, под защиту главных сил союзной эскадры. Выполнив поставленную задачу, париходофрегаты благополучно вернулись в Севастополь.

П. С. Нахимов высоко оценивал набеговые действия париходофрегат. «Молодецкая вылазка наших париходов, — сообщал П. С. Нахимов командиру Севастопольского порта, — напомнила неприятелям, что суда наши хотя разоружены, но по первому приказу закипят жизнью, что, метко стреляя на бастионах, мы не отвыкли от стрельбы на качке; что, составляя стройные бастионы для защиты Севастополя, мы ждем только случая показать, как твердо помним уроки покойного адмирала Лазарева...» [1. С. 445].

В результате ночных вылазок защитников Севастополя и набеговых действий париходофрегат противник не только нес потери в живой силе и боевой технике, но и испытывал серьезные затруднения в проведении осадных работ. Неожиданные вылазки изматывали силы осадной армии и подрывали моральный дух противника.

П. С. Нахимов придавал исключительно большое значение использованию артиллерии, рассматривая ее в качестве решающего фактора в борьбе с осадной армией противника, и прежде всего с его артиллерией, обстреливавшей Севастополь. С этой целью он организовал контр-

батареиную борьбу, которая сводилась к артиллерийской дуэли между крепостной и осадной артиллерией. Контр-батареиная борьба являлась одной из важнейших задач также корабельной и полевой артиллерии.

П. С. Нахимов разработал стройную систему использования артиллерии в обороне базы. Он требовал от артиллеристов упреждения противника в открытии огня, сосредоточения огня нескольких батарей по одной цели, широкого применения маневра огнем, постоянного поддержания взаимодействия между батареями и поддержки ими друг друга при ведении артиллерийской дуэли [3. С. 74].

Под руководством П. С. Нахимова были разработаны новые инструкции в целях организации более эффективного применения артиллерии по принципу массирования огня на решающих направлениях при совместном использовании береговой, корабельной и полевой артиллерии. Разрабатывая новые методы использования артиллерии в борьбе с осадной армией противника, П. С. Нахимов в то же время уделял большое внимание обучению защитников Севастополя ведению общевойскового боя при поддержке артиллерии. В приказе от 3 мая 1855 г. он писал: «В близком бою первый выстрел решает половину дела, а потому внимательное наблюдение при свете за открытием неприятельских амбразур послужит ручательством, что мы не будем предупреждены ими. Сосредоточив огонь преимущественно на ближайшие батареи, мы быстрым и метким действием артиллерии должны сбить их... Близкий бой — единственное средство к решительной победе на море — даст такой же результат на берегу и вознаградит бдительность, опытность и искусство доблестных моряков-артиллеристов» [1. С. 526].

Направляя основные усилия защитников Севастополя на укрепление обороны города с суши, откуда исходила главная опасность для базы флота, П. С. Нахимов в то же время обращал внимание и на усиление обороны города с моря. С этой целью он распорядился затопить при входе в бухту дополнительно еще несколько парусных кораблей. 13 февраля 1855 г. между Николаевской и Михайловской батареями были затоплены три старых линейных корабля и два фрегата [1. С. 459]. Оставшиеся в строю



*Один из  
бастioned  
Севастополя*

парусные корабли и пароходофрегаты были сведены в одну эскадру, предназначенную для обороны Севастопольского рейда. По утвержденному П. С. Нахимовым расписанию пароходофрегаты круглосуточно охраняли вход в бухту; кроме того, они были расписаны по огневым позициям на Севастопольском рейде для отражения совместно с береговой артиллерией нападения неприятельского флота с моря.

Чтобы наиболее эффективно использовать разнородные силы для совместной обороны главной базы флота с суши и моря, П. С. Нахимов организовал взаимодействие между войсками гарнизона, кораблями эскадры и береговой артиллерией. Одной из наиболее эффективных форм содействия флота сухопутным войскам являлась артиллерийская поддержка пароходофрегатов, которые имели довольно мощную артиллерию с дальностью стрельбы до четырех километров.

Артиллерийская поддержка войск пароходофрегатами носила систематический характер и велась в течение всего времени обороны Севастополя. Огонь корабли вели как с якорных позиций, находившихся на акватории Севастопольского рейда, так и на ходу при выходах в море. Огонь велся днем и ночью. Для стрельбы по невидимым целям артиллеристы применили новый метод корректировки огня с использованием береговых корректировочных постов. Чтобы снизить эффективность ответного огня по пароходофрегатам, последние часто меняли свои огневые позиции, маневрируя в пределах Севастопольской бухты.

Стрельба пароходофрегатов по береговым целям была весьма эффективна, и командиры стрелковых частей в период наиболее напряженных боев с союзными войсками часто обращались непосредственно к командирам кораблей с просьбой об огневом содействии [3. С. 75].

Большую помощь пароходофрегаты оказывали севастопольскому гарнизону в обеспечении перевозок войск между северным и южным секторами сухопутной обороны, которые производились через бухту. Они широко использовались также для перевозки боеприпасов, продовольствия, раненых и гражданского населения. Севастопольская бухта, в пределах которой в основном вели



боевые действия пареходофрегаты, явилась своего рода испытательным полигоном, где первые отечественные паровые суда отрабатывали в условиях войны отдельные элементы пареходной тактики.

В руководстве обороной Севастополя особенно ярко проявились организаторские способности, военный талант и исключительная личная храбрость Павла Степановича Нахимова, которому 27 марта 1855 г. за отличие при обороне главной базы Черноморского флота было присвоено звание адмирала [1. С. 398].

В связи с производством в адмиралы П. С. Нахимов издал приказ по флоту, в котором отмечал, что на его долю выпала «завидная участь иметь под своим начальством подчиненных, украшающих начальника своими доблестями». Обращаясь к матросам, он писал: «Матросы. Мне ли говорить вам о ваших подвигах на защиту родного вам Севастополя и флота? Я с юных лет был постоянным свидетелем ваших трудов и готовности умереть по первому приказанию; мы сдружились дав-



*Бомбардировка  
Севастополя флотом  
союзников.  
Литография Тимма*

но; я горжусь вами с детства. Отстоим Севастополь...» [1. С. 500—501].

Призывая матросов отстоять Севастополь во что бы то ни стало, адмирал П. С. Нахимов личным примером показывал, как следует решать эту задачу, проявляя храбрость и воинское мастерство. Пренебрегая смертью, он постоянно обходил оборонительные позиции и своим присутствием на бастионах старался поддерживать высокий боевой настрой защитников города. Его глубокая вера в высокие боевые качества солдат и матросов, неустанная забота о них снискали беспредельную привязанность и любовь к нему простых русских людей, сражавшихся на бастионах Севастополя.

В дни напряженных боев адмирал П. С. Нахимов в одном из приказов от 5 марта 1855 г. писал: «Я прошу частных начальников поспешить с устройством бань и обратить особое внимание на то, чтобы люди по возможности чаще ими пользовались» [1. С. 473]. В других приказах он обращал внимание офицеров на необходимость улучшения

качества питания матросов и обеспечения их чистым постельным бельем и исправным обмундированием.

Находясь на бастионах, П. С. Нахимов подавал солдатам и матросам пример беспредельной храбрости, самообладания и уверенности в своих силах. Участник обороны Севастополя П. И. Лесли так описывал поведение П. С. Нахимова во время боя: «...Никто не был столько под пулями и бомбами, сколько он (Нахимов. — *Авт.*); где только самый большой огонь, то он туда и лезет... Решительно нужно удивляться смелости и хладнокровию этого человека; даже не мигнет глазом, если бомба разорвется у него под носом» [1. С. 500].

В конце мая 1855 г., проверяя состояние обороны на Камчатском люнете во время штурма его противником, П. С. Нахимов лично взял на себя руководство боем. Контуженный осколком разорвавшейся бомбы, он не покинул поле боя, возглавил штыковую атаку небольшого отряда солдат и матросов против превосходящих сил противника и вывел его из окружения.

В начале июня 1855 г., во время штурма позиций на Малаховом кургане, П. С. Нахимов прибыл на место боя и лично руководил отражением атакующих колонн противника. Возглавляемые им защитники Малахова кургана штыковой атакой очистили курган от врага.

Бесстрашие и героизм П. С. Нахимова, его стремление постоянно быть на передовых позициях среди солдат и матросов и вместе с ними делить опасность и тяготы боевой службы на бастионах и в окопах осажденного Севастополя поражали всех, кто окружал его в дни севастопольской страды, и вызывали горячее желание как-то уберечь своего любимого руководителя обороны от опасности. Однако Павел Степанович мимо ушей пропускал настоятельные рекомендации и просьбы быть осторожнее на передовой; он в течение всей обороны города продолжал бывать на самых опасных участках обороны. «Совет — беречь себя — совершенно бесполезен, — писал Платон Воеводский, племянник П. С. Нахимова, — ежедневно разбегается по бастионам. А князь (главнокомандующий, князь А. С. Меншиков. — *Авт.*) со своей стороны отравляет, сколько может, его минуту» [1. С. 449].





*Владимирский собор в Севастополе, в котором похоронены Лазарев, Корнилов, Нахимов*

Систематические бомбардировки Севастополя сотнями орудий, выпускавших по городу десятки тысяч снарядов в день, атаки и штурмы осадной армии союзников в течение многих месяцев разбивались о величайшую стойкость гарнизона главной базы Черноморского флота. Однако, несмотря на исключительную стойкость и мужество ее защитников, положение Севастополя ухудшалось с каждым днем. Гарнизон нес большие потери, подкрепления не поступали, не хватало боеприпасов. П. С. Нахимов трезво оценивал складывавшуюся летом 1855 г. обстановку на фронте: предпосылок к улучшению он не видел. Но, объезжая позиции, которые подвергались наиболее интенсивному обстрелу и атакам противника, он по-прежнему стремился поднять боевой дух защитников города, призывая их оборонять Севастополь до последней капли крови.

28 июня 1855 г., прибыв на Малахов курган, который подвергался особенно ожесточенным бомбардировкам и атакам противника, П. С. Нахимов, следя за хо-

дом боя и отдавая распоряжения войскам, был смертельно ранен в голову и 30 июня, не приходя в сознание, скончался [1. С. 546—566].

На следующий день защитники Севастополя и жители города провожали в последний путь своего любимого адмирала. Гроб был покрыт Андреевским флагом, развевающимся на его флагманском корабле «Императрица Мария» в Синопском сражении. Корабли, стоявшие на Севастопольском рейде, приспустили флаги и отдали последний артиллерийский салют своему флагману. Павла Степановича Нахимова похоронили в соборе Св. Владимира рядом с М. П. Лазаревым, В. А. Корниловым и В. И. Истоминым.

Смерть П. С. Нахимова явилась огромной утратой не только для Севастополя и Черноморского флота, но и для всей России. Со смертью адмирала П. С. Нахимова, писал участник обороны Б. П. Мансуров, «Севастополь лишился в нем ревностнейшего и неутомимо деятельного начальника, защитника, имя его гремело не только на Черноморском флоте, но даже во всей России» [1. С. 576].

После смерти П. С. Нахимова борьба за Севастополь продолжалась. Но, несмотря на мужество и стойкость защитников города, силы их постепенно уменьшались, а силы осадной армии непрерывно возрастали. В августе 1855 г. коалиционным войскам ценой огромных потерь удалось овладеть ключевой позицией обороны Севастополя — Малаховым курганом. Войска гарнизона вынуждены были оставить южную сторону Севастопольской бухты и перейти на северную, предварительно взорвав все укрепления и затопив оставшиеся корабли. С оставлением южной стороны бухты оборона Севастополя, продолжавшаяся 11 месяцев, закончилась.

Длительная оборона Севастополя вошла в историю нашей Родины как одно из наиболее выдающихся военных событий XIX в. и пример самоотверженного героизма воинов России, которые в условиях превосходства противника в численности войск и качестве оружия в течение 349 дней вели успешную борьбу с коалиционной армией.

Оборона Севастополя явилась ярким примером совместных действий армии и флота в обороне базы флота с мо-

ря и суши, в руководстве которой ведущую роль сыграли вице-адмирал В. А. Корнилов и адмирал П. С. Нахимов.

\* \* \*

В успешном продвижении П. С. Нахимова по службе важную роль играли его личные качества. Он был высокообразованным и дисциплинированным человеком, на редкость трудолюбивым и в высшей степени ответственным офицером, бесконечно любящим флот и военно-морскую службу, обладал большими организаторскими способностями и особым талантом обучать и воспитывать военных моряков. Все эти качества в сочетании с феноменальной работоспособностью и умением сплачивать вокруг себя прогрессивно мыслящих подчиненных позволяли ему добиваться высоких результатов в боевой подготовке кораблей и соединений.

П. С. Нахимов как флотоводец прославился прежде всего созданием вместе с М. П. Лазаревым передовой школы воспитания и обучения военных моряков, которую иногда называют черноморской. В основе этой системы лежало привитие матросам и офицерам любви к Родине, т. е. воспитание у них патриотизма как основной движущей силы военно-морской службы и фундамента воинского долга по защите Отечества. Обосновывая мысль о роли матроса на корабле и в военно-морском флоте в целом как верного защитника Отечества, П. С. Нахимов утверждал, что «матрос есть главный двигатель на военном корабле; матрос управляет парусами, он же наводит орудие; матрос бросится на abordаж, если понадобится, все сделает матрос, ежели не будем смотреть на службу как на средство для удовлетворения своего честолюбия» [1. С. 613]. Считая матросов главным двигателем на военном корабле, П. С. Нахимов в то же время не принижал роли офицерского состава. Он как командир корабля и соединения придавал важное значение обучению и воспитанию офицеров. Он требовал от офицеров честного и добросовестного выполнения служебных обязанностей, а также внимательного отношения к матросам и постоянной заботы о них, как это делал Павел Степанович сам.

Воспитание и обучение матросов и офицеров в условиях корабельной службы П. С. Нахимов рассматривал как единый и взаимосвязанный процесс воинского обучения и воспитания, обеспечивающий хорошую подготовку экипажей и высокий уровень боевой готовности корабля, соединения и флота в целом.

Участник обороны Севастополя Э. И. Тотлебен писал: «...Нахимов более чем кто-либо содействовал выработке того типа русского матроса и развитию в Черноморском флоте того героического духа, который так блистательно выказался в войну 1854—1856 гг. В этом отношении его справедливо называют Джервисом русского флота» [10. С. 20, 22].

Боевая подготовка корабля и соединения всегда была главным элементом служебной деятельности П. С. Нахимова. Важнейшим принципом, которым всегда он руководствовался, будучи командиром корабля и флагманом, являлось обучение моряков главным образом в море тому, что нужно на войне. Поэтому П. С. Нахимов большую часть кампании находился в море, производя многочисленные различные учения, которые он рассматривал в качестве лучшей школы подготовки моряков. Командир брига «Персей» А. И. Шестаков в своих «Воспоминаниях» писал: «Службой считалось только то, что прямо вело к цели — пребывание в море или, как выражались, в походе, <...> таланту, энергии, страсти к деятельности открывалось широкое море, так и только там можно было ожидать служебных благ и внимания начальства» [4. С. 225].

В море корабли под руководством П. С. Нахимова отработывали задачи по совместному плаванию, маневрированию, производили учебные стрельбы. По инициативе М. П. Лазарева и П. С. Нахимова на Черноморском флоте впервые стали проводиться двусторонние учения по отработке тактики ведения морского боя, которые получили название учебных, или практических боев. П. С. Нахимов, будучи сторонником тактики решительного боя, на этих учениях отработывал такие приемы, как прорезание строя, охват головы эскадры, взятие противника в два огня, продольные залпы, которые являлись наиболее эффективными, и др. Применение подобной тактики, осно-

вы которой были разработаны еще адмиралом Ф. Ф. Ушаковым, обеспечивало решительный исход боя, к чему всегда стремились выдающиеся флотоводцы российского флота.

Обладея широким военным кругозором, П. С. Нахимов с глубоким пониманием политических и военных вопросов всесторонне анализировал обстановку на Черном море накануне и в ходе Крымской войны, что позволяло ему своевременно вскрывать оперативно-стратегические замыслы противника и принимать обоснованные решения с учетом реального соотношения сил, сложившегося на театре. Так, в начале Крымской войны он смог на основании полученных разведывательных данных раскрыть замысел турецкого командования высадить десант на Кавказское побережье и, перехватив турецкую эскадру в Синопе, в решительном бою уничтожить ее и таким образом сорвать высадку десанта.

После вторжения англо-французского флота в Черном море весной 1854 г. П. С. Нахимов вместе с В. А. Корниловым смогли раскрыть стратегический план высадки экспедиционной армии в Крыму и захвата Севастополя и, несмотря на бездействие главнокомандующего, князя А. С. Меншикова, вовремя подготовили Севастополь к длительной обороне и сорвали расчеты противника с ходу овладеть главной базой Черноморского флота.

Умение глубоко анализировать оперативно-стратегическую и тактическую обстановку на театре позволяло П. С. Нахимову не только раскрывать замыслы противника, но и правильно выбирать направление главного удара. Он прекрасно продемонстрировал это, например, в Синопском сражении: решение нанести главный удар по турецким кораблям, стоявшим в Синопе, и уничтожить их обеспечило выполнение основной задачи флота — срыва высадки турецкого десанта на Кавказ.

П. С. Нахимов внес существенный вклад в развитие военно-морского искусства отечественного флота, особенно в такие его области, как совместные действия армии и флота, крейсерские и блокадные действия и тактика морского боя.

Но особенно большой вклад внес П. С. Нахимов в развитие такой специфической части военного и военно-



*Русская батарея  
обстреливает  
корабли  
противника*

морского искусства, как совместная оборона военно-морской базы сухопутными и военно-морскими силами.

При защите Севастополя под руководством П. С. Нахимова были успешно решены многие важнейшие вопросы военного и военно-морского искусства, связанные с обороной базы флота:

создание прочной и глубоко эшелонированной сухопутной обороны, представлявшей собой комплекс различных оборонительных сооружений и артиллерийских батарей;

создание надежной системы обороны базы с моря, включавшей наблюдательные посты, различные позиционные оборонительные средства, в том числе затопленные на фарватере корабли, береговую и корабельную артиллерию;

создание единого командования оборонительными силами, сухопутными и морскими силами и береговой артиллерией.

Адмирал П. С. Нахимов впервые в широких масштабах организовал контрбатарейную борьбу с вражеской артиллерией, обстрелявшей Севастополь. Он умело использовал паровые корабли для систематической артиллерийской поддержки войск, обеспечения воинских перевозок в пределах Севастопольской бухты и для борьбы с вражескими судами на подходах к Севастополю. Однако П. С. Нахимов не ограничивался лишь отражением вражеских атак и штурмов, а вел активную оборону, которая включала в себя смелые вылазки в расположение войск неприятеля и систематические набеги пароходофрегатов на его корабли, державшиеся вблизи Севастополя.

В условиях длительной осады города и серьезных затруднений со снабжением гарнизона продовольствием и боезапасом исключительно важное значение имело поддержание высокого морального духа защитников города. Адмирал П. С. Нахимов, пользовавшийся огромным авторитетом среди защитников и жителей города, с этим успешно справился. «Своим присутствием и примером, — пишет академик Е. В. Тарле, — он возвышал дух не только в морях, благоговевших перед ним, но и в сухопутных войсках, также скоро понявших, что такое Нахимов» [9. С. 110].

Искусство П. С. Нахимова как руководителя обороны Севастополя проявилось также в умелой организации тес-

ного взаимодействия разнородных сил и управления ими, которое осуществлялось в форме письменных приказов и устных распоряжений с предоставлением широкой инициативы подчиненным, что делало управление более гибким, оперативным и эффективным.

Однако, несмотря на выдающиеся организаторские способности и военный талант руководителей обороны Севастополя В. А. Корнилова и П. С. Нахимова, высокое военное искусство, проявленное ими в обороне базы флота, и героизм защитников города, Севастополь все же не устоял перед огромной осадной армией и мощным англо-французским флотом, оснащенным современными средствами борьбы — нарезным оружием и паровыми кораблями, против которых личный состав армии, вооруженный устаревшими гладкоствольными ружьями, и флот, состоящий в основном из парусных судов, оказались бессильными.

В знак признательности заслуг Павла Степановича Нахимова перед Отечеством в Севастополе ему был поставлен памятник и назван его именем один из крейсеров российского флота. В память о прославленном адмирале в годы Великой Отечественной войны были учреждены орден и медаль Нахимова, которыми награждались моряки, отличившиеся при защите Родины. Сейчас имя прославленного адмирала носят Нахимовское военно-морское училище, в котором юноши получают среднее образование и постигают азы военно-морского дела, одно из высших военно-морских училищ в Севастополе, крейсер, набережные и улицы в Санкт-Петербурге, Севастополе и других приморских городах нашей страны. Именем Павла Степановича названо и село, в котором он родился и провел детство.

В советское время был издан ряд крупных работ, посвященных жизни и флотоводческой деятельности Павла Степановича Нахимова: сборник документов «П. С. Нахимов»; исторический очерк академика Е. В. Тарле «Нахимов»; работа Адмирала Флота Советского Союза, профессора И. С. Исакова «Адмирал Нахимов»; монография доктора исторических наук В. Поликарпова «Павел Степанович Нахимов»; биографический очерк доктора исторических наук Б. И. Зверева «Выдающийся русский фло-



товодец П. С. Нахимов» и др. В них Павел Степанович Нахимов предстает перед читателями не только как флотоводец, но и как человек, бесконечно любивший свою родину — Россию и отдавший без остатка ей свою жизнь.

### На Балтике

Одновременно с действиями на Черном море союзники предприняли нападения на русские базы и порты на Балтийском, Белом морях и Тихом океане. Наиболее крупные силы противник направил в Финский залив. Весной 1854 г. сюда прибыло до 80 английских и французских кораблей, из них почти половина паровых<sup>1</sup>.

Балтийский флот в это время насчитывал 26 парусных линейных кораблей и 17 фрегатов. Но среди них не было ни одного винтового корабля и имелось всего лишь 11 пароходофрегатов. Гребная флотилия (из 179 канонерских лодок и шлюпок) в новых условиях вооруженной борьбы на море какой-либо существенной роли в боевых действиях играть уже не могла. Таким образом, англо-французский флот на Балтийском театре, так же как и на Черноморском, имел подавляющее превосходство в паровых винтовых кораблях, что и легло в основу плана кампании союзников на Балтийском море.

Существенным недостатком русского флота являлась также отсутствие единого командования на театре. Командующему флотом адмиралу П. И. Рикорду были подчинены только силы, находившиеся в Кронштадте. Во главе Свеаборгской дивизии и гребной флотилии стояли свои начальники, не подчинявшиеся П. И. Рикорду. Но и подчиненными силами П. И. Рикорд не мог распоряжаться по своему усмотрению, над ним стоял великий князь генерал-адмирал Константин Николаевич, постоянно вмешивавшийся в руководство флотом. Это крайне затрудняло организацию боевых действий против союзников.

---

<sup>1</sup> Английский флот (командующий вице-адмирал Ч. Нейпир) состоял из 10 винтовых линейных кораблей, 15 винтовых фрегатов, 7 парусных линейных кораблей, 17 пароходофрегатов и пароходов. Французский флот (командующий вице-адмирал Парсеваль-Дешен) имел 9 линейных кораблей (один винтовой), 7 фрегатов, 7 пароходофрегатов и 8 других судов [б. С. 528—529].

Русское командование, учитывая превосходство противника в силах, разработало оборонительный план военных действий на Балтийском море. Он был изложен в постановлении Особого совета адмиралов под председательством великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича и сводился к следующему: «Превосходящая сила ожидаемого в Балтийском море неприятельского флота не позволит нам вступить с ним в открытый бой с какой-либо надеждой на успех. Посему мы должны по необходимости остаться в положении чисто оборонительном, под защитой крепостей наших, но будучи в совершенной готовности пользоваться каждой благоприятною минутою переходить в наступление. Главной заботой нашей должно быть соединение всех трех дивизий в Свеаборге. Сильный флот всей центральной позиции свяжет движение неприятеля и, вероятно, воспрепятствует ему сделать какое-нибудь важное покушение на Кронштадт» [16. С. 61—62].

Отказавшись от активных наступательных действий, командование сосредоточило внимание на укреплении приморских крепостей и усилении обороны побережья. Противодесантная оборона строилась на принципе взаимодействия сухопутных войск и корабельных сил, позиционных средств борьбы и наблюдательных постов, развернутых по всему побережью. Оборону побережья осуществляли 179 батальонов, 144,5 эскадрона и 384 орудия. Из них 65 % сухопутных войск и 70 % артиллерии было сконцентрировано в районе Санкт-Петербурга. Здесь же находились и основные силы флота — две дивизии кораблей и часть канонерских лодок гребной флотилии. Они предназначались для защиты Северного и Южного кронштадтских фарватеров. Оборона Кронштадта и Свеаборга была усилена позиционными средствами: береговой артиллерией, ряжами, блокшивами и минными заграждениями.

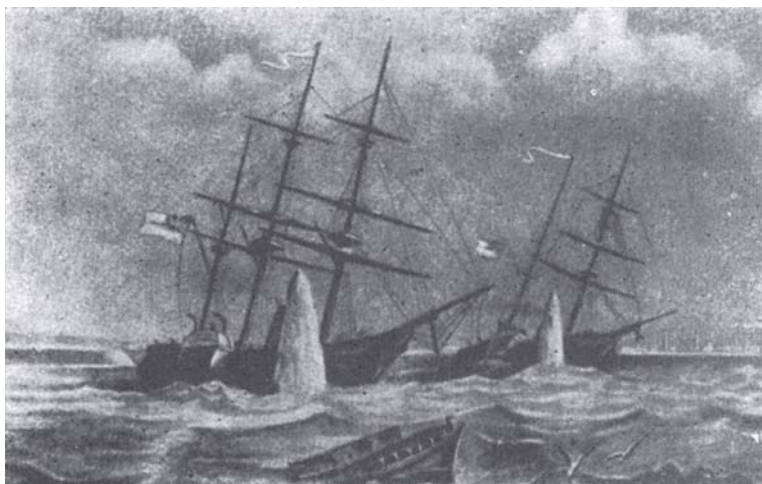
Система оборонительных сооружений Кронштадта состояла из четырех фортов (Петр I, Павел I, Александр I и Кроншлот), отдельных береговых батарей, установленных на о-ве Котлин, и подводноряжевых преград, защищавших Южный и Северный фарватеры. Северный фар-

ватер защищал, кроме того, отряд блокшивов, развернутых за подводноряжевым заграждением.

С началом военных действий оборона Кронштадта была усилена минными заграждениями, поставленными южнее и севернее о-ва Котлин. В 1854 г. на пяти минных заграждениях было выставлено 609 мин. Минная позиция (три заграждения) в районе Южного фарватера находилась под прикрытием более 500 орудий фортов — Павел I, Александр I, Петр I — и батареи Меншикова. Два заграждения, выставленные около Северного фарватера, прикрывались небольшими отрядами блокшивов. В 1855 г. на подступах к Кронштадту выставили еще восемь минных заграждений (1256 гальванических мин). Таким образом, в районе Кронштадта впервые в истории вооруженной борьбы на море была создана минно-артиллерийская позиция, являвшаяся основой обороны подступов к Санкт-Петербургу с моря.

Большое внимание было уделено также обороне Свеаборгской крепости, прикрывавшей подходы к Гельсингфорсу (Хельсинки). Здесь было выставлено несколько заграждений из 994 мин различных образцов. Их прикрывали береговые батареи, установленные на островах, и корабли. Минные заграждения были выставлены также у Ревеля и Усть-Двинска. Минное оружие, впервые примененное русскими для обороны военно-морских баз и портов, послужило одной из главных причин отказа союзного командования от наступательных действий на данном театре.

В июне 1854 г. главные силы англо-французского флота подошли к Красной Горке (южное побережье Финского залива), но атаковать Кронштадт не решились. Через несколько дней корабли ушли к Аландским островам и блокировали их. На островах находилась небольшая крепость Бомарсунд, вооруженная 112 устаревшими орудиями с гарнизоном 1600 человек. Воспользовавшись отсутствием у Аландских островов минных заграждений, союзная эскадра подошла к Бомарсунду и в течение четырех дней подавила огонь русских батарей, после чего высадила 12-тысячный десант и 4 августа захватила разрушенную крепость. Это была единственная победа, которой добился противник на Балтийском море в 1854 г.



*Английские паровые суда, подорвавшиеся на минах  
возле Кронштадта в июне 1855 г.*

Успехи были настолько скромные, что общественность Англии и Франции осталась крайне недовольна результатами действий своего флота, потребовала замены командования и активизации деятельности морских сил против русских баз и портов на Балтийском море.

На следующий год союзный флот, состоявший исключительно из паровых винтовых кораблей, во главе с новым командованием — английским контр-адмиралом Р. Дандасом и французским контр-адмиралом Пено, — вновь прибыл в Финский залив и сразу же направился к Кронштадту. Однако и на этот раз неприятель не проявил особой решительности и действовал более чем осторожно.

Сосредоточив главные силы флота в районе Красной Горки и о-ва Сескар, в начале июня 1855 г. союзники приступили к разведке укреплений Кронштадта. Разведку они начали со стороны Северного фарватера, так как полагали, что с северной стороны крепость укреплена слабее, чем с южной. Но их расчеты не оправдались: при проведении разведки четыре пароходофрегата подорвались на минах и вышли из строя. Опасаясь больших потерь, союзное командование отказалось не толь-

ко от атаки Кронштадта, но и от продолжения разведки. Первый в истории боевой успех от применения минного оружия ознаменовал появление на море новой опасности, против которой флот не имел тогда никаких средств защиты.

Потерпев неудачу под Кронштадтом, неприятельский флот в конце июня отошел на запад и стал готовиться к нападению на Свеаборг. Замысел союзного командования заключался в том, чтобы, используя дальнобойную артиллерию, подавить с дальних дистанций огонь русской береговой и корабельной артиллерии, затем высадить морской десант и захватить крепость.

Готовясь к отражению нападения на Свеаборг, русское командование усилило минные заграждения, дополнительно установило на островах несколько береговых батарей, на важнейших направлениях развернуло линейные корабли «Россия» (120 орудий), «Иезекииль» (70 орудий), фрегат «Цесаревич» и бригаду гребных канонерских лодок, а в проливах, через которые противник мог пройти к Свеаборгу, затопило блокшивы и канонерские лодки.

Для атаки крепости союзники выделили 10 линейных кораблей, девять фрегатов и корветов, семь вооруженных колесных пароходов, 25 канонерских лодок и 21 бомбардирское судно. Англо-французское командование, опасаясь подрыва кораблей на минах, предпочло огонь по Свеаборгу вести с дальних дистанций. Утром 28 июля корабли заняли места согласно намеченной диспозиции. Впереди, на расстоянии трех-четырёх верст от внешней линии свеаборгских укреплений, держались на ходу бомбардирские суда и канонерские лодки, а за ними стояли на якоре линейные корабли и фрегаты.

Бой начался в 7 ч 30 мин. Первыми огонь по крепости и береговым батареям, установленным на островах, открыли канонерские лодки и бомбардирские суда, вооруженные мощными дальнобойными орудиями. Обстрел продолжался двое суток. Противник выпустил по крепости, береговым батареям и русским кораблям более 20 тыс. снарядов различных калибров, но из-за большой дальности стрельба была малоэффективна. Неоднократные попыт-

ки высадить десант на о-ве Друме были сорваны огнем батарей крепости.

Все защитники Свеаборга действовали храбро и умело. Но все же наиболее доблестно сражался экипаж линейного корабля «Россия» под командованием капитана 1 ранга В. К. Поплонского. Семнадцать часов он находился под непрерывным огнем, защищая главный вход на рейд, пролив Густавсверд, получил более 40 попаданий, 3 подводные пробоины, но в пролив противника не допустил. В критических ситуациях личный состав не терял присутствия духа, действовал исключительно самоотверженно. Так, когда одна из бомб пробила палубу и застреляла в районе скрыт-камеры, подпоручик Ф. С. Попов с группой матросов бросился в трюм и предотвратил взрыв пороха.

Не добившись успеха, неприятель 30 июля прекратил атаки и удалился от Свеаборга. Одна английская газета так резюмировала итоги бесславного похода союзной эскадры на Балтику: «Великий и огромный флот <...> вернулся с весьма сомнительным триумфом. <...> Свеаборгские укрепления остались нетронутыми, а русские военные суда не уничтожены»<sup>1</sup>.

Бомбардировка Свеаборга обошлась союзникам дорого — в 1,5 млн золотых рублей — и не дала никаких результатов.

Защитники Свеаборгской крепости под командованием генерал-лейтенанта А. Ф. Сорокина умело использовали не только минные заграждения, но и разнородные силы: сухопутные войска, корабли, крепостную и береговую артиллерию. В ходе обороны крепости впервые в истории военно-морского искусства русские корабли вели бой на заранее подготовленной минно-артиллерийской позиции, что позволило парусным кораблям успешно отразить атаку во много раз превосходящего по силе англо-французского парового флота.

После этого неприятель больше не предпринимал на Балтийском море крупных действий, а ограничивался лишь крейсерством отдельных кораблей и небольших отрядов в Финском и Ботническом заливах. В конце ноября 1855 г. англо-французский флот покинул Балтийское море.

Однако было бы неправильно считать, что боевые действия его на Балтийском море никак не повлияли на общий ход Крымской войны. Присутствие здесь крупных кораблей противника вынуждало царское правительство держать для обороны побережья и особенно столицы значительные сухопутные силы и не давало возможность использовать их на главном театре военных действий в Крыму.

Оборонительная стратегия, которой придерживался русский флот на Балтийском море, вызвала неудовольствие русской общественности и осуждение со стороны отдельных адмиралов, которые считали, что в сложившейся обстановке он должен был не обороняться, а наступать. Нашлись и такие, которые предлагали даже высадить десант на побережье Англии. Некоторые исследователи Крымской войны (А. Лебедев и М. Петров) также считают, что при сложившемся соотношении сил на Балтийском театре русский флот имел полную возможность и должен был действовать более активно в открытом море, а не укрываться в Свеаборге и Кронштадте.

Данное утверждение представляется не вполне обоснованным. Русский флот по числу военных кораблей действительно не уступал союзному, но по своим боевым возможностям они были неравноценны: парусные корабли не способны были на равных противоборствовать с паровыми. Паровой флот противника, имевший к тому же дальнобойную артиллерию, мог сравнительно свободно выбирать нужную ему позицию и буквально расстреливать парусные русские суда, маневр которых всецело зависел от направления и силы ветра. Ни искусство командиров, ни высокий уровень подготовки, ни храбрость моряков не могли бы спасти их от неминуемой гибели.

Именно поэтому русское командование вынуждено было избегать встречи с противником в открытом море. Решение на ведение оборонительных действий на минно-артиллерийской позиции было в целом правильным. Боевые действия на Балтике подтвердили целесообразность применения позиционного метода борьбы парусных кораблей против паровых, предложенного еще В. А. Корниловым.

Однако боевые возможности Балтийского флота были использованы не полностью. Был упущен ряд благоприятных моментов для развертывания более активных действий в восточной части Финского залива, когда силы противника задействовались одновременно для решения различных задач и не представляли собой единую, монолитную силу. Однако разведка на театре практически не велась и командование не имело четкого представления об обстановке. Сказалось и отсутствие единого командования на театре.

### **Падение Севастополя**

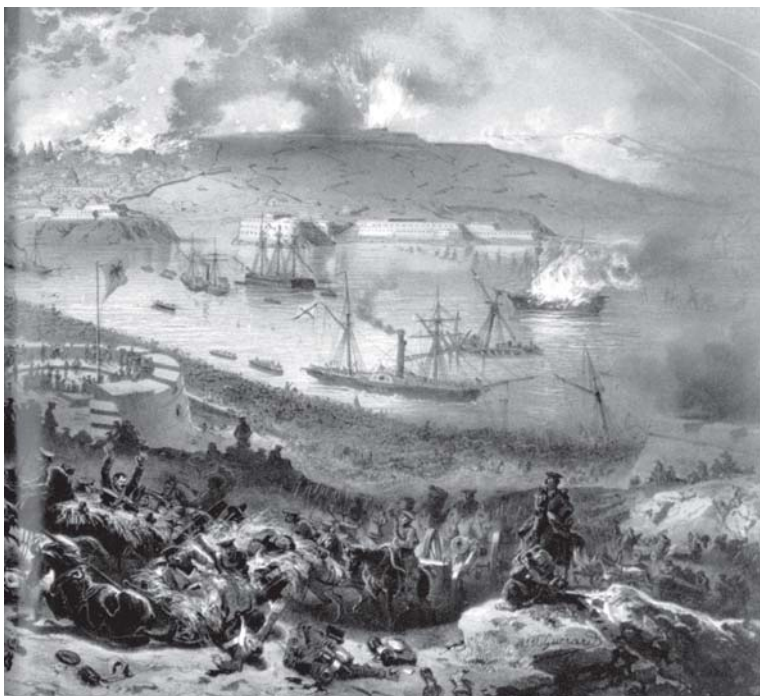
Несмотря на стойкость и героизм защитников Севастополя, их положение с каждым днем ухудшалось. Гарнизон нес большие потери, подкрепления не поступали, не хватало боеприпасов. С оставлением Южной стороны героическая оборона Севастополя, продолжавшаяся 11 месяцев, закончилась. «Севастополь пал, но пал с такой славой, — писал декабрист Бестужев, — что каждый русский, в особенности моряк, должен гордиться таким падением, которое стоит блестящих побед» [За. С. 73].

Длительная оборона Севастополя вошла в историю России и как одно из наиболее выдающихся военных событий XIX в., и как пример героизма русских воинов, которые смогли в течение 349 дней вести успешную борьбу с превосходящими силами сильнейших государств Западной Европы. «Надолго оставит в России следы эта эпопея Севастопольская, которой героем был народ русский», — писал участник обороны Л. Н. Толстой [8а. С. 124].

Одновременно с осадой Севастополя союзники вели боевые действия и против других русских баз и портов на Черном и Азовском морях. Одной из первых подверглась нападению Одесса. 10 апреля 1854 г., т. е. еще до высадки десанта в Крыму, англо-французская эскадра в составе 19 линейных кораблей и 10 паруснопаровых фрегатов подошла к городу и подвергла его бомбардировке. Затем союзники попытались высадить десант, но губительный огонь береговых батарей заставил их отказаться от десантирования войск.

Набеговые действия на побережья Черного и Азовского морей возобновились весной 1855 г. 12 мая 80 кораблей противника атаковали Керчь и Еникале, высадили 16-ты-





*Русские войска покидают Севастополь*

сячный десант и захватили в Керченском порту большие запасы угля [10. С. 150—154].

В Азовском море англо-французские корабли подвергли ожесточенному обстрелу незащищенные города и населенные пункты Бердянск, Геническ, Мариуполь, Таганрог, Арабат, Ейск. Набеги сопровождалась грабежами мирного населения.

Упорное сопротивление союзным кораблям оказали защитники крепости Кинбурн. Здесь противник впервые применил бронированные корабли. Крепость Кинбурн, расположенная при входе в Днепровско-Бугский лиман, прикрывала подходы к Херсону и Николаеву. В ней находились сравнительно небольшой гарнизон (около 1500 человек) и 75 устаревших орудий. Союзники, учтя опыт неудачной атаки Севастополя с моря в октябре 1854 г., не рискнули атаковать крепость с помощью деревянных су-

дов и решили использовать для этой цели броненосные корабли. Во Франции к этому времени было построено пять плавучих батарей, защищенных железной четырехдюймовой броней. Они имели водоизмещение 1400 т и были вооружены 18—50-фунтовыми гладкоствольными орудиями. Три из них, переведенные на Черное море в 1855 г., приняли участие в нападении на Кинбурн.

В начале октября 1855 г. англо-французский флот в составе 80 боевых кораблей и транспортных судов с 9-тысячным десантом на борту подошел к Кинбурну и занял огневые позиции. Впереди, на расстоянии 4 км от русских укреплений, находились три бронированные батареи, а за ними — во второй боевой линии — линейные корабли и пароходофрегаты. Броненосные корабли должны были подавить огонь крепостной артиллерии и обеспечить высадку десанта.

Утром 3 октября корабли открыли огонь по Кинбурну. Русские артиллеристы ответный огонь сосредоточили на броненосных кораблях. Артиллерийская дуэль продолжалась в течение трех дней. Но броненосные корабли оказались практически неуязвимыми. По данным английского историка Вильсона, в броненосные корабли попало около 200 снарядов, но «ни один из них не причинил никакого серьезного повреждения, кроме выбоин, глубиной в один или полтора дюйма» [16. Т. 1. С. VI]. Поэтому исход артиллерийского поединка оказался вполне закономерным: корабли подавили русские батареи и тем самым дали возможность своему десанту высадиться на берег и 5 октября захватить крепость.

Захватив Кинбурн, союзный флот, однако, не смог прорваться в Днепровско-Бугский лиман из-за минных заграждений, поставленных русскими еще летом 1854 г. Англо-французское командование, не желая рисковать кораблями, отказалось от нападения на Херсон и Николаев. Разрушив укрепления Кинбурна, противник покинул его.

Действия англо-французского флота против Кинбурна показали, что применение броненосных кораблей в корне изменило условия борьбы флота с береговыми укреплениями. Так, если при первой бомбардировке Севастополя в октябре 1854 г. деревянные суда, имевшие на во-

оружии 2680 пушек, потерпели поражение в борьбе против 150 русских крепостных орудий, то при атаке Кинбурна всего лишь три броненосных корабля с 54 орудиями обеспечили победу над приморской крепостью.

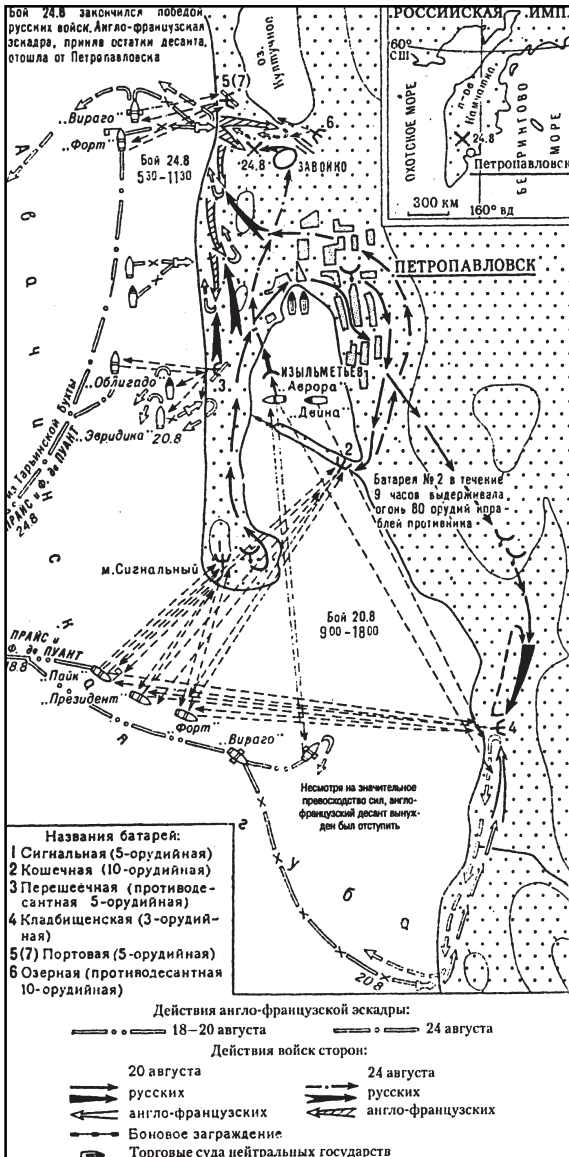
Первое успешное использование броненосных кораблей в боевых действиях на море продемонстрировало их огромное преимущество перед небронированными деревянными судами и положило начало новому этапу в военном кораблестроении — развитию броненосного флота.

### **На Белом море и Тихом океане**

Одновременно с действиями на Балтийском море союзный флот совершил несколько набегов на северное и дальневосточное побережья России. Летом 1854 г. англо-французская эскадра (10 кораблей) попыталась прорваться к Архангельску, но, встретив отпор со стороны береговых батарей и канонерских лодок, вынуждена была отступить. Не увенчалась успехом и попытка атаковать Соловецкий монастырь. Не сумев захватить укрепленные объекты побережья, англо-французские корабли начали варварские бомбардировки мирных сел и городов, разрушили и сожгли около 100 домов.

На Дальнем Востоке союзники рассчитывали захватить Петропавловск-Камчатский — основной опорный пункт русских на Тихом океане, но также потерпели неудачу. 20 августа 1854 г. англо-французская эскадра в составе шести кораблей (три фрегата, паруснофрегат, корвет, бриг — всего 212 орудий) подошла к Петропавловску и подвергла его бомбардировке. Однако береговые батареи и стоявшие в порту фрегат «Аврора» и военный транспорт «Диана» дали отпор, вынудили противника прекратить обстрел, снять с берега высаженный десант и отступить.

24 августа союзники возвратились и вновь обстреляли город. На этот раз они высадили десант численностью около 850 человек. Как только противник высадился на берег, небольшой отряд солдат и матросов (300 человек) во главе с военным губернатором Камчатки генерал-майором В. С. Завойко и командиром фрегата «Аврора» капитан-лейтенантом И. Н. Изыльметьевым атаковал врага и сбросил его в море. Потеряв до 450 человек убитыми



Отражение нападения англо-французской эскадры на Петропавловск 18—24 августа (30 августа — 5 сентября) 1854 г.

и ранеными, противник вынужден был забрать на корабли остатки десанта и 27 августа уйти из Авачинской губы. Таким образом, боевые действия англо-французского флота на Балтийском, Белом морях и Тихом океане закончились полным провалом.

После падения Севастополя незначительные по масштабам боевые действия велись на Черном море и на других театрах до конца 1855 г. В январе 1856 г. обе стороны, сильно истощенные войной, начали переговоры, закончившиеся 18 марта 1856 г. подписанием в Париже мирного договора. По этому договору Россия лишилась южной части Бессарабии и права укреплять Черноморское побережье и Аландские острова на Балтийском море, возвратила Турции г. Карс в обмен на Севастополь. Но самым тяжелым ударом для России было лишение ее права иметь на Черном море военный флот. Черное море объявлялось закрытым для военных кораблей всех государств [6. С. 541].

Крымская война, длившаяся три года, закончилась поражением царской России. Она убедительно доказала необходимость иметь сильный военно-морской флот, способный надежно защищать страну с морских направлений, в том числе на Севере и Дальнем Востоке.

Крымская война стала одним из крупнейших военных событий начала второй половины XIX в., оказавшим большое влияние на развитие военно-морских сил и военно-морского искусства. Вооруженная борьба на море дала толчок к совершенствованию минного оружия (особенно в России, которая вплоть до Первой мировой войны включительно занимала ведущее место в его развитии и использовании), строительству носителей и броненосных кораблей.

## Литература

1. Адмирал П. С. Нахимов: Документы. М., 1954.
  - 1а. Боевая летопись русского флота. М., 1948.
  - 1б. *Бородкин М.* Война 1854—1855 гг. на Финском побережье: Исторический очерк. СПб., 1904.
  - 1в. *Вильсон Х.* Броненосцы в бою. В 2 т. СПб., 1886.
  2. Вице-адмирал Корнилов: Материалы для истории русского флота. М., 1947.
  - 2а. *Зайончковский А. М.* Восточная война 1853—1856 гг. СПб., 1913.
- Т. 2. Ч. 1.

3. *Зверев Б.* Выдающийся русский флотоводец П. С. Нахимов. Смоленск, 1955.

3а. *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1989.

4. *Исаков И.* Адмирал Нахимов//Новый мир. 1952. №7.

4а. История СССР. М., 1941. Т. 2.

5. *Лазарев М. П.* Документы: В 2 т. М., 1952—1955.

5а. Материалы по истории Крымской войны и обороне Севастополя. СПб., 1871. Т. 1.

6. Морской атлас. М., 1959. Т. III. Ч. 1: Описания к картам.

6а. *Поликарпов В.* Павел Степанович Нахимов. М., 1960.

7. Русский архив. 1872. Кн. 2

8. Русский вестник. 1872. Т. 100.

8а. *Толстой Л. Н.* Собр. соч. М., 1951. Т. 2.

9. *Тарле Е. В.* Нахимов. М., 1950.

10. *Тотлебен Э. И.* Описания обороны Севастополя, СПб., 1872.

## **Броненосный флот второй половины XIX в.**

Крымская война подвела черты под многовековой историей развития парусного флота. Она наглядно и со всей убедительностью показала, что у парусных кораблей больше нет будущего, необходима срочная их замена паровыми броненосными. Однако это веление времени не могло быть претворено в жизнь в России в короткие сроки. Ее тяжелое экономическое и финансовое положение, промышленная и техническая отсталость создавали неимоверно большие трудности в революционном техническом преобразовании флота. Масштабы и темпы строительства броненосного флота России увеличивались по мере улучшения экономического положения страны и ускорения процесса промышленного переворота, что, в свою очередь, обусловило развитие его в два этапа.

Первый этап охватывал 60—70-е годы XIX в. и характеризовался постройкой небольших броненосных кораблей береговой обороны и созданием крейсерских сил, предназначенных для ведения боевых действий на океанских коммуникациях. На втором этапе, начавшемся в 80-е годы, был создан и получил развитие мореходный броненосный флот вначале на Балтийском, а затем и на других морских театрах.

Важным условием вступления России в новую стадию своего экономического развития, стадию промышленного капитализма, явилась ликвидация главного препятствия на пути роста производительных сил — крепостного права, отмененного в 1861 г. Отмена его и проведение других буржуазных реформ дали мощный толчок процессу промышленного переворота в экономике России и коренным преобразованиям в различных областях (табл. 1), в частности, и в военном деле.

*Таблица 1*

**Разработка и освоение новых продуктов  
и технологий**

Продукт (технология)	Начало разработки (выпуск продукта), годы	Время освоения, лет
Паровая машина	1680—1780	100
Цемент	1756—1844	88
Паровоз	1790—1824	34
Карбюраторный двигатель внутреннего сгорания	1845—1883	38
Автомобиль	1868—1895	27
Дизель	1878—1897	19
Реактивный двигатель	1929—1943	14
Турбореактивный двигатель	1934—1944	10
Самолет	1897—1911	14
Железобетон	1855—1902	47
Полупроводники (транзисторы)	1885—1951	66
Фотография	1727—1840	113
Кинематография	1832—1895	63

Для изготовления машин и различных металлообрабатывающих станков, составляющих техническую основу крупного промышленного производства, а также для строительства железных дорог, паровозов, военных кораблей и транспортных судов требовалось большое ко-

личество металла и энергетических ресурсов. В связи с этим в России начиная с 60-х годов XIX в. стала быстро развиваться металлургическая промышленность. Так, с 1860 по 1900 годы выплавка чугуна в стране увеличилась в девять с лишним раз (с 323,4 до 2919,2 тыс. т), производство стали и железа — в 13 раз (с 205,8 до 2706,7 тыс. т). Причем, если до 90-х годов в производстве сортового металла главное внимание уделялось изготовлению железа, а объем выплавки стали среди черных металлов был невелик, то к концу столетия достигал 82,3% от общего выпуска сортового железа. В 1900 г. металлургическая промышленность на 98,9% удовлетворяла потребность страны в стали и полностью обеспечивала строительство броненосного флота из отечественных материалов [5. С. 576—577].

Сложнее обстояло дело с цветными металлами, крайне необходимыми для машиностроения в целом и для нужд флота в частности. Несмотря на богатые месторождения, Россия ввозила цветные металлы из-за границы; потребности страны в меди к концу XIX в. удовлетворялись на 40%, в цинке — на 34%, в свинце — на 0,4%.

Внедрение паровых машин в промышленное производство, транспорт и использование их на военных кораблях обусловили также резкий скачок в добыче каменного угля и нефти. Добыча каменного угля с 1860 по 1900 годы возросла почти в шесть раз (с 213,8 до 1265,5 тыс. т), нефти с 1871 по 1900 годы — в 4,8 раза. Однако, если около 20% нефти и нефтепродуктов вывозилось за границу, то потребности страны в угле собственного производства удовлетворялись лишь на 8,3% [5. С. 579].

Во второй половине XIX в. число машиностроительных предприятий в России увеличилось по сравнению с 1850 г. более чем в 20 раз. Однако они не обеспечивали потребности страны в двигателях и станках. Наиболее слабой отраслью промышленности являлось судостроение: на отечественных верфях было построено всего лишь 25% судов, числившихся в составе торгового флота России к началу XX в. Несколько лучше дело обстояло с судостроительными заводами Морского ведомства, на которых строились военные корабли [5. С. 581].



Развитие промышленного производства и связанные с ним успехи в области металлургии и машиностроения создали необходимые экономические и технические предпосылки для строительства в России броненосных кораблей. Но это было только одно, правда, наиболее важное условие для успешного решения проблемы создания современного военного флота. Другим, не менее важным условием, являлось комплектование кораблей личным составом. Постройка паровых кораблей потребовала призыва в военно-морской флот грамотных и технически подготовленных людей, способных обслуживать качественно новую боевую технику.

Развитие промышленности вызвало во второй половине XIX в. быстрый рост численности городского населения, особенно в крупных промышленных центрах страны, создало благоприятные условия для разрешения проблемы броненосного флота комплектования личным составом.

Положительно на развитии парового броненосного флота в России сказались и военные реформы, проведенные по инициативе военного министра Д. А. Милютина в 60—70-е годы XIX в. Они стали логическим следствием реформы 1861 г. и преследовали цель превратить армию и флот феодально-крепостнического государства в вооруженные силы страны буржуазного типа. Это потребовало изменения системы комплектования вооруженных сил, подготовки рядового и офицерского состава, перевооружения армии и флота и проведения других мероприятий, связанных с созданием вооруженных сил нового типа.

Военная реформа коснулась и органов управления флота. Значительно уменьшился непомерно разбухший управленческий аппарат, ужесточились критерии подбора руководящих кадров в министерстве, повысилась его работоспособность и улучшилось руководство делами флота. Главные командиры портов получили большие права и самостоятельность. Во главе флота был поставлен великий князь Константин Николаевич, который на первых порах сыграл положительную роль в проведении военных реформ.

1 января 1874 г. был принят закон о всеобщей («всесословной») воинской повинности, по которому прежние рекрутские наборы, распространявшиеся лишь на «подат-

ные сословия» (крестьян, ремесленников и мещан), были заменены воинской повинностью всех граждан независимо от сословной принадлежности.

Численность личного состава флота была сокращена с 85 тыс. человек (в 1857 г.) до 27 тыс. (в 1878 г.), а срок службы на кораблях уменьшился с 25 лет до 7 лет действительной службы и 3 лет запаса. Законом 1863 г. были отменены телесные наказания в армии и на флоте. Сокращение сроков службы и наличие на паровых кораблях сложной техники привели к увеличению призыва на флот более подготовленных людей из числа фабрично-заводских рабочих, что существенно изменило его социальный состав.

Произошли значительные изменения в подготовке и обучении рядового и командного состава флота. С 60-х годов начались реорганизация существовавших и создание новых военно-морских учебных заведений. Были открыты артиллерийский и минный офицерские классы в 1867 г. Морской корпус был реорганизован в Морское училище (с 1891 г. — Морской кадетский корпус), в 1877 г. на базе Академических курсов при Морском училище была образована Морская академия. Были пересмотрены программы, введены новые дисциплины, значительно увеличено время на практическую подготовку будущих офицеров, стали традиционными ежегодные дальние учебные плавания кораблей с Балтийского моря в Средиземное и на Дальний Восток. Одновременно для обучения рядового состава были открыты специальные школы.

Военные преобразования 60—70-х годов дали возможность значительно усилить русскую армию и военно-морской флот. Однако полностью решить задачу наиболее рационального переустройства флота не удалось: сказались рецидивы феодально-крепостнического прошлого на внутреннюю политику царского правительства.

### **Строительство броненосного флота прибрежного действия**

По окончании Крымской войны в России практически не было флота. Оставшиеся парусные корабли боевой ценности уже не представляли, а паровых кораблей было чрезвычайно мало. В конце 1856 г. на Балтийском море

имелись 1 винтовой линейный корабль, 1 винтовой фрегат, 10 колесных пароходов, 18 небольших пароходов и 40 винтовых канонерских лодок, на Черном море — 12 колесных пароходов, на Белом море — 2 небольших колесных парохода, на Каспии — 8 таких же пароходов, на Дальнем Востоке — винтовая шхуна и 3 колесных парохода. Все эти суда были деревянными и не могли противоборствовать с быстро набиравшими мощь броненосными флотами Запада.

Руководители Морского министерства, понимая, что отсутствие современных паровых кораблей стало одной из главных причин поражения России в Крымской войне, и то, что русский военно-морской флот значительно отстал от флотов Англии и Франции, сразу же после заключения Парижского мирного договора поставили вопрос об его усилении.

Смирившись с невозможностью создать в ближайшее время боевой потенциал флота, равный боевым потенциалам флотов Англии и Франции, и в то же время не желая терять престижа России как одной из крупных морских держав, царское правительство при определении программы нового судостроения исходило из того, что «Россия должна быть первоклассною морскою державою, занимать в Европе третье место по силе флота после Англии и Франции и должна быть сильнее союза второстепенных морских держав» (имелись в виду Пруссия, Швеция и Дания. — *Авт.*)<sup>1</sup>.

Хотя опыт Крымской войны со всей убедительностью доказал необходимость перехода от парусных деревянных судов к паровым железным броненосным кораблям, Морское ведомство в первые годы после заключения мирного договора из-за отсутствия необходимой производственно-технической базы и тяжелого финансового положения страны ограничивалось постройкой деревянных паровых винтовых кораблей, главным образом для нужд Балтийского флота.

В 1857 г. правительство утвердило первую после Крымской войны судостроительную программу сроком на двад-

---

<sup>1</sup> Обзор деятельности Морского управления в России (1855—1880 гг.). СПб., 1880. С. 436.

цать лет. Согласно этой программе планировалась постройка: для Балтийского моря — 153 винтовых кораблей (18 линейных, 12 фрегатов, 14 корветов, 100 канонерских лодок и 9 колесных пароходов); для Черного моря (с учетом ограничений, обусловленных Парижским договором) — 15 винтовых кораблей (шесть корветов и девяти транспортов) и 4 колесных пароходов; для Тихого океана — 20 винтовых кораблей (шесть корветов, шесть клиперов, пяти пароходов, двух транспортов и одной шхуны). Предусматривалась также постройка кораблей для Белого и Каспийского морей<sup>1</sup>.

Одновременно началась реконструкция судостроительных заводов Морского ведомства, рассчитанная на постройку броненосных кораблей.

Строительство винтовых деревянных судов, особенно для Балтийского флота, шло довольно быстро: с 1857 по 1863 г. было построено 26 винтовых кораблей, в том числе три линейных, семь фрегатов, шесть корветов и семь клиперов. Большинство из них было создано в Санкт-Петербурге. Давая оценку русским паровым винтовым кораблям, построенным в первые годы после Крымской войны, известный русский адмирал, член Морского учебного и Кораблестроительного технического комитетов И. А. Шестаков отмечал, что по мореходным и маневренным качествам они не уступали лучшим европейским кораблям, однако были слишком уязвимы для огня артиллерии и не могли противостоять броненосным кораблям стран Западной Европы. Поэтому Морскому ведомству пришлось отказаться от дальнейшей постройки деревянных винтовых судов (табл. 2) и перейти к броненосному кораблестроению (табл. 3).

В 1860 г. Морское ведомство приступило к составлению второй послевоенной судостроительной программы, рассчитанной на создание в России качественно нового броненосного флота. Она базировалась на концепции, что России с ее ограниченными экономическими и финансовыми возможностями «необходима морская сила, которая, с одной стороны, решительно преобладала бы над

---

<sup>1</sup> *Поленов Л. Л.* Крейсер «Аврора». Л., 1987. С. 10—11.

флотами союзных второстепенных держав, а с другой — внушала бы большим державам то уважение, какое могло бы заставить их искать или союза с Россией, или ее нейтралитета»<sup>1</sup>. На этой же точке зрения стояло и Военное министерство, которое недооценивало роль и значение военно-морского флота в общей системе вооруженных сил. Представители Военного министерства считали, что России как сухопутной державе не нужно иметь сильный флот и можно ограничиться небольшим числом кораблей прибрежного действия для обороны побережья совместно с сухопутными войсками, как это имело место на Балтийском море во время Крымской войны. Подобная точка зрения не отвечала государственным интересам страны, так как не обеспечивала ни достаточно надежной защиты ее морских рубежей, ни проведения активной внешней политики.

Переход к созданию броненосного флота потребовал коренной перестройки всей кораблестроительной промышленности, создания новых верфей и заводов по производству оборудования и вооружения для броненосных кораблей.

Во второй половине XIX в. главным центром военно-кораблестроения по-прежнему являлся Санкт-Петербург. Здесь было сосредоточено наибольшее число судостроительных заводов, которые, в первую очередь, подверглись расширению и переоборудованию. Среди них были казенные: крупная верфь на Галерном острове и Новое Адмиралтейство, где строились броненосные корабли, и частные заводы: Берда (впоследствии Франко-Русские), Карра и Макферсона (Балтийский судостроительный завод), Семяникова и Полетики (Невский). В конце XIX в. все частные заводы перешли в ведение Морского министерства. Военные корабли для Балтийского флота строились также на Ижорском, Путиловском, Кронштадтском и некоторых других заводах.

На юге наиболее крупным судостроительным заводом был Адмиралтейский, находившийся в Николаеве, на ко-

---

<sup>1</sup> Всеподданнейший отчет по Морскому ведомству 1855—1880 гг. С. 16 // Библиотека РГА ВМФ.

тором (после отмены в 1871 г. ограничительных статей Парижского договора 1856 г.) в 80—90-х годах развернулось строительство броненосных кораблей для Черноморского флота. Небольшие военные суда строились в Севастополе и Одессе.

Для постройки броненосных кораблей потребовалось большое количество брони. Применявшийся в начале второй половины XIX в. во всем мире метод изготовления броневых плит толщиной до 100 мм проковкой железных болванок из-за сложности и длительности технологического процесса не мог обеспечить потребности флота. В 1859 г. замечательный металлург, мастер Ижорского завода В. С. Пятов, предложил новый метод получения однослойной брони путем проката, который значительно сократил время изготовления броневых плит и намного повысил их прочность [6. С. 14]. Изобретение В. С. Пятова оказало большое влияние на строительство броненосного флота не только в России, но и в других странах. Основными поставщиками броневых плит для военных кораблей, строившихся в Санкт-Петербурге, являлись Ижорский и Обуховский заводы.

Однако кораблестроительная промышленность, несмотря на значительное ее расширение и реконструкцию, все же не могла полностью обеспечить потребность военноморского флота в новых броненосных кораблях и оснащении их современной техникой. В связи с этим русское правительство нередко размещало за границей заказы на постройку военных кораблей, корабельного оборудования и некоторых видов оружия. Иногда это делалось и без особой нужды, из извечного преклонения перед иностранной техникой. Вот одно из характерных в этом отношении официальных представлений Морского министерства Государственному совету в 1879 г.: «Необходимо отодвинуть на второй план... стремление все потребное для флота делать у нас из русских материалов... При заказе корпусов или машин нашим частным заводам не стеснять их употреблением русских материалов, а позволять выписывать из заграницы» [РГА ВМФ. Ф. 410. Д. 8060. Л. 48 об., 51 об.].

В России в 60—70-е годы XIX в. выдвинулась целая плеяда замечательных мастеров броненосного корабле-

строения (А. А. Попов, М. М. Окунев, Н. Е. Кутейников, П. А. Титов и др.), которые создали ряд первоклассных кораблей, не уступающих по своим тактико-техническим данным лучшим зарубежным образцам.

Создание броненосного флота в России во второй половине XIX в. представляет собой один из важных и вместе с тем трудных этапов развития военно-морского флота. Перед учеными, инженерами, мастерами и военными моряками возникли сложные проблемы, связанные с выбором наиболее рациональных типов броненосных кораблей, разработкой их проектов, созданием необходимого вооружения, с переоценкой взглядов на тактику, организацию и методы боевой подготовки броненосного флота. Несмотря на все трудности, связанные с решением этого комплекса проблем, в течение второй половины XIX в. Россия создала современный по тому времени броненосный флот.

Определяющим фактором в развитии броненосного флота являлось соревнование между артиллерией и броней. Эта борьба, начавшаяся в 60-е годы и продолжавшаяся по существу до появления ракетно-ядерного оружия, в конечном счете определяла развитие основных классов и типов артиллерийских кораблей броненосного флота. Первоначально она шла по пути главным образом количественного соревнования и привела к росту калибров гладкоствольной артиллерии до 502 мм, а толщины брони до 610 мм. Невозможность дальнейшего увеличения толщины железной брони без серьезного ущерба для других тактико-технических элементов корабля заставила искать пути повышения ее прочности за счет улучшения качества.

В начале 60-х годов на Обуховском заводе было налажено производство первоклассных нарезных орудий (табл. 4). Созданные здесь крупнокалиберные орудия — 9-дюймовые (29 мм) и 11-дюймовые (280 мм) — были приняты на вооружение не только русского броненосного флота, но и некоторых западноевропейских стран. В 60—70-е годы русский флот был полностью перевооружен на нарезную, заряжавшуюся с казенной части артиллерию. Основным поставщиком ее был Обуховский завод.

Принятие на вооружение флотов нарезной артиллерии, обладавшей более высокой пробивной и разрушительной силой, чем старые гладкоствольные орудия, обусловило необходимость повышения живучести кораблей путем оснащения их более надежной броневой защитой.

Работа ученых и конструкторов в этом направлении увенчалась успехом. В 1877 г. появилась сталежелезная броня, состоящая из спрессованных стальных и железных плит, которая по своей прочности на 25% превосходила железную. Артиллерия ответила на это увеличением начальной скорости снаряда за счет улучшения баллистических свойств нарезных орудий и применения малодымного, медленно горящего пороха. Одновременно были усовершенствованы и снаряды. Вместо гранат стали употреблять толстостенные бронебойные снаряды, против которых сталежелезная броня не могла устоять, и потребовалось дальнейшее улучшение ее качества.

В 1890 г. в России так же, как и в других странах, перешли к изготовлению брони из стали, а затем из легированной стали, которая оказалась намного прочнее сталежелезной брони.

Улучшение качества брони дало возможность за счет уменьшения ее толщины увеличить площадь бронирования борта и других жизненно важных частей корабля. На какой-то небольшой период броня победила артиллерию. Но это продолжалось недолго. Применение в артиллерии бездымного пороха, изобретенного Д. И. Менделеевым и И. М. Чельцовым в 1892 г., и специального наконечника для бронебойных снарядов, созданного С. О. Макаровым в 1893 г., дали возможность артиллерии снова вести успешную борьбу с броней, в связи с чем качество последней потребовало дальнейшего улучшения [б. С. 79, 168]. И так продолжалось непрерывно. Примат артиллерии заставлял ученых и инженеров работать над улучшением качества брони, а повышение прочности последней требовало дальнейшего усиления пробивной и разрушительной силы орудия.

Большое влияние на строительство броненосного флота оказывало также развитие минного оружия, в частности, появившаяся в 60-е годы торпеда (самодвижущаяся



мина). После Крымской войны в России были созданы новые мины, среди которых особенно высокими качествами обладала ударная, изобретенная известным русским новатором А. П. Давыдовым. Эта мина по простоте устройства и боевым свойствам по праву считалась одной из лучших. Однако она не была принята на вооружение отечественного флота. В 70-е годы значительно увеличилось количество взрывчатого вещества в минах. Так, если во время Крымской войны масса порохового заряда в минах не превышала 10—15 фунтов (4,1—6,1 кг), то к началу русско-турецкой войны 1877—1878 г. она достигла 4,5 пуда (73,7 кг) пороха или свыше двух пудов (32,8 кг) пироксилина, обладавшего более сильными бризантными свойствами.

Одновременно велись работы и над созданием самодвижущейся мины. Стремление превратить мину заграждения из пассивного оборонительного оружия в активное наступательное первоначально привело к появлению шестовых мин, а затем буксируемой мины-крылатки, изобретенной С. О. Макаровым. Однако эти мины были несовершенными, и их трудно было применять для атаки кораблей на ходу. И только торпеда, изобретенная талантливым русским конструктором И. Ф. Александровским в 1865 г. и английским инженером Уайтхедом, позволила разрешить эту задачу.

Слабость артиллерии в начальный период строительства броненосного флота и несовершенство первых торпед привели к возрождению в 60-х годах XIX в. на броненосных кораблях тарана в качестве оружия ближнего боя. Таран делался в носовой части корабля и обладал высокой прочностью, рассчитанной на пробивание железного корпуса кораблей при ведении боя на коротких дистанциях. Таран как оружие получил широкое распространение во всех флотах мира (в том числе и в русском), особенно после удачного применения его во время австро-итальянской войны 1866 г.

Появление и развитие минно-торпедного оружия и возрождение тарана вызвали необходимость усилить живучесть и непотопляемость броненосных кораблей. Эта проблема частично была разрешена за счет создания бортовой противоминной и противоторпедной защиты корабля

в виде специальных наделок на борта (булей) с большим количеством переборок и делением корпуса на отсеки. Разработке вопросов живучести и непотопляемости корабля были посвящены капитальные труды выдающихся русских ученых С. О. Макарова и А. Н. Крылова.

Первым бронированным кораблем в России, положившим начало развитию отечественного броненосного флота, стала построенная в Санкт-Петербурге в 1861 г. небольшая канонерская лодка «Опыт», целиком построенная из металла. Единственное орудие размещалось на носу за бронированным укрытием — бруствером, сделанным из 114-мм железной брони, изготовленной на кронштадтских заводах. Успешная постройка, осуществленная под руководством инженера Х. В. Прохорова, показала, что отечественная судостроительная промышленность в состоянии самостоятельно, без иностранной помощи, справиться с задачей создания броненосного флота. Однако руководители Морского ведомства придерживались иной точки зрения. В 1862 г. в Англии был заказан первый мореходный броненосный корабль «Первенец». Он принадлежал к типу плавучих батарей и имел водоизмещение около 3300 т. Его корпус был обшит броней толщиной 112 мм. На нем было установлено 26 гладкоствольных 24- и 68-фунтовых орудий (152 и 200 мм), расположенных по бортам. Кроме того, в носовой части был устроен таран. В 1864 г. «Первенец» вступил в строй. Еще раньше, в 1863 г., были срочно обшиты 100-мм броней два строившихся деревянных корабля — «Севастополь» и «Петропавловск». Броня, правда, была заказана в Англии, но одновременно были приняты меры по разворачиванию собственного производства.

По типу «Первенца» на верфях Санкт-Петербурга в 1862—1863 гг. была построена броненосная батарея «Не тронь меня», а в 1864—1865 гг. — «Кремль». Вооружение их несколько отличалось от вооружения «Первенца». Так, броненосец «Не тронь меня» имел двенадцать 203-мм и два 152-мм нарезных орудия [5. С. 595; 6. С. 14].

На батарейных броненосцах, пришедших на смену парусным линейным кораблям, сохранилось бортовое расположение орудий, как и у их предшественников. Они

были неповоротливые, недостаточно мореходные и не отвечали требованиям тактики таранного удара, господствовавшей в то время, а из-за бортового расположения артиллерии не могли вести огонь на острых курсовых углах. Поэтому потребовался броненосный корабль нового типа с более высокими маневренными и мореходными качествами, а также способный вести артиллерийский огонь на любых курсовых углах. Такими кораблями стали казематные и барбетные броненосцы постройки 60—70-х годов XIX столетия.

Характерная особенность казематного броненосца заключалась в размещении орудий главного калибра в бронированных казематах, располагавшихся над броневым поясом корабля и имевших четырехугольную форму со срезанными углами. Это давало возможность крайним носовым и кормовым орудиям, находившимся внутри каземата, вести огонь на носовых и кормовых курсовых углах.

Барбетные броненосцы отличались от казематных тем, что их артиллерия крупного калибра размещалась на круглых площадках, вращавшихся внутри неподвижных бронированных труб (барбетов). Это допускало ведение стрельбы из орудий крупного калибра не только на траверзных углах, но и на носовых и кормовых курсовых углах. Высокобортные казематные и барбетные броненосцы обладали лучшими мореходными качествами по сравнению с батарейными кораблями и имели большие углы обстрела.

Однако наиболее полно и удачно были увеличены углы обстрела и обеспечена защита орудий главного калибра на башенных броненосцах мониторного типа, строившихся в 60—70-х годах XIX в. Первый башенный броненосец «Монитор» был построен в США по проекту шведского инженера Эриксона в 1862 г. На нем была установлена бронированная вращающаяся башня с двумя 280-мм орудиями, что обеспечивало круговой обстрел<sup>1</sup>. Броненосцы мониторного типа в связи с недостаточно хорошими мореходными качествами не могли действовать в открытом

---

<sup>1</sup> *Вильсон Х.* Броненосцы в бою/Пер. с англ. СПб., 1896. Т. 2. С. 253—254.

море и предназначались для защиты побережья. Безрангоутные башенные корабли мониторного типа получили дальнейшее развитие в России, где в 60-е годы были построены наиболее мощные суда этого типа.

В 1863 г., когда началось восстание поляков за национальную независимость, обстановка в Европе вновь обострилась. Правительства Англии и Франции под предлогом оказания помощи польскому народу выступили против России. В связи с осложнением политической обстановки русское правительство приняло срочные меры по усилению своих вооруженных сил и укреплению обороны побережья.

Не исключая возможности нападения англо-французского флота на Кронштадт и Санкт-Петербург, Морское министерство, в первую очередь, решило усилить Балтийский флот и укрепить оборону столицы с моря кораблями таких типов, которые совместно с береговой артиллерией могли бы успешно отразить нападение неприятельского флота. Пришли к выводу, что данному требованию наиболее полно отвечают броненосцы мониторного типа.

В соответствии с этим решением Морское министерство в 1863 г. разработало решением Судостроительную программу, предусматривавшую постройку 10 однобашенных (типа «Броненосец») и 1 двухбашенной («Смерч») броненосных лодок-мониторов, которые должны были составить основу русского оборонительного броненосного флота на Балтике. Мониторы типа «Броненосец» по существу ничем не отличались от своего американского предшественника и имели следующие характеристики: водоизмещение около 1500 т, вооружение — два 229-мм нарезных орудия, бронирование борта 127 мм, башни — 280 мм и скорость 6,5—7 узлов [5. С. 595].

Постройка мониторов (за исключением одного корабля) велась на заводах Санкт-Петербурга ускоренными темпами. Благодаря огромному напряжению сил (работа велась днем и ночью непрерывно) русские кораблестроители, под руководством талантливых инженеров Н. А. Арцеулова, Н. Г. Коршикова, Х. В. Прохорова и др. всего лишь за год (1864—1865 гг.) построили все 11 кораблей. Отдавая должное организаторским способностям, энергии и инициативе

отечественных кораблестроителей, Морское министерство отмечало, что «1863 год должен занять весьма почетное место в истории русского военного судостроения как по необыкновенной деятельности наших казенных и частных верфей, так и по созданию мощного тыла, выразившегося в переоборудовании и реорганизации адмиралтейств, возведении новых эллингов, мастерских, в создании новых металлургических и механических заводов, снабженных новыми машинами, механизмами и станками»<sup>1</sup>.

Сразу же после выполнения программы 1863 г. была разработана и 9 марта 1864 г. утверждена новая программа строительства оборонительного флота, предусматривавшая постройку восьми броненосных кораблей различных типов. В соответствии с ней в 1866—1869 гг. были построены: двухбашенные броненосные лодки «Русалка» и «Чародейка» (водоизмещение 1871 и 2100 т соответственно, вооружение — четыре 229-мм нарезных орудия, бронирование борта 115 мм и скорость около 9 узлов); двухбашенные фрегаты «Адмирал Спиридов» и «Адмирал Чичагов» (водоизмещение более 2500 т, вооружение — два 280-мм орудия, бронирование борта 102—178 мм, скорость около 10 узлов); трехбашенные фрегаты «Адмирал Грейг» и «Адмирал Лазарев» (водоизмещение около 3800 т, вооружение — три 280-мм орудия, бронирование борта 76—115 мм, скорость 11 узлов). Кроме того, были построены также два рангоутных броненосных фрегата «Князь Пожарский» и «Минин», имевшие водоизмещение 4500—5940 т, 10—15 орудий калибра 152—208 мм, бронирование 100—178 мм и скорость хода более 10 узлов [5. С. 595—596].

На этом закончилось выполнение судостроительной программы 1864 г. От предшествующей программы она различалась двумя основными особенностями. Во-первых, разнотипностью кораблей, что объясняется поисками наиболее совершенного типа броненосного корабля береговой обороны. Двух- и трехбашенные фрегаты явились значительным шагом вперед на пути развития броненосных кораблей. Они обладали более сильным артил-

---

<sup>1</sup> *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота. М., 1948. С. 13.

лерийским вооружением и бронированием, лучшими мореходными качествами и большей скоростью, чем американские мониторы. Во-вторых, наряду с броненосными кораблями береговой обороны были построены два броненосных фрегата казематного типа, выгодно отличавшиеся от батарейных броненосцев.

Таким образом, русские кораблестроители, создавая броненосный флот береговой обороны для Балтийского моря, одновременно получили некоторый опыт в постройке мореходных броненосцев батарейного и казематного типов.

С выполнением программы 1864 г. в основном закончилось создание оборонительного броненосного флота, предназначенного для защиты столицы и обороны побережья России на Балтике. К 1870 г. русский Балтийский флот насчитывал 20 броненосных кораблей различных классов и типов<sup>1</sup>. По своему составу русский военно-морской флот был слабее броненосных флотов Англии и Франции, но превосходил объединенные силы флотов соседних прибалтийских государств (Швеции, Дании и Пруссии), т. е. общая программа развития парового броненосного флота, намеченная Морским министерством после Крымской войны, в основном была выполнена.

В течение 15 лет, прошедших после заключения Парижского договора, Россия создала на Балтийском море броненосный флот — третий по силе в Европе. За это время была значительно расширена и коренным образом реорганизована судостроительная промышленность, накоплен опыт постройки современных броненосных кораблей и подготовлены кадры корабелов, что создало благоприятные условия для перехода к строительству мореходных и океанских броненосных и небронированных крейсеров, способных вести активные действия вдали от баз.

В 60—70-е годы наряду с постройкой башенных кораблей мониторного типа в некоторых странах предпринимались попытки установить башенную артиллерию на

---

<sup>1</sup> В 70-е годы в дополнение к этим кораблям было построено девять канонерских лодок типа «Ерш», предназначенных для непосредственной обороны Кронштадта.

более крупных мореходных броненосцах с сохранением на них рангоута и парусов. Однако они не дали желаемых результатов, так как совместить вооружение парусного корабля с башенной артиллерией оказалось делом невозможным — рангоут и паруса затрудняли использование башенной артиллерии. Кроме того, значительно уменьшалась остойчивость корабля. По этой причине, например, английский башенный броненосец «Кэптен» с полным парусным вооружением перевернулся и погиб во время испытаний в Бискайском заливе. Англия (вслед за ней и другие западноевропейские страны) отказалась от дальнейшей постройки рангоутных башенных броненосцев ввиду их бесперспективности.

Опыт кораблестроения 60—70-х годов в России показал, что наиболее перспективными являются безрангоутные броненосцы с башенной артиллерией.

Одним из первых безрангоутных кораблей в России был двухбашенный брестверный броненосец «Крейсер», построенный по проекту А. А. Попова. Торжественная церемония закладки его состоялась 24 мая 1869 г. в Санкт-Петербурге на верфи Галерного острова (ныне Адмиралтейский завод); при спуске на воду в 1872 г. он переименован в «Петр Великий» по случаю 200-летия со дня рождения Петра I; вступил в строй Балтийского флота в 1876 г. Появление его в составе флота вызывало настоящий переполох в военно-морских кругах Запада: по тактико-техническим данным «Петр Великий» оказался сильнейшим в мире. Артиллерийское вооружение состояло из четырех 305-мм нарезных орудий, размещенных в двух башнях, двух 230-мм мортир, установленных на юте, и шести 86-мм орудий на барбетах (по три с каждого борта). Орудийные башни с поворотными механизмами, основания дымовых труб, котельные вентиляторы и рулевые рубки были защищены мощным броневым брествером, возвышавшимся над верхней палубой. Корабль имел водоизмещение 9665 т, проектную скорость 14,3 узлов, но на испытаниях развил максимальную скорость — 13,4 узлов. Запас угля (200 т) обеспечивал дальность плавания до 3600 миль. Башни имели броню толщиной 305—356 мм. Борт корабля защищался 356-мм броневым поясом в средней части

корпуса и 203 мм в носу и корме. Бруствер имел броню 356 мм, палуба — 76 мм<sup>1</sup>.

Строительство «Петра Великого» явилось крупным шагом вперед по пути создания мощного мореходного броненосца, появившегося в конце XIX в. и получившего наименование эскадренного броненосца. Высоко оценивая достижения русской технической мысли и боевые качества броненосца «Петр Великий», известный английский кораблестроитель Джон Э. Рид писал 9 сентября 1872 г. в газете «Таймс»: «Русские успели превзойти нас как в отношении боевой силы существующих судов, так и в отношении новых способов постройки. Их «Петр Великий» совершенно свободно может идти в английские порты, так как представляет собой судно более сильное, чем всякий из собственных наших броненосцев».

С появлением «Петра Великого» в Англии и Франции в 70-е годы начали строить башенные безрангоутные мореходные броненосцы и быстрыми темпами развивать мореходный броненосный флот. В России, из-за экономических затруднений и непонимания руководителями Морского министерства важности дальнейшего совершенствования мореходных броненосцев типа «Петр Великий», последние не строились в течение 15 лет; строились преимущественно броненосные корабли оборонительного назначения, что нанесло существенный ущерб развитию отечественного военно-морского флота.

После отмены в 1871 г. ограничительных статей Парижского договора от 1856 г. царская Россия вновь получила возможность иметь на Черном море военно-морской флот. К этому времени наиболее вероятный противник — турецкий флот — имел в своем составе современные мореходные броненосцы, построенные в Англии и частично во Франции.

Однако руководители Морского министерства, ссылаясь на отсутствие необходимых средств, на первом этапе возрождения Черноморского флота отказались от строительства мореходных броненосцев, способных вести ак-

---

<sup>1</sup> *Быховский И. А.* Рассказы о русских кораблестроителях. Л., 1966. С. 101—102.



тивные наступательные действия, и с одобрения правительства приняли решение строить броненосцы береговой обороны для прикрытия совместно с береговой артиллерией и минными заграждениями побережья в случае нападения неприятельского флота. В первую очередь, намечалось построить корабли для обороны Днепровско-Бугского лимана и Керченского пролива, наиболее уязвимых со стороны моря. В докладе Морского технического комитета говорилось: «Морское министерство, принимая меры к возобновлению военного флота на Черном море, имело в виду ограничиться, на первое время, постройкой мелкосидящих броненосных судов, годных по своему боевому значению для прибрежной обороны и, в особенности, для защиты входов в Керченский пролив и Днепровско-Бугский лиман» [РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 197. Л. 19].

Объявив конкурс на постройку броненосцев береговой обороны для Черного моря, Морское министерство выдвинуло требование, чтобы они обладали достаточно мощным артиллерийским вооружением, сильным бронированием и в то же время имели бы небольшие размеры и малую осадку. Лучше других эти требования выполнил контр-адмирал А. А. Попов, который предложил оригинальный проект броненосного корабля круглой формы с шестью винтами. Проект его был одобрен, и Морское министерство приняло решение построить десять таких кораблей, получивших неофициальное название — «поповки». В решении от 12 октября 1870 г. за подписью великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича говорилось: «Высочайше повелено для усиления береговой обороны в Керченском проливе и Днепровско-Бугском лимане строить поповки 96 фут., диаметра с углублением 12 фут., брони в 12 (дюймов. — *Авт.*) толщиной, машинами в 480 л. с. и вооружения каждая двумя 11 (дюймовыми. — *Авт.*) нарезными орудиями в открытых неподвижных башнях».

Решение Морского министерства о строительстве «поповок» было принято вопреки мнению многих крупных военно-морских специалистов того времени: адмиралов Г. И. Бутакова, Н. А. Шестакова, Н. В. Копытова, Е. В. Путьятина и др., которые считали ошибкой постройку кораб-

лей береговой обороны, в то время как вероятные противники на Черном и Балтийском морях развивали мореходный флот. Критикуя необоснованное решение Морского министерства о постройке «поповок», Г. И. Бутаков писал: «Блестящие проекты, пропагандируемые безудержно, можно сказать, на всех перекрестках, но боящиеся света свободной технической критики науки, прикрываясь высоким именем августейшего генерал-адмирала, не суть то, что нужно государству».

Решительное выступление общественности против постройки «поповок», оказавшихся явно неудачными, вынудило руководителей Морского министерства ограничиться постройкой только двух кораблей этого типа. Один из них — «Новгород» — из-за отсутствия на Черном море судостроительной базы был построен в Санкт-Петербурге на верфи Нового Адмиралтейства, по частям перевезен в Николаев, где был собран, в 1873 г. спущен на воду, а в 1874 г. введен в строй. Второй корабль — «Вице-адмирал Попов» (первоначальное название «Киев») — строился на Адмиралтейской верфи в Николаеве и вступил в строй в 1876 г. «Новгород» имел водоизмещение 2671 т, вооружение — два 280-мм нарезных орудия, установленных в барбетной башне, бронирование борта — 229 мм, палубы — 60 мм и скорость 6—7 узлов «Вице-адмирал Попов» имел несколько большие размеры и более сильное артиллерийское вооружение и бронирование. Его водоизмещение достигало 3550 т, вооружение — два 305-мм орудия в барбетной башне, круговой броневой пояс — 400 мм, броня палубы — 75 мм, скорость — 7—8 узлов.

Начальник приморской обороны Одессы контр-адмирал Н. М. Чихачев в рапорте управляющему Морским министерством писал 11 августа 1877 г.: «На основании заключений особой комиссии, а равно и на личном моем ознакомлении со свойствами “поповок” во время пребывания их в Одессе и плавания под моим флагом в Очаков 25 июня, затем к Килийскому гирло Дуная 27—29 июля и, наконец, во время крейсерства к румынской границе 5 и 6 августа 1877 г., я вполне признаю оборонительную силу “поповок”... Если только неприятель не будет располагать чрезмерно большими силами, “поповки” заста-

вят его держаться на расстоянии, которое предохранит город (Одессу. — *Авт.*) от бомбардировки» (цит. по: [6. С. 52].

Однако испытания выявили и существенные технические недостатки «поповок». Они были трудно управляемы, особенно на волне, и непригодны к крейсерской службе, обладали низкими мореходными качествами. Поэтому от дальнейшей их постройки отказались, а построенные корабли использовали в качестве плавучих батарей для обороны Днепровско-Бугского лимана.

Политика Морского министерства, направленная на строительство оборонительного флота для Черного моря, закончилась полным провалом. Затратив крупные средства на неоправдавший себя эксперимент (каждый корабль стоил около 3 млн рублей), а главное — упустив драгоценное время (7—8 лет), руководители Морского министерства оставили страну без флота на Черном море перед лицом надвигавшейся войны с Турцией. За допущенные серьезные ошибки в строительстве флота руководитель Морского министерства великий князь Константин Николаевич под давлением общественности был отстранен от управления военно-морским флотом и Морским ведомством.

### **Российский крейсерский флот**

Развитие парового броненосного флота в России в 60—70-е годы XIX в. характеризовалось не только постройкой броненосных кораблей береговой обороны и первого в мире мореходного броненосца «Петр Великий», но и созданием крейсерских сил. Большим толчком к возрождению идеи крейсерских действий и развитию крейсерских сил в русском флоте послужили успешные действия на морских коммуникациях вспомогательного крейсера южан «Алабама», получившего за два года 68 призов, и поход двух русских крейсерских эскадр в Америку в период Гражданской войны в США (1861—1865).

В 1863 г., когда в связи с польским народным восстанием обострилась политическая обстановка в Европе, царское правительство по рекомендации управляющего Морским министерством адмирала Н. К. Краббе направило в Северную Америку две крейсерские эскадры: одну

(три фрегата, два корвета, клипер — все паровые) под командованием контр-адмирала С. С. Лесовского — в Нью-Йорк, другую (четыре корвета и два клипера) под командованием контр-адмирала А. А. Попова — в Сан-Франциско. Посылая эскадры в порты северян, русское правительство преследовало двоякую цель: с одной стороны, оказать помощь Северным штатам в борьбе против южан, с другой — использовать корабли для нарушения английских и французских коммуникаций в Атлантическом и Тихом океанах в случае нападения Англии и Франции на Россию<sup>1</sup>.

Появление русских эскадр в Нью-Йорке и Сан-Франциско осенью 1863 г. было с огромной радостью встречено северянами и явилось полной неожиданностью для Англии и Франции. Переход кораблей эскадры С. С. Лесовского из Кронштадта и Средиземного моря, а эскадры А. А. Попова с Дальнего Востока в порты Северной Америки был проведен настолько скрытно, что англичане и французы узнали об их прибытии в Нью-Йорк и Сан-Франциско только из сообщений американских газет.

Это была одна из наиболее смелых и хорошо организованных демонстраций русского флота, повлиявших на изменение британской и французской политики в отношении не только России, но и США. Английское правительство, сознавая огромную важность для Великобритании коммуникаций в Атлантическом и Тихом океанах и опасаясь их нарушения русскими крейсерами, отказалось от вооруженной интервенции против северян и вооруженного выступления против России на стороне польских повстанцев. Франция также отказалась от намерения применить вооруженные силы. Блестяще выполнив поставленную задачу, крейсерские эскадры через год благополучно вернулись в Россию.

Благодаря этой успешной демонстративной акции в России возродилась идея постройки кораблей для крейсерских действий, но на новой технической основе.

Первыми русскими кораблями крейсерского типа были паровые винтовые клиперы и корветы с деревянными не-

---

<sup>1</sup> Военно-морской словарь. М., 1990. С. 484.

бронированными корпусами, на которых наряду с паровой машиной имелось и парусное оснащение, обеспечивавшее возможность длительного пребывания в море без пополнения запасов топлива. В 1860—1864 гг. на судостроительных верфях Санкт-Петербурга были построены четыре клипера («Алмаз», «Жемчуг», «Изумруд» и «Яхонт») и два корвета («Витязь» и «Аскольд») [5. С. 596]. Клиперы имели водоизмещение 1585,7 т, вооружение — три 152-мм орудия и несколько малокалиберных пушек, скорость до 13 уз. Водоизмещение корветов составляло 2156—2217 т, вооружение — четыре 152-мм нарезных орудия и несколько скорострельных малокалиберных орудий, скорость — 11—12 узлов.

Существенный недостаток этих кораблей — отсутствие брони и, следовательно, неспособность вести бой даже с небольшими броненосными кораблями. Поэтому в 70-е годы перешли к постройке крейсеров с бронированной палубой, защищавшей корабль от снарядов при ведении боя на больших дистанциях, наиболее вероятных при действиях на морских коммуникациях.

Но и бронепалубные крейсера имели весьма существенный недостаток — отсутствие бортовой брони, что лишало их возможности вести борьбу с броненосными кораблями. В связи с этим возникла необходимость в таких крейсерах, которые, с одной стороны, обладали бы большим радиусом действия и могли успешно выполнять задачи на морских и океанских коммуникациях, а с другой — имели бы сильное артиллерийское вооружение и хорошее бронирование, обеспечивающие возможность действовать совместно с эскадренными броненосцами. Корабли, отвечающие данным требованиям, получили наименование броненосных крейсеров и впервые были созданы в России.

В военно-морской исторической литературе установилось не совсем правильное представление о том, что первым идею о постройке броненосных крейсеров выдвинул А. А. Попов. На самом деле это сделал капитан 2 ранга Н. В. Копытов. В 1867 г. он представил в Морской технический комитет проект океанского броненосного крейсера водоизмещением 8000 т и со скоростью 18 узлов. Проект Н. В. Копытова был одобрен. Но так как Морское мини-

стерство не располагало необходимыми средствами для постройки крупных броненосных крейсеров, то было принято решение строить броненосные крейсера меньшего водоизмещения. Проект такого крейсера был разработан А. А. Поповым. По нему в 1879 г. были заложены два корабля — «Генерал-адмирал»<sup>1</sup> и «Александр Невский», переименованный в 1874 г. в «Герцог Эдинбургский». Эти корабли имели 175-мм броню, водоизмещение около 4600 т, скорость: первый — 13,6 узлов, второй — 15,3 узлов. Они были вооружены четырьмя 203-мм, двумя 152-мм нарезными и несколькими малокалиберными орудиями; 203-мм орудия размещались в специальных бортовых выступах (спонсонах), 152-мм — на поворотных платформах в носовой и кормовой частях корабля.

По образцу этих кораблей был перестроен башенный рангоутный фрегат «Минин»: вместо башен были установлены четыре 203-мм орудия в бортовых спонсонах и двенадцать 152-мм орудий — по бортам на верхней палубе. В результате модернизации водоизмещение его увеличилось до 5740 т; вступил в строй в 1878 г.

Таким образом, в России появился новый класс кораблей — броненосные крейсера. Их вскоре начали строить в Англии и других западноевропейских странах.

В целях наращивания крейсерских сил с меньшими затратами Морское министерство в 1872 г. разработало программу постройки восьми винтовых железных небронированных клиперов с парусным вооружением, предназначенных для совместных действий с броненосными крейсерами на океанских коммуникациях. В соответствии с этой программой на верфях Санкт-Петербурга в 1873—1881 гг. были построены клиперы «Крейсер», «Джигит», «Разбойник», «Наездник», «Стрелок», «Пластун», «Вестник» и «Опричник». Водоизмещение их было немногим более 1330 т, скорость — 11—13,5 узлов, вооружение — два-три 152-мм орудия, установленные на верхней палубе, и 10—16 малокалиберных орудий.

---

<sup>1</sup> 12 октября 1909 г. переименован в «Нарова», 8 ноября 1924 г. — в «25 Октября». Участвовал в Первой мировой, Гражданской, советско-финской, Великой Отечественной войнах. Разоружен 28 июля 1944 г.

В 1878 г. за границей были куплены три быстроходных парохода, переоборудованные в крейсера и названные «Европа», «Азия» и «Африка»; дальность плавания их достигала 14 тыс. миль. Кроме того, в 1878 г. за границей был заказан и в 1879 г. вступил в строй крейсер «Забияка». Тогда же через созданный в России Комитет по устройству Добровольного флота приобрели за границей три океанских парохода и переделали их в крейсера («Россия», «Москва» и «Петербург») [5. С. 596—597].

Таким образом, к концу 70-х годов XIX в. в России были созданы довольно значительные оборонительные и крейсерские силы флота. Оборонительные силы предназначались для защиты столицы и побережья России на Балтийском и Черном морях, крейсерские — для действия на океанских коммуникациях. На случай войны был разработан план, согласно которому намечалось сформировать на Балтике и Дальнем Востоке несколько крейсерских отрядов для действий в Атлантическом и Тихом океанах.

#### **У истоков пароходной тактики**

Изменение материально-технической базы флота потребовало создания принципиально новой тактики ведения морского боя. Тактика парового броненосного флота, так же как и развитие основных классов кораблей, выработывалась постепенно. Прошло несколько десятилетий, прежде чем были найдены наиболее целесообразные боевые порядки, способы маневрирования и тактические приемы использования оружия броненосными кораблями.

В развитии тактики парового броненосного флота большую роль сыграла работа выдающегося русского моряка — ученого, адмирала Г. И. Бутакова «Новые основания пароходной тактики», вышедшая в свет в 1863 г.

В военно-морской исторической литературе нередко можно встретить утверждение о том, что эта работа Г. И. Бутакова является якобы первой военно-теоретической работой по тактике парового флота<sup>1</sup>. Это не так. Первые работы по тактике парового флота появились в Англии и Франции в 50-е годы. Наиболее известными из них

---

<sup>1</sup>Лурье А., Маринин А. Адмирал Г. И. Бутаков. М., 1954. С. 105.

были труды французского адмирала Буэ-Вильомеза и англичанина Говарда Дугласа, переведенные на русский язык и опубликованные в «Морском сборнике».

Вполне естественно, что в Англии и Франции публикации по тактике парового флота появились на пять-шесть лет раньше, чем в России, поскольку и паровые корабли здесь начали строить раньше. Однако эти труды не отличались глубиной исследований проблем боевого применения паровых кораблей. Оценивая вышедшие за границей в конце 50-х годов труды по тактике, Г. И. Бутаков писал: «Позволю себе заметить, что, тогда как некоторые из этих сочинений не более как книжная спекуляция, в других предмет (тактики. — *Авт.*) паровых флотов рассматривается и развивается, так сказать, с ветвей вместо корня»<sup>1</sup>.

Западные военно-морские специалисты упускали из виду важный фактор: установка на военных кораблях паровой машины сделала их маневр независимым от ветра, а это требовало создания принципиально новой теории тактики парового флота. В своих теоретических работах они пытались старые тактические приемы, применявшиеся в парусном флоте, приспособить к качественно новому паровому флоту. Весьма убедительно на этот недостаток военно-теоретических работ зарубежных специалистов указывал лейтенант Л. П. Семечкин в лекциях, прочитанных им по курсу тактики в Кронштадте в 1868 г.: «...Британские моряки блуждают во тьме и, увлекаясь кажущейся простотою, создают для себя путаницу, <...> ошибка капитальная, существующая, впрочем, и у французов. И все это происходит от того, что нет главной коренной идеи в системе построений, — не выработано общих законов, столь необходимых для эволюций и без которых трудно осуществимы быстрота и точность их. <...> В английском флоте есть коренной порядок, мешающий многому хорошему, — это <...> выходящая из границ любовь к старине. <...> Он увлекается своими традициями и с гордостью говорит, что вся тактика Нельсона состояла в том, чтобы сблизиться с неприятелем на писто-

---

<sup>1</sup> Бутаков Г. Новые основания паровой тактики. СПб., 1863. С. VII.



летный выстрел, а этого можно достигнуть и теперь (в эпоху паровой машины. — *Авт.*) без всяких эволюций»<sup>1</sup>.

Совершенно иначе к разработке пароходной тактики подошел Г. И. Бутаков. Свои исследования он начал с «корня» — с разработки основ маневрирования паровых кораблей, без чего немислимо было ни управление паровым кораблем, ни совместное плавание, ни перестроение, ни занятие позиции для атаки или уклонение от нее, ни, наконец, успешное использование оружия в бою.

«Основной идеей теории, — писал Г. И. Бутаков, — служит то, что пар должен сделать в морской тактике такой же поворот, какой произошел в сухопутной тактике в конце прошлого столетия. От паровых судов можно и следует требовать мгновенности и внезапности перестроений, поворотов и захождений. Удовлетворить же этим требованиям можно лишь при твердом знании коренных законов этих действий»<sup>2</sup>. А таким коренным является закон циркуляции парового винтового корабля, открытый Г. И. Бутаковым. Сущность его состоит в том, что винтовой корабль на циркуляции движется по кривой, близкой к окружности, или по касательной к ней. Опираясь на закон циркуляции, Г. И. Бутаков разработал правила маневрирования паровых кораблей, которые всесторонне были проверены им и подтверждены на практике. Они обеспечивали выполнение любых маневров правильно, быстро и с математической точностью, что особенно важно при совместном плавании кораблей.

Г. И. Бутаков на основании проведенных исследований дал ряд ценных рекомендаций по управлению паровыми кораблями, выбору в зависимости от условий наиболее целесообразных походных и боевых строев соединений паровых кораблей (кильватера, фронта и пеленга, двух кильватерных колонн, фронтовых колонн в кильватере, клина 90° и 60°, обратного клина 90° и 60° и др.), правилам совместного плавания и перестроения соединений

---

<sup>1</sup> Семечкин Л. Лекции о морской тактике и эволюциях, прочитанные в Кронштадте в 1868 г. СПб., 1868. С. 30—31.

<sup>2</sup> Бутаков Г. Новые основания пароходной тактики. С. IX

кораблей по занятию позиции для нанесения по противнику артиллерийского удара или отражения его атаки.

Из всего комплекса практических рекомендаций, выработанных Г. И. Бутаковым, наиболее ценными являются правила совместного плавания и перестроения соединений паровых кораблей, которые не утратили своего значения до наших дней и широко используются во всех флотах мира. Выработанные им правила маневрирования и использования в бою оружия были не только научно обоснованы, но и всесторонне проверены в ходе боевой подготовки Практической эскадры броненосных кораблей Балтийского флота, которой командовал Г. И. Бутаков<sup>1</sup>.

В 60—70-е годы XIX в. в военно-теоретических работах по тактике парового флота на Западе ставка делалась на таран как главное средство нанесения удара, и этому подчинялось все маневрирование одиночных кораблей и соединений в бою. Адмирал Г. И. Бутаков придерживался несколько иной точки зрения. Он полагал, что основа паровой тактики — сочетание артиллерийского огня и таранного удара. По его мнению, артиллерия должна была подготовить условия для завершающего удара тараном. Для использования тарана в бою Бутаков считал строй наиболее выгодным фронта или клина, а сам удар по кораблю противника предлагал наносить под углом 90° или близким к нему. Исходя из этих требований, рекомендовал Г. И. Бутаков, и надо выбирать боевые порядки паровых кораблей и проводить маневрирование эскадры в бою.

На протяжении многих лет «Новые основания паровой тактики» были главным руководящим документом по тактической подготовке офицерского состава русского парового броненосного флота и оказали большое влияние на развитие военно-морского искусства парового флота во второй половине XIX в. «Умственной лабораторией» русского парового флота, где проверялись и отрабатывались все новинки в области оружия и тактики броненосного флота и готовился для него личный состав, яв-

---

<sup>1</sup> Г. И. Бутаков командовал Практической эскадрой сначала винтовых, а затем броненосных кораблей Балтийского флота с 1860 по 1862 г. и с 1867 по 1875 г.

лялась Практическая эскадра. На ее кораблях офицеры под руководством Г. И. Бутакова проходили всестороннюю морскую, тактическую и техническую подготовку.

В 60—70-е годы XIX в. на Практической эскадре прошли подготовку 22 тыс. офицеров, 271 тыс. матросов, т. е. 75% личного состава броненосного флота того времени получили на ней необходимые знания и опыт. Здесь же под руководством Г. И. Бутакова складывалась и новая организация боевой подготовки экипажей паровых кораблей, которая, так же как и пароходная тактика, принципиально отличалась от прошлой.

Придавая большое значение использованию в бою поступавшей на вооружение нарезной артиллерии, адмирал Г. И. Бутаков уделял особое внимание подготовке корабельных артиллеристов. Каждый выход в море сопровождался учебными артиллерийскими стрельбами. Они велись в следующем порядке. Вначале стрельба осуществлялась одиночными кораблями с якоря по неподвижному щиту, затем — по буксируемому. После этого отработывалась стрельба на ходу по неподвижной цели, потом — по движущейся. Заканчивался курс огневой подготовки стрельбами броненосных кораблей в составе эскадры.

Артиллерийские учения, как и другие мероприятия боевой подготовки эскадры, проводились по заранее разработанному плану и в условиях, максимально приближенных к боевой обстановке. В приказе от 11 августа 1868 г. Г. И. Бутаков писал: «Будем же гоняться не за тем, чтобы в отчетных ведомостях о пальбе у нас стояли высокие проценты попавших ядер, а употребим все старания, чтобы пальба наша подходила возможно более к тем условиям, которые предстоят в действительном бою, т. е. будем стрелять с не определенных заранее расстояний и в движущиеся предметы» [2. С. 77].

Благодаря глубоко продуманной организации артиллерийских стрельб и хорошему их обеспечению Г. И. Бутакову удалось добиться довольно высоких результатов в боевой выучке экипажей. Так, в 1876 г. во время учебных стрельб на дистанции 7 кб плавучая батарея «Кремль», стоя на якорю, добилась 73% попаданий в щит, а на ходу — 62%, монитор «Лава» на этой же дистанции на ходу до-

стиг 74 % попаданий. Командир учебного отряда русских кораблей капитан 1 ранга Селиванов, присутствовавший в те годы на учебных стрельбах английского флота, отмечал, что русские моряки стреляют несравненно лучше английских.

Большое внимание в боевой подготовке Практической эскадры уделялось также обучению командиров кораблей наносить таранные удары. Для этого использовались специально оборудованные винтовые корабли и быстроходные паровые баркасы, на которых командиры тренировались в маневрировании и нанесении таранных ударов. На основании проведенных многочисленных учений адмирал Г. И. Бутаков пришел к выводу, что в таранном бою «победа остается за тем, кто, несмотря на высшую степень возбуждения, сумеет сохранить холодный расчет и, зорко следя за малейшими движениями противника, мгновенно воспользуется самыми незначительными его ошибками, а также чьи приказания относительно машины и руля будут исполняться быстро и точно» [РГА ВМФ. Ф. 443. Д. 99. Л. 31].

Адмирал Г. И. Бутаков много сделал и для подготовки специалистов минного дела. По его инициативе на эскадре была создана группа минеров, а в 1870 г. учреждена минная школа со штатным составом в 100 человек. Ученики этой школы изучали теорию, отрабатывали на учениях эскадры приемы использования минного оружия. Ранее, в сентябре 1862 г., Бутаковым были проведены опыты по применению шестовой мины, выдвинутой впереди форштевня броненосной лодки «Опыт» и использовавшейся в качестве минного тарана. С 1863 г. шестовые мины вошли в число боевых средств русского флота. В ходе учений минеры, по инициативе адмирала, впервые в истории начали применять паровые минные катера в ночных атаках на стоявшие на якоре броненосные корабли. Атаки строились на принципе скрытного сближения нескольких катеров в целях внезапного нападения на корабль противника одновременно с нескольких направлений.

Под руководством адмирала Г. И. Бутакова были разработаны правила постановок мин и велась тренировка личного состава по постановке минных заграждений на

фарватерах и входах в базы и порты. Идеи Г. И. Бутакова в области применения минного оружия нашли воплощение в ходе вооруженной борьбы на Черном море и Дунае во время русско-турецкой войны 1877—1878 гг.

Г. И. Бутакову принадлежит также идея установки на броненосных кораблях специальной малокалиберной артиллерии для отражения минных атак. В 1874 г. на броненосном фрегате «Петропавловск» по его указанию было установлено на выдвинутых за борт площадках (спонсонах) десять 4-фунтовых (87-мм) орудий, имевших горизонтальный угол обстрела 137°. Это обеспечивало круговую противоминную оборону корабля. Учитывая наибольшую вероятность атак минных катеров в ночное время, Г. И. Бутаков включил в боевую подготовку кораблей эскадры специальные ночные артиллерийские стрельбы из противоминной артиллерии с использованием электрических фонарей (прожекторов).

Переход от парусного флота к паровому значительно повысил требования к технической подготовке личного состава, но в то же время и не снизил значения морской выучки, как это склонны были считать некоторые специалисты, утверждавшие, что военно-морская подготовка на паровых судах якобы утратила свое былое значение и должна отойти на второй план.

Совсем иначе к этому вопросу подходил адмирал Г. И. Бутаков. Отдавая должное изучению новой техники, он в то же время не забывал о всемерном улучшении подготовки личного состава, особенно офицеров. С этой целью во время стоянки эскадры на Транзундском рейде широко практиковались шлюпочные учения и гонки, являвшиеся для моряков, особенно молодых офицеров, хорошей школой привития любви к морю и выработки необходимых морально-боевых качеств: мужества, выносливости, решительности, умения ориентироваться в обстановке, навыков в управлении кораблем, глазомера и т. д. «Можно смело сказать, что именно благодаря этим упражнениям на броненосной эскадре русские военные шлюпки за границу на всех международных шлюпочных гонках почти всегда удерживали за собой пальму первенства» [2. С. 69].

Внимание Бутакова к повышению военно-морской подготовки офицерского состава повлекло за собой проведение и других чрезвычайно важных мероприятий. По его инициативе офицеры эскадры броненосных кораблей при каждом выходе корабля в море всесторонне изучали навигационно-гидрографические условия плавания в Балтийском море, проводили описания финских шхер, промеры фарватеров и собирали материалы для оценки отдельных районов морского театра с точки зрения влияния физико-географических условий на боевую деятельность флота и использования им оружия. Адмирал Г. И. Бутаков первым ввел военно-морские игры в систему оперативно-тактической подготовки офицерского состава.

Летняя кампания Практической эскадры броненосных кораблей на Балтийском море обычно продолжалась в течение трех месяцев и заканчивалась проверочным учением на Транзундском или Кронштадтском рейде. На этих заключительных учениях проводились «проверка всего пройденного, состязательная пальба, гонки на призы и, в особенности, систематические упражнения в эволюциях отряда мониторов. Тут на деле выказывались все достоинства предложенной адмиралом системы эволюций паровых флотов» [2. С. 86].

Отмечая выдающуюся роль адмирала Г. И. Бутакова в создании тактики и разработке новой системы боевой подготовки парового броненосного флота, нельзя не указать на один весьма существенный недостаток в его деятельности: чрезмерное увлечение таранной тактикой и связанные с ней сложные эволюции паровых броненосных кораблей. Увлечение тараном как оружием флота и основанной на его использовании пароходной тактики во второй половине XIX в. было характерным не только для русского военно-морского флота, но и, еще в большей степени, для западноевропейских флотов. Это увлечение особенно дало о себе знать после того, как во время австро-итальянской войны (1866 г.) австрийский броненосный фрегат 1 ранга «Эрцгерцог Фердинанд Макс» 20 июля 1866 г. в бою у о-ва Лисса уничтожил таранным ударом итальянский броненосный фрегат 1 ранга «Ре д'Италия». Под влиянием этого случая во всех странах стали строить броненосные

корабли с таранными образованиями и носовым расположением артиллерии и готовить их к широкому использованию тарана в бою.

Характеризуя значение тарана в бою, известный русский специалист по тактике броненосного флота того времени лейтенант Л. П. Семечкин указывал: «Атака, произведенная эскадрой против другой такой же эскадры неприятеля, должна быть всецело основана на таранении.. Удар одного флота против другого не должен иметь иного основания, кроме таранения, так как в этом маневре заключается в настоящее время самое быстрое и решительное средство для приобретения победы во время эскадренного боя. Таким образом, главный труд над разрушением чужих кораблей будет принадлежать не орудию, а всецело шпирону (тарану. — *Авт.*), и огонь артиллерии сделается скорее стеснением действий, чем пособием для достижения победы»<sup>1</sup>.

Опыт последующей боевой деятельности броненосных флотов показал пагубность фетишизации результатов применения тарана всего лишь в одном бою у о-ва Лисса, к тому же нетипичном, протекавшем в специфической обстановке. Необоснованное увлечение тараном нанесло существенный вред и строительству броненосных кораблей, и развитию военно-морского искусства, так как тормозило совершенствование других видов оружия и разработку тактических приемов их боевого использования.

Но, несмотря на отмеченный недостаток, военно-теоретическое наследие Г. И. Бутакова и его практическая деятельность, особенно на посту командующего Практической эскадрой броненосных кораблей Балтийского флота, оказали большое влияние на развитие русского парового броненосного флота, его тактику и организацию боевой подготовки.

В войне с Турцией (1877—1878) русские моряки, имея чрезвычайно ограниченные силы и средства на Черном море и на Дунае, добились успеха в борьбе с сильным броненосным флотом противника. Немалая заслуга в этом

---

<sup>1</sup> Семечкин Л. Лекции по морской тактике и эволюции, прочитанные в Кронштадте в 1868 г. С. 97—98.

принадлежала, несомненно, Г. И. Бутакову, приложившему много усилий по подготовке флота России к войне.

Имя Григория Ивановича Бутаква как выдающегося флотоводца, внесшего большой вклад в развитие парового броненосного флота, его организацию, систему боевой подготовки и тактики ведения морского боя, было хорошо известно не только в России, но и далеко за ее пределами.

Придавая большое значение изучению опыта боевой подготовки русской балтийской броненосной эскадры и руководства ею Г. И. Бутаковым, французы, например, перевели на свой язык инструкции и приказы русского адмирала. Признанием больших заслуг Григория Ивановича перед военно-морским флотом было избрание его в феврале 1867 г. президентом Международной комиссии экспертов морского отдела Всемирной выставки в Париже. О глубоком уважении иностранных специалистов броненосного флота к Г. И. Бутакову как к создателю тактики и системы боевой подготовки свидетельствует и такой факт. В 1875 г. в Швеции известный конструктор Энгстрем, демонстрируя на полигоне перед офицерами шведского флота свою новую скорострельную пушку, начал ее испытание с того, что произвел салют из тринадцати выстрелов, как он выразился, в честь адмирала Г. И. Бутаква и его заслуг перед военно-морским флотом.

Велик, огромен вклад, который внес адмирал Г. И. Бутаков в развитие и совершенствование отечественного парового флота, в завоевание и признание его авторитета всеми морскими державами мира.

Личность Г. И. Бутаква вызывает уважение к нему не только как к выдающемуся флотоводцу и военному ученому. Григория Ивановича отличали и высокие нравственные качества — честность, благородство, справедливость, требовательность в сочетании с отеческой заботой о подчиненных, простота и доступность, неисчерпаемая доброта по отношению к людям и принципиальность. Его личность — это лучший образец для современных командиров и начальников, на плечах которых лежит огромная ответственность за продолжение и умножение лучших традиций наших армии и флота.



Вспоминая с благодарностью «беспокойного адмирала», мы обязаны задумываться о нашей священной человеческой обязанности помнить и чтить отечественную историю, людей, сделавших ее столь богатой, поучительной и прекрасной. Их опыт должен служить нам великолепной профессиональной и нравственной школой, в которой никогда не поздно учиться.

### **Флот в Русско-турецкой войне 1877—1878 гг.**

Русско-турецкая война 1877—1878 гг. явилась результатом нового обострения военно-политической обстановки на Балканах. Начавшееся здесь летом 1875 г. национально-освободительное движение славян против Османской империи европейские страны решили использовать в своих интересах. Россия, стремясь восстановить свое политическое и экономическое влияние на Балканах, утраченное после Крымской войны, выступила на стороне славянских народов. Англия предпринимала все возможное, чтобы спровоцировать русско-турецкую войну, ослабить тем самым обе воюющие стороны и укрепить свои позиции на Балканах и Ближнем Востоке. В обострение «восточного кризиса» внесли свою лепту также Австро-Венгрия и Германия: первая рассчитывала на приобретение территорий балканских владений Турции, а вторая — столкнуть Россию и Англию и отвлечь их тем самым от помощи Франции — главному сопернику Германии в Европе. Попытки России разрешить «восточный кризис» мирным путем не увенчались успехом: выдвинутые по ее инициативе предложения о прекращении войны на Балканах и проведении реформ в управлении славянскими провинциями Османской империи турецкое правительство, по совету Англии, отклонило. Политическая борьба перешла в плоскость военного противоборства: 12 апреля 1877 г. Россия объявила Турции войну.

К началу войны турецкий флот (15 броненосных кораблей различных классов и 15 небронированных судов) значительно превосходил русский: два броненосных корабля («поповки») и пять небронированных судов. Кроме того, Турция имела военную флотилию на Дунае, состоящую из девяти броненосных кораблей, преимуще-

ственно мониторов и корветов, и 37 небронированных судов. Россия здесь военных кораблей не имела. На турецких кораблях служило 370 англичан, в том числе 70 офицеров, которые занимали наиболее ответственные должности — командиров кораблей и соединений.

Многие передовые офицеры русского флота, понимая неподготовленность России к вооруженной борьбе на Черном море, предлагали Морскому министерству различные варианты усиления морских сил на данном театре, в частности, путем покупки броненосных кораблей за границей. Так, за год до начала войны с Турцией контр-адмирал Лихачев, находясь в Англии, сообщал о готовности одной из английских фирм продать России три броненосных корабля, строившихся по заказу турецкого правительства, которое из-за финансовых затруднений отказалось от них. Однако Морское министерство не пожелало воспользоваться этой благоприятной возможностью усилить флот на Черном море и отклонило предложение английской фирмы [РГА ВМФ. Ф. 410. Д. 2108. Л. 15; Ф. 315. Д. 1156. Л. 1—4]. В данном случае отрицательную роль сыграл великий князь Константин Николаевич, под председательством которого Особое совещание вынесло постановление воздержаться от этой покупки.

Таким образом, повторялась та же история, что и в Крымскую войну, когда Россия оказалась неподготовленной к ведению боевых действий на морских театрах. В связи с отсутствием на Черном море и Дунае необходимых морских сил русское командование стремилось решить исход войны на сухопутном фронте. Эта же причина повлияла и на выбор района наступления русских войск на Балканском театре. Если в прошлых войнах при наличии сильного флота русское командование предпочитало наступление сухопутных войск вести вдоль побережья, что стало традиционным для русской армии в войнах с Турцией, то в войне 1877—1878 гг. наступление планировалось вести вдаль от Черноморского побережья. Согласно плану, главный удар войска (около 160 тыс. человек) должны были нанести на Балканском театре в общем направлении на Константинополь, а вспомогательный — силами 70-тысячной армии на Кавказе.

На Балканском театре перед русским флотом была поставлена задача: обеспечить переправу через Дунай главных сил армии между турецкими крепостями Никополь и Рушук (Русе), в районе города Зимница (Зимнич), а вспомогательных (армейский корпус) — в нижнем течении Дуная, в районе Галац—Браилов (Брэила).

Для решения поставленной задачи на Дунай были переброшены по железной дороге несколько десятков паровых катеров и гребных шлюпок, предназначенных для постановки минных заграждений. Часть из них была перевезена с Балтийского моря. Это был первый в истории случай стратегического маневра силами флота с одного морского театра на другой с использованием железных дорог, который широко применялся советским командованием в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Одновременно на Дунай было доставлено 550 гальванических и ударных мин заграждения.

Из переброшенных на Дунай паровых катеров и гребных шлюпок сформировали два отряда. Один из них был укомплектован моряками Балтийского флота и предназначен для обеспечения переправы главных сил армии в районе города Зимница, другой — черноморцами, которые должны были обеспечить переправу в районе Браилова. Оба отряда подчинялись начальнику инженеров армии генерал-майору Н. Ф. Делпу, осуществлявшему общее руководство наведением переправ через Дунай и форсированием реки войсками.

В районе Парканы—Бендеры (на Днестре) была создана специальная минная база, на которой русские моряки под руководством известного минера того времени, полковника Борескова, готовились к использованию минного оружия на речном театре.

Исходя из сложившейся обстановки, расположения турецких крепостей и дислокации кораблей неприятельской флотилии на Дунае русское командование разработало следующий план обеспечения переправы войск: занять возможно большие участки реки, на флангах захваченных участков установить артиллерийские батареи, навести переправы одновременно в нескольких районах среднего и нижнего течения Дуная, выше и ниже наведенных переправ поставить

отсечные минные заграждения для предотвращения возможных ударов со стороны кораблей противника.

Существенным недостатком этого плана являлось то, что он носил пассивно-оборонительный характер и не предусматривал ведение активной борьбы с турецкими кораблями. Прикомандированный к штабу действующей армии капитан 1 ранга Рогуля предложил вооружить паровые катера шестовыми и буксируемыми минами и использовать их для атаки вражеских кораблей на речном театре, предварительно блокировав их в турецких базах флотилии на Дунае постановкой минных заграждений.

В апреле-июне 1877 г. русские моряки приступили к постановке минных заграждений, вначале у Браилова, а затем у города Зимница. Боевое обеспечение постановок осуществлялось минными катерами, вооруженными шестовыми и буксируемыми минами, и заранее развернутыми на берегу артиллерийскими батареями. Мины ставились группой катеров или шлюпок в ночное время либо при плохой видимости.

Корабли противника неоднократно предпринимали попытки противодействовать минным постановкам, но береговые батареи и минные катера решительно пресекали их. Так, 29 апреля 1877 г. при попытке противника атаковать катера в районе Браилова береговая батарея потопила турецкий броненосец «Лютфи-Джелиль» [3. С. 26].

Русские моряки не ограничились лишь постановкой оборонительных минных заграждений. Они впервые в истории использовали минное оружие для ведения активных действий против турецких баз и кораблей на Дунае. Чтобы затруднить развертывание кораблей противника и сузить их операционную зону, катера произвели несколько активных минных постановок в непосредственной близости от крепостей неприятеля на Дунае, использовавшихся в качестве баз его флотилии.

Одним из примеров активного использования минного оружия может служить постановка минного заграждения у Сулина отрядом кораблей Черноморского флота под командованием капитан-лейтенанта Дикова.

Постановка заграждения у Сулина была предпринята в целях обеспечения захвата этого порта Нижнедунай-

ским отрядом (14-й корпус) русских войск. Однако командование отказалось затем от атаки Сулина с суши и решило ограничиться только действиями отряда Дикова. Идея атаки Сулинского порта, в котором находилось шесть турецких кораблей, сводилась к тому, чтобы скрытно провести из Черного моря в Килийское гирло отряд кораблей, поставить в двух милях выше Сулина минное заграждение, лишить тем самым корабли противника возможности уйти вверх по Дунаю и после этого уничтожить их огнем вооруженных пароходов.

28 июля 1877 г. отряд капитан-лейтенанта Дикова под прикрытием эскадры Черноморского флота перешел из Одессы в Килийское гирло. В первой половине августа выставил минные заграждения в Сулинском и Георгиевском гирлах, чтобы исключить нападение неприятеля со стороны моря. 26 сентября отряд (два буксирных парохода, три шхуны, семь минных катеров, две плавучие мортирные батареи) занял исходную позицию у минного заграждения в Сулинском гирле.

В ночь на 27 сентября 1877 г. отряд Дикова скрытно прошел в Дунай и поставил на подходах к Сулинскому порту минное заграждение. Утром 27 сентября русские корабли, заняв удобную позицию за выставленными минными заграждениями, атаковали турецкий пароход «Картал» и канлодку «Сунна». Это был первый в истории бой на минной позиции, оборудованной на речном театре. «Картал» не выдержал огня и вышел из боя; канонерская лодка подорвалась на mine и затонула. Ночью катера выставили еще одно минное заграждение, а утром 28 сентября открыли артиллерийский огонь по двум турецким броненосцам и повредили один из них — «Хивзи Рахман». Оба броненосца прекратили артиллерийскую дуэль и вышли из боя [ЦГА ВМФ. Ф. 243. Оп. 7. Д. 11061. Л. 281]. Отряд капитан-лейтенанта Дикова по приказанию командования возвратился в Килийский рукав [1. С. 64—65].

Несколько активных минных постановок русские катера провели и в районе Среднего Дуная, где переправлялись главные силы армии.

Благодаря успешной постановке минных заграждений у крепостей Сулин, Гирсово, Рушук, Никополь и других

отряды турецких кораблей были заблокированы в своих базах и изолированы друг от друга. Это значительно облегчило решение моряками задачи по обеспечению переправы сухопутных войск через Дунай.

Для борьбы с турецкими кораблями русские катера наряду с минами заграждения успешно использовали шестовые и буксируемые мины. Атака шестовыми минами требовала сближения с неприятельскими кораблями на дистанцию в два-три метра. Для выполнения этой задачи от личного состава катеров требовались выдержка и смелость.

В начале мая 1877 г. противник сосредоточил в Мачинском рукаве у Браилова группу кораблей, которые мешали постановке мин и переправе войск в данном районе. Для атаки кораблей неприятеля было выделено четыре катера под командованием лейтенанта Дубасова. В ночь на 14 мая они вышли из Браилова и направились в Мачинский рукав, где в то время стояли на якоре три турецких корабля. Сблизившись с противником на дистанцию в 120 м, катера построились в строй двух кильватерных колонн и атаковали турецкий однобашенный монитор «Сейфи». Прежде чем противник успел открыть артиллерийский огонь, головной катер «Царевич» под командованием лейтенанта Ф. В. Дубасова нанес по нему удар шестовой миной. Монитор получил повреждение, но продолжал оставаться на плаву. Тогда катер «Ксения», которым командовал лейтенант Шестаков, под огнем противника сблизился с ним вплотную, нанес второй удар шестовой миной в борт и потопил монитор. Два других турецких корабля поспешно снялись с якоря и ушли. Выполнив поставленную задачу, русские катера благополучно вернулись на свою базу [З. С. 28—29].

Уничтожение монитора «Сейфи» показало возможность успешного применения минных катеров, вооруженных шестовыми и буксируемыми минами, против броненосных кораблей на речном театре, где маневр крупных кораблей ограничен шириной ходового фарватера.

Гибель «Сейфи» произвела сильное впечатление на турецкое командование, и оно поспешило отвести свои корабли из нижнего течения Дуная под защиту береговой

артиллерии крепости Силистрия (Силистра). В первых числах июня 1877 г. весь район Нижнего Дуная, от Рени до Гирсова, был очищен от неприятельских кораблей, и русские войска получили возможность приступить к форсированию Дуная. В течение 10 и 11 июня войска 14-го армейского корпуса генерала А. Е. Циммермана навели переправу и успешно форсировали реку. Высоко оценивая действия моряков черноморского отряда по обеспечению переправы войск на Нижнем Дунае, А. Е. Циммерман писал: «Не нахожу слов, чтобы достаточно похвалить моряков за их отличную во всех отношениях деятельность. Моряки удивительно способны на всякое военное дело» [3. С. 36].

Не менее успешно действовали и моряки балтийского отряда при обеспечении переправы главных сил русской армии, начавшейся 15 июля 1877 г. в районе города Зимница. В качестве передового отряда здесь переправлялась дивизия генерала М. И. Драгомирова. После переправы русская армия начала наступление на укрепленный город Систово (Свиштов), а после занятия его — на турецкие крепости Рушук и Никополь, которые также вскоре пали. Большую помощь русским войскам в этом наступлении оказывали болгары.

Успех форсирования русской армией Дуная на среднем участке реки при наличии у противника здесь большого числа броненосных кораблей и вооруженных пароходов, был обеспечен умелыми и решительными действиями моряков. Под сильным огнем турецких батарей они многократно проводили плоты и понтоны из устья реки Ольты на Средний Дунай, совместно с саперами наводили мосты, были гребцами на шлюпках и паромках. Минные катера прикрывали подступы к переправе со стороны Рушук, откуда несколько раз пытались подойти турецкие корабли. После переправы войск через Дунай моряки защищали перевозки через реку от попыток турецких кораблей помешать обеспечению русской армии всем необходимым<sup>1</sup>.

За время войны русские моряки выставили на Дунае 25 минных заграждений из 415 мин. Для защиты заграж-

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. М., 1954. Т. 2. С. 245.

дений на левом берегу реки было развернуто 26 береговых и полевых батарей (103 орудия).

В результате активных действий минных катеров и береговой артиллерии, а также искусного использования минного оружия противник понес существенные потери. Были потоплены два броненосных корабля, канонерская лодка, несколько вооруженных пароходов и повреждены две канонерские лодки. И главное — русским морякам удалось парализовать действия турецкой военной флотилии на Дунае и тем самым обеспечить развитие наступления русской армии на Балканском театре.

Перед Черноморском флотом в качестве главной задачи ставилось совместное с сухопутными войсками обеспечение обороны портов и побережья от артиллерийских обстрелов и десантов противника. Для ее решения были выделены два армейских корпуса (7-й и 10-й) и отряд кораблей Черноморского флота под командованием вице-адмирала Н. А. Аркаса, состоящий из двух «поповок» и нескольких устаревших пароходофрегатом.

Учитывая наличие у противника довольно сильного броненосного флота и возможность высадки им десантов, русское командование особое внимание обратило на создание противодесантной обороны. План обороны Черноморского побережья был основан на принципе взаимодействия армии и флота и в общих чертах сводился к следующему.

На всем побережье между устьем Дуная и Керчью развешивались армейские наблюдательные посты. Они должны были доносить командованию обо всех обнаруженных неприятельских кораблях. В небольшом удалении от побережья находились маневренные отряды кавалерийских частей и подразделения легкой конной артиллерии. В задачу отрядов входило немедленное оказание помощи наблюдательным постам в случае нападения на них противника.

В наиболее важных пунктах побережья дислоцировались крупные ударные группировки войск в составе частей пехоты, кавалерии и артиллерии. Они предназначались для уничтожения высадившегося десанта противника. Между наблюдательными постами, маневренными



отрядами поддержки и ударными группами устанавливалась телеграфная связь, дублировавшаяся конными посыльными.

Особое внимание в плане противодесантной обороны обращалось на защиту таких важных пунктов, как Одесса, Очаков, Севастополь и Керчь. В основу обороны их была положена идея совместного использования маневренных сил — кораблей и позиционных средств борьбы, — береговой артиллерии, минных заграждений и др. Главная роль в обороне отводилась береговым батареям и минным заграждениям, т. е. минно-артиллерийским позициям, впервые примененным и оправдавшим себя при обороне Кронштадта и Свеаборга в период Крымской войны.

Русские береговые батареи начали устанавливать осенью 1876 г. Работы велись довольно интенсивно и к началу войны в основном были закончены. Одновременно ставились и оборонительные минные заграждения небольшими специально оборудованными пароходами. Линии минных заграждений устанавливались в 15—17 км от берега. Это обеспечивало, во-первых, надежную защиту их береговой артиллерией и, во-вторых, лишало турецкие корабли, имевшие дальность стрельбы не более 20 км, возможности безнаказанно обстреливать базы и порты с моря.

Для усиления обороны Одессы, Очакова и Керчи за внутренней линией минных заграждений было оборудовано 10 плавучих батарей. Вход в гавани закрывался бочковыми заграждениями, за которыми в постоянной готовности держались брандеры для затопления на фарватере в случае прорыва неприятельских кораблей через линию минных заграждений.

Наблюдение за походом с моря в дневное время вели сигнально-наблюдательные посты, вынесенные за минное заграждение. Они имели телеграфную и визуальную связь с командованием порта и береговыми батареями. Ночью подходы с моря освещались прожекторами и охранялись дозорными кораблями и катерами, развернутыми за внешней линией минных заграждений. Система наблюдательных постов и дозорной службы была организована так, чтобы не допустить скрытного подхода неприятельских кораблей и внезапной атаки противника с моря.

Корабельные силы обороны портов состояли из 2 броненосцев — «поповок» (приданных Одессе), четырнадцати небольших пароходов, вооруженных шестовыми и буксируемыми минами, и 9 минных катеров. Пароходы и катера предназначались для несения дозорной службы и охраны минных заграждений. По задачам и организации они представляли собой соединение кораблей охраны водного района — прообраз соединения современных военно-морских баз.

Оборона портов с суши возлагалась на сухопутные войска — 7-й и 10-й армейские корпуса. Были разработаны специальные инструкции, в которых предусматривалось взаимодействие сухопутных и морских сил при обороне портов.

Большой интерес представляет также и организация командования силами обороны. Все корабельные силы и позиционные средства флота, а также сухопутные войска, выделенные для обороны портов с суши, подчинялись командирам обороны портов, назначавшимся из моряков. Противодесантную оборону побережья и портов на Черном море в целом возглавлял командующий Одесским военным округом генерал Семенов.

К началу войны в важнейших русских портах на Черном море была создана достаточно надежная оборона как с суши, так и с моря, основу которой, как и в Крымскую войну на Балтийском море, составляли минно-артиллерийские позиции.

Наиболее мощная минно-артиллерийская позиция была создана в Одессе. По сравнению с другими она во всех отношениях являлась более совершенной с точки зрения боевых качеств артиллерийского и минного оружия, а также использования этих средств во взаимодействии с маневренными силами флота. Минные заграждения круглосуточно охранялись специально выделенными судами. Организация боя на минно-артиллерийской позиции предусматривала использование береговой и корабельной артиллерии, а также шестовых и буксирюемых мин для атаки неприятельских кораблей в случае прорыва их через линию минных заграждений.

Не менее интересно был решен вопрос ведения артиллерийского огня на минно-артиллерийской позиции. Прибреж-

ная акватория была разбита на заранее пристрелянные квадраты, номера которых внесли в сигнальные книги. Согласно инструкции, дежурный сигнально-наблюдательного поста должен был сообщить командованию о приближении к позиции и направлении движения кораблей противника, а также номер квадрата, в котором они находятся. Получив эти данные, береговая и корабельная артиллерия имели возможность быстро открывать огонь по неприятелю.

Возможность проверить эффективность разработанной организации боя на минно-артиллерийской позиции не представилась, так как за время войны турецкий флот ни разу не попытался атаковать Одессу с моря. Тем не менее теоретическая разработка проблемы ведения боевых действий на минно-артиллерийской позиции явилась важным вкладом в развитие военно-морского искусства.

С началом войны турки, воспользовавшись подавляющим превосходством своего флота и почти полным отсутствием обороны Черноморского побережья Кавказа, произвели обстрел Поти, Очамчиры, Гудауты и Сухуми, а в конце апреля — первой половине мая 1877 г. высадили в этом районе морские десанты и овладели им. Это был единственный успех, которого добился турецкий броненосный флот на Черном море в войне 1877—1878 гг.

Созданные русскими моряками противодесантная оборона и система защиты баз и портов на побережье между устьем Дуная и Керчью была настолько эффективной, что турецкий флот даже не попытался их атаковать. Блокада баз и портов, объявленная турками по совету англичан 23 апреля 1877 г., оказалась малоэффективной и была фактически сорвана с переходом сил Черноморского флота к активным действиям на коммуникациях противника.

Активные наступательные действия, хотя и ограниченными силами и средствами — с использованием лишь минного оружия и вооруженных пароходов, — начались в первый же месяц войны. Мысль о возможности активного использования мин для борьбы с неприятельским флотом на Черном море впервые высказал выдающийся русский изобретатель в области минного и артиллерийского оружия А. П. Давыдов. В 1857 г. в одном из своих докладов он писал, что «маневрирование подводными

минами может дать блестящие результаты» [РГА ВМФ. Ф. 84. Д. 5618. Л. 29—31]. Когда началась русско-турецкая война, А. П. Давыдов обратился к военному министру с просьбой разрешить ему на свои средства поставить на Черном море изобретенные им более совершенные ударные мины. Но эта просьба осталась без ответа.

Вопросы ведения боевых действий на Черном море в эту войну волновали не только А. П. Давыдова, но и многих других русских моряков. В 1877 г. контр-адмирал К. П. Пилкин дважды обращался к великому князю Константину Николаевичу с предложением выставить ударные мины в гаванях и на рейдах, посещаемых неприятельским флотом. Но руководитель Морского министерства посчитал эту смелую идею невыполнимой при сложившемся соотношении сил на театре и отклонил ее.

С аналогичным предложением перед войной выступил и лейтенант С. О. Макаров. Он считал, что против турецких броненосных кораблей можно успешно использовать минные катера, вооруженные шестовыми и буксируемыми минами. Для транспортировки катеров в нужный район Черного моря С. О. Макаров предложил переоборудовать один из быстроходных пароходов. Руководители Морского министерства первоначально отклонили этот план. Но затем, благодаря настойчивости и убедительности доводов лейтенанта С. О. Макарова, заинтересовались планом. В декабре 1876 г. в распоряжение С. О. Макарова выделили пароход «Великий князь Константин», который под его руководством был вооружен и приспособлен под перевозку четырех минных катеров.

Боевые действия вооруженных пароходов «Великий князь Константин», «Владимир», «Веста», «Россия», «Ливадия» и других на коммуникациях противника велись в течение всей войны. Несмотря на значительное превосходство противника в силах, пароходы смело выходили на прибрежные коммуникации противника и наносили по ним внезапные удары. Летом 1877 г. на морских сообщениях у Анатолийского и Румелийского побережий они уничтожили несколько турецких судов.

Пароход «Ливадия», крейсируя вдоль Румелийского побережья, 12 августа обнаружил в районе Варны двух-

мачтовое судно и уничтожил его. Турецкие броненосцы пытались перехватить «Ливадию», но она оторвалась от преследователей и благополучно вернулась в Севастополь.

Еще больший успех выпал на долю «России», которая 13 декабря 1877 г. у Анатолийского побережья захватила в плен турецкий пароход «Мерсина» с 800 турецкими солдатами и офицерами [1. С. 90].

Героический подвиг в бою с противником совершил экипаж «Весты», которым командовал капитан-лейтенант Н. М. Баранов. 11 июля 1877 г. во время очередного крейсерства у Румелийского побережья с «Весты» обнаружили в 35 милях от порта Кюстенджи (Констанца) турецкий броненосец «Фатхи-Буленд». Начался бой [1. С. 84—97]. Капитан-лейтенант Н. М. Баранов, искусно управляя пароходом, удерживал противника на выгодных дистанциях и курсовых углах. В пятичасовом бою с броненосцем все моряки проявили высокую стойкость и мужество. Особенно отличился лейтенант А. С. Кратков. Он получил 17 осколочных ранений, но не оставил свой пост и до конца боя управлял огнем. От попадания снарядов на броненосце произошел взрыв, после чего он прекратил бой и отошел к берегу.

Действуя на коммуникациях противника, русские вспомогательные крейсера уничтожили и захватили в плен 13 турецких судов [5. С. 30].

Высоко оценивая успехи русских моряков в борьбе на коммуникациях противника, командующий Черноморским флотом вице-адмирал Н. А. Аркас писал: «Смелые действия командиров у неприятельских берегов и портов днем и ночью и достигнутые блистательные результаты на жалких по своему назначению пароходах доказали, что командиры хорошо знали крейсерскую службу» [РГА ВМФ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 66. Л. 100].

Из вооруженных пароходов, действовавших на коммуникациях противника, наибольшего успеха достиг «Великий князь Константин» под командованием лейтенанта С. О. Макарова. Этот пароход с четырьмя минными катерами на борту действовал главным образом против турецких броненосных кораблей в районе Кавказского

**Основные тактико-технические элементы  
винтовых кораблей  
флота России 1858—1862 гг.**

Наименование	Год спуска на воду	Водоизмещение, т	Мощность па- ровой машины, л. с.	Скорость, уз.	Артиллерийское вооружение	
					Число орудий	Ка- либр, мм
Корабль «Си- ноп»	1858	5585	2500	10,3	35	195
Фрегат «Алек- сандр Нев- ский»	1861	4562	2500	11,3	50	195
Корвет «Ви- тязь»	1862	2155	1042	11	20	195
Клипер «Изум- руд»	1862	1585	1254	13	4 (на- резных)	107
Морская кано- нерская лодка «Морж»	1860	457	300	9	4 (на- резные)	87

*Примечание.* Таблица составлена по данным источников: *Моисеев С. П.* Список кораблей парового и броненосного флота. М., 1948. С. 12; РГА ВМФ. Ф. 26. Д. 18. Л. 34; *Грибовский В. Ю.* Развитие парового и броненосного флота в XIX в. Л., 1981. С. 11.

побережья. Атаки катера производили в ночное время группами (два-четыре катера) с одного или двух бортов с применением шестовых и буксируемых мин. Внезапные минные удары действовали на противника ошеломляюще. В результате смелых и решительных действий катеров парохода «Великий князь Константин» было повреждено несколько турецких броненосцев. Однако потопить их не удалось, так как заряд мин был недостаточно мощный, а нанести одновременный удар несколькими минами не всегда удавалось из-за необходимости сближения с целью вплотную.

**Тактико-технические элементы броненосных  
кораблей Балтийского флота постройки  
60-х годов XIX в.**

Наименование	Год спуска на воду	Водоизмещение, т	Мощность паровой машины, л. с.	Скорость, уз	Максимальная толщина брони, мм	Вооружение	
						Число орудий	Калибр, мм
Батарейный корабль «Севастополь»	1864	6135	3088	12	114	16	203
Казематный фрегат «Князь Пожарский»	1867	4809	2835	11,7	114	8	203
Башенный монитор «Адмирал Лазарев»	1867	3754	2004	11	152	3	280

**Примечание.** Таблица составлена на основании фактических данных источников: *Моисеев С. П.* Список кораблей парового и броненосного флота; *Грибовский В. Ю.* Развитие парового и броненосного флота в XIX в. С. 17.

Недостаточно высокая эффективность применения шестовых мин и мин-крылаток побудила С. О. Макарова вооружить катера торпедами. Для этой цели были переоборудованы два катера. На одном из них установили килевой аппарат, на другом — плотиковый. Несмотря на то, что торпедные аппараты были далеко не совершенны, они все же обеспечивали достаточно надежное крепление торпед на катерах и стрельбу ими с дистанции до 100 м.

Минные катера провели две атаки торпедами. Одна из них 14 января 1878 г. закончилась потоплением на Батумском рейде турецкого вооруженного парохода «Интибах» [1. С. 90]. Это было первое в истории успешное применение торпедного оружия в боевых действиях на море.

**Тактико-технические характеристики  
корабельной нарезной артиллерии  
образца 1867—1877 гг.**

Калибр, мм	Масса снаряда, кг		Начальная скорость снаря- да, м/с		Максимальная даль- ность стрельбы (при угле возвышения 6°), кб	
	1867 г.	1877 г.	1867 г.	1877 г.	1867 г.	1877 г.
305	301,2	331,3	447	570	16	27,5
208	231,0	249,5	425	454	19	19
203	84,7	—	411	—	15,5	—
152	38	41,4	437	543	—	21,25

Примечание. Таблица составлена на основании фактических данных источника: Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. М., 1979. Ч. 1. С. 24, 25, 27.

Дерзкие атаки минных катеров настолько парализовали командование турецкого флота на Черном море, что оно не только отказалось от активных действий, но и полностью прекратило к концу войны посылку кораблей к устью Дуная и Кавказскому побережью.

Интересным фактом в истории военно-морского искусства является идея постановки активного минного заграждения в Босфоре. Она возникла в связи с угрозой вторжения английского флота в Черное море уже после окончания войны и заключения перемирия с Турцией.

В феврале 1878 г., когда русская армия подошла к Стамбулу, английское правительство направило в Мраморное море эскадру броненосных кораблей с целью не допустить, чтобы русские заняли столицу Турции и Босфор. Дабы сорвать военную демонстрацию англичан и преградить им путь в Черное море, русское командование приняло решение заминировать Босфор. Выполнение этой задачи возложили на вице-адмирала А. А. Попова — одного из наиболее последовательных сторонников идеи минирования пролива.



**Тактико-технические характеристики  
торпед русского флота  
60—70-х годов XIX в.**

Образец, год	Калибр, мм	Длина, м	Общая масса, кг	Масса заряда, кг	Скорость, уз	Дальность хода, м
1866	355	3,35	136	8	6—7	640
1868	355	3,56	160	18	6—7	640
1876	375	5,63	356	25	20	370
1878	375	5,7	400	40	20,5	540

Примечание. Таблица составлена на основании фактических данных источников: РГА ВМФ. Ф. 410. Д. 5961. Л. 30—38; Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. М., 1979. Ч. 1. С. 34.

Специальный штаб, сформированный вице-адмиралом А. А. Поповым, разработал план постановки минного заграждения. По расчетам, для минирования пролива требовалось около 400—500 мин [РГА ВМФ. Ф. 243. Оп. 7. Д. 9384. Л. 171—172]. Для постановки минных заграждений выделили вооруженные пароходы «Великий князь Константин» и «Веста». На них были сделаны приспособления для сбрасывания мин.

19 февраля 1878 г. Россия и Турция подписали в Сан-Стефано (ныне Ешилькёй, близ Стамбула) мирный договор. Однако напряженность во взаимоотношениях между Россией и Англией осталась.

Британский флот продолжал угрожать вторжением в Черное море. Поэтому русские моряки приготовлений к заграждению Босфора не прекратили. К середине марта подготовка была закончена. «Великий князь Константин» и «Веста» с запасами мин перешли в район Босфора. Англичане, узнав об этом, заявили, что если русские пароходы начнут минные постановки, то их флот захватит Босфор. От минирования Босфора пришлось отказаться. В апреле 1878 г. генерал Э. И. Тотлебен в письме к царю, в котором докладывал сложившуюся обстановку на Черноморском театре после зак-

лучения Сан-Стефанского мирного договора, сообщал, что «заграждение Босфора минами при настоящих обстоятельствах есть дело немислимое» [3. С. 55].

Однако, несмотря на то, что постановка мин в Босфоре не состоялась, идея этой постановки и ее масштабы свидетельствуют о высоком уровне развития отечественного военно-морского искусства в области применения минного оружия.

Русско-турецкая война закончилась победой России. По Сан-Стефанскому договору Болгария, Босния и Герцеговина получили автономию, Сербия, Черногория и Румыния — независимость, а России возвращалась часть территории, отторгнутой Турцией во время Крымской войны. Но в дальнейшем под давлением Англии и Австрии, боявшихся усиления влияния России на Балканах, на Берлинском конгрессе в июне-июле 1878 г. условия Сан-Стефанского мирного договора были пересмотрены с ущербом для России и славянских народов на Балканах [5. С. 620—621].

Решающую роль в достижении победы над Турцией сыграла русская армия, нанеся противнику ряд серьезных поражений на Балканском и Кавказском театрах. Угроза захвата Стамбула вынудила турецкое правительство заключить с Россией мирный договор.

Существенную помощь армии в достижении победы оказал военно-морской флот. Моряки обеспечили переправу главных сил армии через Дунай, вместе с сухопутными войсками организовали надежную противодесантную оборону побережья и портов на Черном море. Активными действиями на коммуникациях они нанесли противнику ощутимые потери, а к концу войны почти полностью парализовали деятельность турецкого броненосного флота на Черном море.

Несмотря на то, что военно-морской флот в войне с Турцией играл второстепенную роль, а масштабы его боевых действий были сравнительно небольшие, опыт вооруженной борьбы на море оказал существенное влияние на развитие сил и боевых средств флота и некоторых областей военно-морского искусства во второй половине XIX в.

Преобладающим видом боевой деятельности русского флота на морском и речном театрах являлись совместные действия с сухопутными войсками. Характерной особенностью совместных действий было тесное взаимодействие армии и сил флота при решении всех задач, особенно при форсировании войсками Дуная и защите Черноморского побережья. Переправа 160-тысячной армии через широкий водный рубеж при наличии у противника довольно сильной речной военной флотилии стала возможной благодаря согласованным действиям войск и отрядов кораблей, выделенных для обеспечения безопасности переправы через Дунай, под единым командованием сухопутного начальника.

Немаловажную роль в организации надежной противодесантной обороны на побережье Черного моря сыграл правильный учет опыта Крымской войны. Противодесантная оборона в ходе войны 1877—1878 гг. получила дальнейшее развитие: была увеличена глубина обороны с сухопутного и морского направлений, были созданы мобильные подразделения для поддержки береговых наблюдательных постов и крупные ударные группировки войск для уничтожения высадившихся вражеских десантов, широко использовалось минное оружие для защиты со стороны моря наиболее важных береговых объектов. Кроме того, с подчинением всех сил и средств противодесантной обороны единому начальнику защита побережья стала носить активный характер.

Важнейшей составной частью противодесантной обороны побережья являлась оборона баз и портов. Наиболее полно проблема обороны базы флота была решена в Одессе. Новым здесь было: вынесение оборонительных минных заграждений в море на предельную дистанцию стрельбы береговой артиллерии; выделение специальных сил (вооруженных пароходов и минных катеров) для охраны водного района базы; несение дозорной службы на подходах к базе в ночное время; использование плавучих батарей и новых средств — осветительных аппаратов (прожекторов); выделение специальных подразделений войск для обороны базы с суши; создание круговой обороны базы; подчинение всех сил и средств обороны, в том числе и су-

хопутных, единому начальнику, ответственному за оборону Одессы.

Важнейшим элементом обороны баз и портов на Черном море являлись минно-артиллерийские позиции. В ходе войны они были значительно усилены за счет улучшения боевых качеств минного и артиллерийского оружия, а также использования плавучих артиллерийских батарей. Применение плавбатарей позволило вынести минные заграждения дальше в море и таким образом увеличить глубину обороны базы с морского направления. Охрану минных заграждений обеспечивали специально выделенные силы.

В ходе войны 1877—1878 гг. впервые в истории была разработана инструкция для ведения оборонительного боя на минно-артиллерийской позиции. Ее содержание положило начало разработке теории ведения позиционного боя в прибрежном районе, сыгравшей затем заметную роль в организации применения сил флота в оборонительных действиях.

Русско-турецкая война оказала заметное влияние и на развитие теории и практики ведения крейсерских действий с использованием вспомогательных крейсеров — вооруженных пароходов. Опыт использования их на коммуникациях в Черном море показал, что даже при превосходстве противника в силах они способны существенно нарушить его морские сообщения. Постоянная угроза со стороны крейсерских сил заставила турецкое командование отказаться от активных действий и сосредоточить усилия флота на защите морских коммуникаций. Опыт успешного применения вооруженных пароходов дал новый толчок развитию крейсерских сил.

Наиболее существенное влияние опыт русско-турецкой войны оказал на развитие и использование минного оружия. В пассивных и активных минных заграждениях было выставлено в общей сложности около 1900 гальванических и ударных мин. В ходе вооруженной борьбы на море определились важнейшие требования к тактике использования минного оружия в различных видах минных заграждений: правильный выбор районов и мест постановки мин с учетом задач и характера географических условий теат-

ра; скрытность минных постановок; обеспечение действий минных заградителей надежным боевым прикрытием; защита оборонительных минных заграждений береговой и корабельной артиллерией и др. При оборудовании минно-артиллерийских позиций требовалось так располагать минные заграждения и батареи береговой артиллерии, чтобы обеспечивалась защита минных заграждений и в то же время создавались благоприятные условия для ведения морского боя с противником.

Специфической особенностью вооруженной борьбы на море в русско-турецкую войну 1877—1878 гг. было то, что командование Черноморского флота сумело компенсировать большую разницу в соотношении сил активными наступательными действиями вспомогательных крейсеров и минных катеров с использованием минно-торпедного оружия. При этом были заложены основы тактики его применения. Основные положения этой тактики сводились к групповому использованию катеров, скрытному их сближению с противником, внезапности нападения в ночное время, нанесению одновременного удара несколькими катерами с различных направлений и быстрому отходу после атаки.

Успешное применение миниторпед дало новый импульс развитию этого оружия и средствам борьбы с ним (табл. 5). В ходе войны зародились первые способы борьбы с минной опасностью, заключающиеся в вылавливании мин и уничтожении их подрывом фугасов.

Признавая положительную роль сил возрождавшегося Черноморского флота в войне против Турции в 1877—1878 гг., нельзя не отметить, что отсутствие современных броненосных кораблей на Черном море не позволило развернуть на театре наступательные действия в более широких масштабах и организовать систематическое содействие армии при ведении ею боевых действий на приморских направлениях.

Отсутствие броненосных кораблей на Черноморском театре особенно остро сказалось в период мирных переговоров с Турцией, когда англичане в целях нажима на русское правительство направили в Мраморное море свой флот. С угрозой его вторжения в Черное море пришлось

считаться. Опыт русско-турецкой войны 1877—1878 гг. со всей очевидностью доказал необходимость иметь (в том числе и на Черном море) достаточно сильный броненосный флот. К его строительству Россия приступила в начале 80-х годов XIX в.

### **Строительство мореходного броненосного флота**

Развитие военно-морского флота России в последней четверти XIX в. проходило в сложной внутренней и международной обстановке. Стремление крупнейших империалистических государств разрешать назревавшие между ними противоречия из-за колоний и сфер влияния вооруженным путем породило бешеную гонку вооружений, особенно военно-морских, которым в борьбе за колонии отводилась главенствующая роль. О стремительном росте военно-морской мощи ведущих государств свидетельствуют такие данные. За последнюю четверть XIX в. суммарное водоизмещение броненосного флота Франции увеличилось примерно втрое, Англии — вчетверо, России — впятеро, Германии — в восемь раз, Японии — в 15 раз. На строительство военных флотов и их содержание тратились огромные средства.

В 80-х годах XIX в. начался новый этап строительства русского военно-морского флота. Он характеризовался созданием мореходного броненосного флота, сравнительно быстрым развитием артиллерийского и минно-торпедного оружия, появлением минно-тральных сил и средств, радио, установлением классификации кораблей броненосного флота и его организации и, наконец, изменением тактики военно-морского флота.

Главным оружием броненосных кораблей снова стала артиллерия, подразделявшаяся на крупнокалиберную (от 203 мм и выше), среднего калибра (75—152 мм) и малокалиберную (37—47 мм). На эскадренных броненосцах орудия главного калибра были в основном 305-мм. Благодаря улучшению качества бездымного пороха и усовершенствованию материальной части артиллерии темп стрельбы возрос до одного выстрела в минуту, а дальность стрельбы из 305-мм орудий увеличилась до 90 кб. Артиллерия

малого и среднего калибров (от 37 до 152 мм), обладавшая большей скорострельностью, предназначалась главным образом для отражения атак миноносцев (табл. 6). Широко использовалась она также на крейсерах и эскадренных миноносцах.

К началу XX в. корабельная артиллерия располагала двумя основными видами снарядов: бронебойными и фугасными. Кроме основных видов снарядов, имелись полубронебойные, сегментные и др. В качестве взрывчатого вещества в снарядах использовался влажный пироксилин, обладавший сильным бризантным действием.

В 90-е годы XIX в. в русском флоте применялись два метода ведения артиллерийского огня — беглый и залповый. Более эффективным являлся залповый метод: он позволял вести централизованный огонь по одной цели одновременно несколькими кораблями. Для повышения эффективности залпового огня потребовались специальные приборы. Первый прибор автоматической стрельбы, положивший начало решению проблемы централизованного управления огнем, был изобретен талантливым русским артиллеристом А. П. Давыдовым и впервые применен в русско-турецкую войну 1877—1878 гг. После длительных испытаний и последующих усовершенствований этот прибор был принят на вооружение флота и сыграл положительную роль в повышении эффективности огня морской артиллерии.

К началу XX в. в русском флоте уже были разработаны требования к эффективности стрельбы корабельной артиллерией, изложенные в «Правилах артиллерийской службы».

Усиление артиллерии вызвало необходимость улучшения качества брони. В 90-е годы стала применяться броня, изготовленная из хромоникелевой стали, специально обработанной, цементированной и закаленной. Сопrotивляемость новой брони оказалась на 16% выше, чем у брони из цементированных плит никелевой стали.

Большое внимание уделялось развитию торпедного оружия. Работы велись по линии увеличения скорости и дальности хода торпеды и массы взрывчатого вещества (табл. 7). К началу русско-японской войны на вооруже-

**Тактико-технические характеристики  
корабельной артиллерии флота России  
80—90-х годов XIX в.**

Калибр, мм	Масса, кг		Начальная скорость, м/с	Число выстрелов в минуту
	снаряда, мм	орудия, кг		
305*	55,4	325	637	0,3
254	26	225,2	777,2	0,75
228	22,5	123	650	0,4
203	13,5	85,8	660	0,4
152	6,5	40,5	645	1,2
120	2,9	20,4	823	3,5—5
75	0,9	4,9	823	4—6
63	0,1	2,5	370	3—4
47**	0,51	1,1	700	19
37***	0,3	0,5	442	32

Примечание. Таблица составлена по источнику: *Павлович Н. Б.* Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. I. С. 85, 166.

\* Орудия были спроектированы для броненосцев «Александр II» и «Николай I».

\*\* Одноствольные орудия.

\*\*\* Пятиствольные орудия.

нии русского флота имелись 45-см торпеды, снабженные гироскопическим прибором управления движением торпеды по направлению, с дальностью хода 2000 м (при скорости 36 узлов) и 1000 м (при скорости 32 узла).

На вооружении флота имелись надводные и подводные торпедные аппараты. Они устанавливались на эскадренных броненосцах, крейсерах, эскадренных миноносцах, миноносцах и подводных лодках. Главным носителем торпедного оружия являлись эскадренные миноносцы и миноносцы, на которых, как правило, устанавливались однотрубные аппараты. В России в 1894 г. впервые были спроектированы и установлены на миноносцах двухтрубные торпедные аппараты. К этому времени относится появление и первых поворотных торпедных аппаратов.



Таблица 7

**Тактико-технические характеристики  
торпедного оружия русского флота  
второй половины 80-х годов XIX в.**

Образец, год	Калибр, см	Длина, м	Масса, кг		Скорость, уз
			орудия	боевого заряда пирок- сила	
Для минных катеров					
1886	35,5	3,35	136	8	6,7
Для миноносцев и миноносок					
1889	37,5	5,6	400	80	22,5

П р и м е ч а н и е. Таблица составлена по источнику: Кузьмин А. В. Записки по истории торпедных катеров. М.; Л., 1939. С. 24.

Их применение намного упростило выход надводных кораблей в торпедную атаку.

К началу XX в. в русском флоте раньше, чем во флотах других стран, сложились вполне определенные взгляды на использование торпедного оружия с миноносцев, сводившиеся к следующим основным положениям. Считалось, что атаки миноносцев наиболее успешно могут проводиться в ночное время с последовательным выпуском нескольких торпед с интервалами не менее 10 с. Выполнять атаку рекомендовалось на прямых курсах с последующим быстрым отрывом от противника. Использование торпедного оружия с подводных лодок не выходило за пределы опытных стрельб.

Увеличение разрушительной мощи торпедного орудия и расширение масштабов его использования в боевых действиях на море вызвали необходимость повышения живучести корабля при повреждении подводной части корпуса. Эта проблема решалась главным образом путем деления корпуса на отсеки, усиления прочности переборок и улучшения организации борьбы за непотопляемость.

Определенные успехи были достигнуты и в развитии минного оружия. В частности, изобретенный лейтенантом Н. Н. Азаровым автоматический якорь позволил ста-

вить мины на заданное углубление, что значительно сокращало время минных постановок<sup>1</sup>. В 1891 г. на вооружение русского флота была принята мина шаровой формы вместо существовавшей ранее сфероконической. Это дало возможность при тех же габаритах корпуса увеличить массу взрывчатого вещества мины с 30 до 55 кг.

Параллельно с совершенствованием мин шел поиск средств борьбы с ними. Первоначально в качестве таких средств использовались контрмины, которые ставились в районах обнаруженных минных полей противника и подрывались с помощью гальванических запалов или детонационных шнуров. Но этот способ уничтожения мин был малоэффективным. Он мог применяться лишь днем и в хорошую погоду, а также требовал много времени. Принципиально новым и эффективным средством явился контактный трал, изобретенный в 1898 г. офицером русского флота К. Ф. Шульцем<sup>2</sup>.

Исключительно важное значение для военно-морского флота имело изобретение в 1895 г. А. С. Поповым радио. В условиях роста скоростей паровых кораблей и дальности их плавания, быстроты изменения обстановки визуальные и звуковые средства связи, применявшиеся в парусном флоте, уже не удовлетворяли требованиям тактики броненосного флота и являлись серьезным тормозом ее развития, особенно в области управления силами в бою и организации взаимодействия между ними.

Появление радио на военных кораблях открыло широкие перспективы в резком повышении оперативности управления силами военно-морского флота при ведении боевых действий на морских и океанских театрах на больших удалениях от баз. В начале XX в. на русских кораблях были установлены радиоприемники и передатчики, обеспечивавшие связь на расстоянии до 100 миль.

Россия в развитии броненосного флота отставала от других морских держав. Ее броненосные корабли, по-

---

<sup>1</sup> Развитие минного оружия в русском флоте: Документы. М., 1951. С. 224—225.

<sup>2</sup> Павлович Н. Развитие броненосного флота и взглядов на его тактику // Морской сборник. 1953. № 11. С. 63.

строенные в 60—70-е годы для Балтийского флота, заметно устарели, а на Черном море вообще не было современного броненосного флота. Морское министерство в отчете за 1879 г. писало: «С грустным чувством должно сознаться, что “Петр Великий” есть наш единственный сильный боевой корабль. Все прочие суда наши не способны к борьбе с первоклассными броненосцами, которыми располагают другие морские державы, да и самое значение их как передвижной силы, обороняющей наши берега, весьма сомнительно»<sup>1</sup>.

Появление на Балтийском море нового вероятного противника — германского броненосного флота, а на Дальнем Востоке — японского, заставило царское правительство обратить серьезное внимание на строительство мореходного броненосного флота.

В 80—90-е годы XIX в. во всех капиталистических странах, в том числе и России, продолжались поиски наиболее рациональных типов и классов кораблей.

В связи с тем, что морской бой рассматривался как наиболее эффективный и единственный способ решения всех задач в вооруженной борьбе на море, а артиллерия — в качестве основного оружия флота, то вполне естественно, что во всех странах предпочтение отдавалось строительству крупных броненосных кораблей, имевших сильное артиллерийское вооружение и мощное бронирование. Эти корабли, созданные на базе двух основных типов броненосцев предшествующего периода: башенного и казематного, — получили, согласно одной из первых классификаций, наименование эскадренных броненосцев. Как и парусные линейные корабли, они составляли боевое ядро флота и предназначались для ведения эскадренного морского боя.

Наряду с эскадренными броненосцами строились броненосные и бронепалубные крейсера для действия на морских коммуникациях и ведения морского боя в составе эскадры.

---

<sup>1</sup> *Огородников С. Ф.* Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802—1902 гг.). СПб., 1902. С. 218.

Развитие минно-торпедного оружия привело к появлению в последней четверти XIX в. новых классов кораблей — минных заградителей и миноносцев, предназначенных для постановки минных заграждений и использования торпедного оружия.

Началом создания мореходного броненосного флота в России считается 1881 г., когда при Морском министерстве под председательством великого князя Алексея Александровича состоялось специальное совещание с участием военного министра и министра иностранных дел по вопросу дальнейшего развития военно-морского флота. На совещании были определены мероприятия по наращиванию морской мощи на театрах и задачи флотов.

На Черноморском театре «первою заботой по восстановлению морских сил должно быть возрождение Черноморского флота, а затем уже развитие флотов и на других морях». В качестве главной задачи ставилось создание такого флота, который по своей силе превосходил бы флот Турции и при наступлении благоприятной обстановки мог обеспечить занятие Босфора, т. е. достижение заветной цели России на Черном море.

На Балтийском театре «основной задачей для Балтийского флота является доведение его до первенствующего значения сравнительно с флотами других держав, омываемых тем же морем, обеспечив его надежными базами в наименее замерзающих частях Финского залива» [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 35382. Л. 9—11]. По мнению участников совещания, Балтийский флот должен был располагать мореходными броненосными кораблями, способными не только успешно оборонять побережье России на Балтике, но и при определенных условиях вести активные наступательные действия.

На Тихоокеанском театре ставилась ограниченная задача — «оборона важнейших пунктов побережья» береговой артиллерией и постановкой оборонительных минных заграждений. Для защиты морских сообщений и ведения разведки на театре совещание признало необходимым иметь на Тихом океане небольшую Сибирскую флотилию. В случае возникновения войны на Дальнем Востоке с Японией или Китаем намечалось «отко-

мандирование в воды Тихого океана эскадры из состава Балтийского и Черноморского флотов» [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 35382. Л. 12].

В соответствии с решениями, выработанными специальным совещанием, Морское министерство разработало основные требования к кораблям создававшегося мореходного броненосного флота. Они сводились к следующему:

ядром флотов на Балтийском и Черном морях должны являться броненосцы, способные вести боевые действия не только на внутренних ограниченных морских театрах, но и в удаленных районах Мирового океана;

броненосцы должны иметь водоизмещение не менее 8400 т, обладать большими наступательными и оборонительными возможностями и иметь осадку, позволяющую кораблям проходить через Суэцкий канал;

крейсера должны быть эффективной силой для нанесения ущерба торговым интересам и колониям противника. На канонерские лодки и миноносцы возложить задачу обороны рейдов, портов и шхер на морских театрах.

Морское министерство обращало внимание на скорейшее оборудование Владивостока, так как он являлся единственным военным портом открытого моря, способным стать базой крейсерских сил российского флота, и его планировали использовать для дислокации крупных эскадр, перебрасываемых сюда при необходимости с Балтийского и Черного морей.

Таким образом, в отличие от 60—70-х годов, когда в России строился оборонительный флот, в начале 80-х годов было решено строить мощный мореходный флот, способный вести активные наступательные действия у берегов противника не только на Балтийском и Черноморском театрах, но и далеко за их пределами. Броненосный флот по своей силе должен был превосходить на Балтике германский, а на Черном море — турецкий флоты.

К этому времени в России, благодаря быстрому развитию капитализма, большим успехам в области науки и технического прогрессу, была создана необходимая материально-техническая база, обеспечившая строительство мо-

реходного броненосного флота. Накопленный же опыт постройки броненосных кораблей оборонительного флота и крейсерских сил позволял решать эту сложную задачу собственными силами и средствами на отечественных судостроительных заводах.

Таблица 8

**План строительства основных классов кораблей  
Российского флота в 1881—1900 гг.**

Классы кораблей	Балтийский флот		Черноморский флот		Сибирская флотилия		Всего в 1900 г.
	Имеются в строю	Подлежат постройке	Имеются в строю	Подлежат постройке	Имеются в строю	Подлежат постройке	
Броненосцы	2	16	—	8	—	—	26
Крейсеры 1 ранга (броненосные и бронепалубные)	5	4	—	—	—	—	9
Крейсеры 2 ранга (небронированные)	12	9	—	2	—	—	23
Канонерские лодки	9	11	—	—	—	8	28
Миноносцы	—	100	—	19	6	6	131
Итого	28	140	—	29	6	14	217

Примечание. Таблица составлена на основании данных: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 14788. Л. 38—40.

На основании поставленных задач и вышеизложенных требований Морское министерство разработало кораблестроительную программу (табл. 8), рассчитанную на 20 лет (1881—1900). В докладе, представленном царю вместе с судостроительной программой, говорилось: «Россия не может играть на море такой же роли, как и в последнюю русско-турецкую войну. Она должна быть готова встретить неприятеля за предела-

ми своих вод, у его берегов, будь это в Балтике или в Черном море»<sup>1</sup>.

Из таблицы видно, что, вопреки решению специально-го совещания о первоочередном строительстве флота на Черном море, главный упор в судостроительной программе 1881 г. был сделан на наращивании сил Балтийского флота. Смена приоритетов произошла главным образом по причине быстрого усиления германского флота на Балтийском море, а также из-за необходимости иметь здесь резерв кораблей для посылки их на Дальний Восток.

Реализация новой судостроительной программы началась в 1883 г., когда на верфях Санкт-Петербурга были заложены для Балтийского флота броненосец и два крейсера (табл. 9), а на верфях Николаева и Севастополя — три броненосца и четыре миноносца для Черноморского флота (табл. 10). Но не успели вступить в строй первые корабли, как судостроительная программа подверглась существенному изменению.

В связи с тем, что Германия опережала Россию по наращиванию морской мощи, Морское министерство в 1885 г. поставило вопрос об ускорении строительства броненосного флота. Однако положительное его решение не было возможным из-за финансовых трудностей и ограниченности мощностей судостроительных заводов. Поэтому начальник Главного морского штаба адмирал Н. М. Чихачев предложил ускорить строительство минного флота (миноносцев, эскадренных миноносцев и минных крейсеров) за счет некоторого сокращения численности запланированных к постройке броненосцев.

Весной 1885 г. на межведомственном совещании было принято решение изменить программу 1881 г.: число броненосцев уменьшить на восемь единиц (шесть — за счет Балтийского флота и два — за счет Черноморского); число миноносцев сократить до 65; одновременно улучшить качество миноносцев и ускорить время их постройки. Таким образом, судостроительная программа 1881 г. подверглась существенному сокращению.

---

<sup>1</sup> *Петров М. А.* Подготовка России к мировой войне на море. М., 1926. С. 27.

В 1890 г. в связи с дальнейшим усилением германского флота судостроительная программа вновь была пересмотрена с целью ускорить постройку кораблей для Балтийского флота в ближайшие пять лет (1890—1895). Предусматривалось построить шесть эскадренных броненосцев водоизмещением по 7500 т, четыре эскадренных броненосца водоизмещением по 5600 т, три броненосных крейсера, пять канонерских лодок, 50 миноносцев водоизмещением по 120 т [РГА ВМФ. Ф. 147. Оп. 1. Д. 43865. Л. 22].

Одновременно решено было восстановить первоначальный состав эскадренных броненосцев, предусмотренный программой 1881 г. для Черноморского флота. Однако и эта программа ускоренного судостроения из-за недостатка средств также не была выполнена. К 1896 г. по судостроительной программе 1881 г. было построено 15 эскадренных броненосцев, 3 броненосца береговой обороны, 10 крейсеров 1 и 2 рангов, 14 канонерских лодок и 72 миноносца<sup>1</sup>.

Три однотипных броненосца («Императрица Екатерина II», «Чесма» и «Синоп»), предназначенных для Черноморского флота, были заложены в Николаеве и Севастополе в 1883 г. Постройка этих кораблей положила начало мореходному броненосному флоту в России и возрождению морской силы на Черном море.

Корабли «Император Александр II» и «Император Николай I», заложенные в Санкт-Петербурге в 1887—1889 гг., представляли собой башенные броненосцы с меньшим водоизмещением, чем у кораблей типа «Императрица Екатерина II». Их боевые качества оказались невысокими, и в дальнейшем постройку броненосцев водоизмещением менее 10 тыс. т прекратили.

В 1891 г. в Санкт-Петербурге на верфи Галерного острова был спущен на воду броненосец «Наварин», послуживший прототипом других русских эскадренных броненосцев, строившихся вплоть до русско-японской войны 1904—1905 гг. Орудия главного калибра (305 мм) были

---

<sup>1</sup> *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота. С. 24.



установлены в двух двухорудийных башнях, а 152-мм орудия — в казематах, расположенных в средней части корабля. Вооружение, бронирование и тактико-технические элементы «Наварина» наиболее оптимально отвечали требованиям, предъявлявшимся к кораблям данного класса. Броненосцы последующей постройки отличались от него в основном числом и расположением артиллерии среднего калибра. Так, на однотипных броненосцах «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловск» орудий среднего калибра было на четыре единицы больше, чем на «Наварине», и установлены они были в четырех двухорудийных бортовых башнях и на открытых площадках средней палубы, а не в казематах. Единственным броненосцем, значительно отличавшимся от «Наварина», являлся «Ростислав»: он имел не 305-мм, а 254-мм орудия главного калибра, толщину брони борта на 50—100 меньше и почти вдвое меньшую дальность плавания.

Существенным недостатком большинства русских броненосцев постройки 80—90-х гг. являлась сравнительно небольшая дальность плавания — в среднем около 4500 миль, затруднявшая выполнение межтеатрового маневра, как это предусматривалось планами Морского министерства в случае обострения международной обстановки.

Некоторым отходом от идеи создания мореходного флота стала постройка для Балтийского флота в 90-х годах трех однотипных броненосцев береговой обороны «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин». Эти корабли имели водоизмещение вдвое меньше, чем эскадренные броненосцы, и более слабое артиллерийское вооружение (254 мм — главный калибр и 120 мм — средний). Бронирование кораблей состояло из узкого броневых пояса толщиной до 254 мм, проходившего по ватерлинии борта корабля. Корабли типа «Адмирал Ушаков» предназначались для усиления защиты побережья на Балтийском море.

Для обеих баз, портов, рейдов и действий в шхерах предназначались канонерские лодки. За 15 лет были построены 14 кораблей этого класса, из них восемь — для Балтийского флота и шесть — для Черноморского. Канонерские лодки, особенно типа «Кореец» и «Донец», при сравнительно

## Корабли, построенные для Балтийского

Корабль	Год спуска на воду	Водоизмещение стандартное/полное, т	Скорость, уз	Вооружение			
				Артиллерия: число орудий/калибр, мм			
				главный	средний	противо-минный	
<i>Броненосцы, эскадренные броненосцы</i>							
«Император Александр II»	1887	8440/9244	15,3	2/305 4/229	8/152	10/47 8/37	
«Император Николай I»	1889	8440/9672	15,5	2/305 4/228	8/152	16/47 2/37	
«Гангут»	1890	—/6592	15	1/305 4/228	4/152	—	
«Наварин»	1891	9476/10 206	15,9	4/305	8/152	18/47 12/37	
«Полтава»	1894	10 960/—	17	4/305	12/152	18/47 28/37	
«Сысой Великий»	1894	8800/10 400	16	4/305	6/152	12/47 12/37	
«Севастополь»	1895	10 960/—	17	4/305	12/152	12/47 28/37	
«Петропавловск»	1894	10 960/ 11 354	17	4/305	12/152	10/47 28/37	
<i>Броненосцы береговой обороны</i>							
«Адмирал Ушаков»	1893	4126/4648	16	4/254	4/120	6/47 18/37	
«Адмирал Сенявин»	1894	4126/4792	16	4/254	4/120	6/47 18/37	
«Генерал-адмирал Апраксин»	1896	4126	16	3/254	4/120	6/47 18/37	
<i>Крейсеры I ранга</i>							
«Владимир Мономах»	1882	—/5754	17,5	5/152	6/120	16/47 4/37	
«Дмитрий Донской»	1883	—/5800	17	6/152	10/120	6/47 22/37	

Таблица 9

## флота в 1881—1896 гг.

Торпедные аппараты надводные/подводные	Бронирование, мм					Мощность машин, л.с.	Дальность плавания, мили	Экипаж: офицеры/нижние чины
	борта	палубы	артиллерии					
			главного калибра	среднего калибра				
<i>Броненосцы, эскадренные броненосцы</i>								
0/5	102—356	60	254	76—152	8500	2100	31/585	
0/6	102—356	60	254	76—152	8000	4500	31/585	
—	—	—	—	—	600	—	28/493	
0/6	305/406	47—76	305	127	9000	6000	28/596	
4/2	229—389	51—76	254	127	11255	4500	—	
—	203—406	51—76	254	127	8500	4000	27/555	
4/2	229—369	51—76	254	127	10600	4500	27/625	
4/2	203—406	51—76	254	127	11213	4500	27/606	
<i>Броненосцы береговой обороны</i>								
0/4	152/254	38—63	203	—	5769	—	21—385	
0/4	152/254	38—63	203	—	5327	—	21—315	
0/4	152/254	38—63	203	—	5000	—	21—385	
<i>Крейсеры I ранга</i>								
3/0	100—152	12,7	—	—	7000	6200	24/478	
5/0	100—152	12,7	—	—	7000	7000	23/492	

Корабль	Год спуска на воду	Водоизмещение стандартное/полное, т	Скорость, уз	Вооружение			
				Артиллерия: число орудий/калибр, мм			
				главный	средний	противо-минный	
«Адмирал Нахимов»	1885	7782/8524	17	8/203	10/152	12/47 6/37	
«Память Азова»	1886	6000/6734	17	2/203	13/152	7/47 8/37	
«Адмирал Корнилов»	1887	5540/5880	17,5	—	14/152	6/47 10/37	
«Рюрик»	1892	10936/11930	19	4/203	16/152 6/120	10/47 12/37	
«Россия»	1896	12195/13675	19,7	4/203	16/152	12/75 20/47 16/37	
«Витязь»	1884	2950/3200	14	—	10/152	10/47 16/37	
«Рында»	1885	2950/3508	14,4	—	4/152	2/75 2/47 6/37	
<i>Канонерские лодки</i>							
«Грозящий» (4)*	1890— 1895	1492/1627	14	1/228	1/152	4/47 4/37	
«Кореец» (4)	1886	1213/1334	13	2/203	1/152	2/47 4/37	
Миноносцы (50)	1886— 1896	67,5/120	15— 21	—	—	2/37	

\* В скобках указано число кораблей данного типа.

Окончание таблицы 9

	Торпедные аппараты надводные/подводные	Бронирование, мм				Мощность машин, л.с.	Дальность плавления, мили	Экипаж: офицеры/нижние чины
		борта	палубы	артиллерии				
				главного калибра	среднего калибра			
	3/0	254	51—76	203	—	8000	4200	23/549
	3/0	100—152	37—63	—	—	6000	3190	23/546
	6/0	—	38—60	—	—	6000	5000	24/478
	6/0	203—254	51—76	—	—	13250	7800	27/692
	6/0	127—203	45—50	127	—	17000	5700	28/811
	—	—	38	—	—	3000	—	25/347
	1/0	—	38	—	—	3000	1200	25/396
<i>Канонерские лодки</i>								
	2/0	82—127	19—38	—	—	2000	990	11/167
	1/0	—	10	—	—	1500	—	11/168
	2—3/0	—	—	—	—	450—2000	До 550	20

## Корабли, построенные для Черноморского

Корабль	Год спуска на воду	Водоизмещение стандартное/полное, т	Скорость, уз	Вооружение			
				Артиллерия: число орудий/калибр, мм			
				главный	средний	противо-минный	
<i>Броненосцы, эскадренные броненосцы</i>							
«Императрица Екатерина II»	1886	10150/11048	15	6/305	7/152	8/47 4/37	
«Чесма»	1886	10100/11396	15,5	6/305	7/152	8/47 4/37	
«Синон»	1887	10100/10930	16,5	6/305	7/152	8/47 4/37	
«Двенадцать апостолов»	1890	8113/8709	16	4/305	4/152	12/47 14/37	
«Георгий Победоносец»	1892	10280/11940	17	6/305	7/152	8/47 10/37	
«Три Святителя»	1893	12480/13318	17	4/305	8/152 4/120	10/47 40/37	
«Ростислав»	1896	8800	16	4/254	8/152	12/47 14/37	
<i>Крейсеры 1 ранга</i>							
«Память Меркурия»	1882	2997	14	—	6/152	4/47 4/37	
<i>Канонерские лодки</i>							
«Донец»	1887	1224	13,5	2/203	1/152	6/47	
«Запорожец»	1887	1224	12	2/203	1/152	6/47	
«Кубанец»	1887	1224	13,5	2/203	1/152	6/47	
«Терец»	1887	1224	11,0	2/203	1/152	6/47	
«Уралец»	1887	1224	14,3	2/203	1/152	3/47 2/37	
«Черноморец»	1887	1224	12	2/203	1/152	6/47	
Миноносцы (22)*	1883— 1896	66—120	15— 21	—	—	2/37	

\* В скобках указано число кораблей данного типа

## флота в 1881—1896 гг.

Торпедные аппараты надводные/подводные		Бронирование, мм				Мощность машин, л.с.	Дальность плавания, мили	Экипаж: офицеры/нижние чины
		борта	палубы	артиллерии				
				главного калибра	среднего калибра			
<i>Броненосцы, эскадренные броненосцы</i>								
	0/7	203—406	57	305	—	9000	4600	26/607
	0/7	203—406	57	305 (барбетты)	305	9000	4600	26/607
	7	203—406	57	305	—	12600	2430	26/606
	0/6	229—356	50—60	254—305	127	8113	1540	26/573
	0/7	203—406	57	305	—	10600	2160	26/616
	0/6	406—457	76—229	406	—	10600	2380	26/705
	0/6	203—368	51—76	127	—	8500	3050	26/606
<i>Крейсеры 1 ранга</i>								
	4/0	—	—	—	—	3000	1560	21343
<i>Канонерские лодки</i>								
	2/0	10	—	—	—	1500	4750	11/169
	2/0	10	—	—	—	1500	4750	11/169
	2/0	10	—	—	—	1500	4750	11/169
	2/0	10	—	—	—	1500	4750	11/169
	2/0	10	—	—	—	1500	4750	11/169
	2/0	10	—	—	—	1500	4750	11/169
	2/0 2—3/0	—	—	—	—	450— 2000	До 550	20

небольшом водоизмещении имели довольно сильную артиллерию: два орудия 203 мм и одно — 152 мм. Строительство канонерских лодок в последней четверти XIX в. явилось следствием тенденции наращивания как наступательных, так и оборонительных сил флота на Балтийском и Черном морях.

Россия продолжала занимать ведущее место в развитии броненосных крейсеров. В соответствии с идеей «крейсерской войны» и согласно судостроительной программе 1881 г. в России продолжалось строительство броненосных крейсеров, предназначенных для действий на морских и океанских коммуникациях, а также для ведения морского боя совместно с эскадренными броненосцами. Первыми броненосными крейсерами, построенными по программе 1881 г., были «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской», зачисленные в списки Балтийского флота. Вооружение и бронирование этих кораблей почти ничем не отличались от их предшественника — броненосного крейсера «Минин», по образцу которого они строились.

В 1885 г. на Балтийском заводе был спущен на воду броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» водоизмещением свыше 8000 т и со скоростью 17 узлов. Этот корабль, по праву считавшийся сильнейшим крейсером того времени, имел на вооружении восемь 203-мм орудий в четырех двухорудийных башнях и десять 152-мм, установленных по бортам, броневой пояс толщиной 225 мм.

Стремление к дальнейшему усилению боевой мощи броненосных крейсеров привело к постройке в 90-х годах двух кораблей этого класса — «Рюрика» и «России» — водоизмещением свыше 11—12 тыс. т со скоростью 19 узлов и дальностью плавания около 8000 миль. Их вооружение состояло из четырех 203-мм и шестнадцати 152-мм орудий, а также шести надводных торпедных аппаратов. Толщина брони борта достигала 203 мм, палубы — 51—76 мм.

Существенным недостатком программы развития крейсерских сил являлось то, что мало внимания уделялось постройке крейсеров для Черного моря, где они, как показал опыт русско-турецкой войны 1877—1878 гг., могли играть значительную роль в боевых действиях на коммуникациях противника.



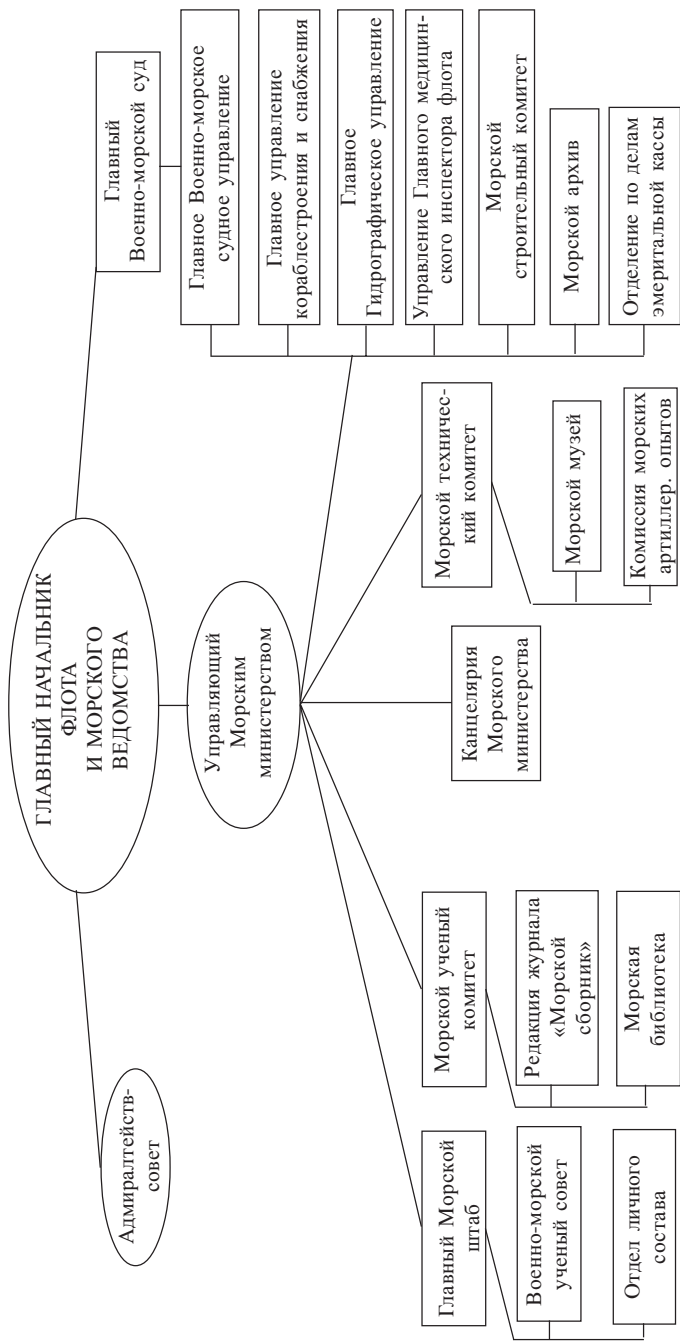
Появление и развитие минно-торпедного оружия во второй половине XIX в. настоятельно требовали создания специальных кораблей для его использования. Такими кораблями явились минный заградитель и миноносцы, впервые (как и эскадренный броненосец и броненосный крейсер) появившиеся в русском флоте. Первый в России минный заградитель «Гальванер» был построен в 1874 г. На нем имелись специальные устройства для хранения 30 мин и постановки их. Однако из-за ограниченной дальности плавания он мог действовать лишь на небольшом удалении от баз. Для постановки активных минных заграждений в 1892 г. были построены «Буг» и «Дунай», несколько позже — «Амур» и «Енисей».

Первыми носителями торпедного оружия были, как известно, паровые катера, вооруженные самодвижущейся миной (торпедой), пришедшей на смену шестовой мине и буксируемой мине-крылатке. Однако, не обладая достаточными дальностью плавания, мореходностью и скоростью, они не могли обеспечить широкое использование торпедного оружия в вооруженной борьбе на море. Поэтому возникла необходимость в создании более крупных кораблей — носителей торпедного оружия. Ими стали миноносцы.

Первый в России мореходный миноносец «Взрыв» был построен в 1877 г. Он имел водоизмещение 160 т, скорость 12,3 узлов и один носовой торпедный аппарат. В дальнейшем миноносцы как в России, так и в других странах, непрерывно совершенствовались. Лучшие русские миноносцы 90-х годов типа «Сокол» имели водоизмещение 220 т, скорость 27,5 узлов, два поворотных носовых торпедных аппарата, 75-мм, и три 47-мм орудия. Дальность плавания превышала 600 миль. Они сыграли важную роль в развитии кораблей класса миноносцев и появлении эскадренных миноносцев не только в России, но и в других странах.

Стремление к созданию мореходных кораблей преимущественно с торпедным вооружением привело к постройке в России в конце 80-х и начале 90-х годов минных крейсеров. Головной корабль этого класса «Лейтенант Ильин», построенный на Балтийском заводе в 1886 г., имел водоизмещение около 700 т, скорость 20 уз., вооружение — пять

**ОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКОГО МИНИСТЕРСТВА**  
в конце XIX в. (1885 г.)



однотрубных торпедных аппаратов, пять 47-мм и десять 37-мм орудий. Дальность плавания экономическим ходом превышала 1000 миль. В последней четверти XIX в. было построено семь минных крейсеров, из них четыре — для Балтийского и три — для Черноморского флотов. С появлением и развитием эскадренных миноносцев с артиллерийским и достаточно сильным торпедным вооружением в конце столетия от постройки минных крейсеров отказались.

Эскадренные миноносцы (истребители) предназначались для действий в составе эскадр. Первые русские эскадренные миноносцы типа «Бдительный» появились также в конце XIX в. Они имели водоизмещение 350 т, скорость 27 узлов; вооружение — три поворотных торпедных аппарата, одну 75-мм и пять 47-мм пушек. Дальность плавания составляла 1200 миль. Эскадренные миноносцы этого типа могли использоваться не только для оборонительных, но и активных наступательных целей в пределах Балтийского и Черноморского театров, а также принимать участие в эскадренном бою.

Во второй половине XIX в. в России продолжались работы по созданию подводного корабля, способного вести боевые действия на море. Наиболее совершенная для того времени подводная лодка была построена в 1866 г. по проекту И. А. Александровского. Она имела следующие размеры: длину около 33 м, наибольшую ширину 4 м, высоту 3,6 м, водоизмещение 335 т. В качестве двигателя использовалась машина, работавшая на сжатом воздухе, хранившемся в баллонах. Сжатый воздух пополнялся компрессором высокого давления. Для погружения подводной лодки служила балластная цистерна, в которую принималась забортная вода. Всплытие осуществлялось продуванием водяного балласта сжатым воздухом. Изменение курса и глубины погружения производилось с помощью вертикального и кормового горизонтального рулей. Вооружение состояло из двух мин, связанных между собой тросом и обладающих положительной плавучестью. По идее Александровского, подводная лодка должна была подныривать под неприятельский корабль и заводить мины под его днище так, чтобы они могли охватить киль корабля. Первые испытания, проводившиеся в Финском заливе, дали положительные результаты. Морской уче-

ный комитет сделал следующее заключение: «Главный вопрос о возможности подводного плавания решен: лодка, сделанная Александровским, удобно и легко опускается в воду и всплывает...»<sup>1</sup>. Однако эта лодка не получила дальнейшего развития, поскольку Морское министерство, скептически относившееся к идее создания подводного флота, не отпустило изобретателю необходимые средства для продолжения работ над ее усовершенствованием.

Существенный вклад в развитие подводных лодок внес также известный русский инженер С. К. Джевецкий, по проекту которого в России в 1879—1881 гг. было построено 50 подводных лодок с pedalным двигателем, предназначенных для обороны Кронштадта и Севастополя. Лодка вооружалась двумя минами. В 1880 г. С. К. Джевецкий разработал проект подводной лодки с электродвигателем.

До конца XIX в. во всех странах мира продолжались поиски наиболее рационального типа боевой подводной лодки. Первая русская подводная лодка под названием «Дельфин», способная вести боевые действия на море, была построена на Балтийском заводе в 1903 г. Авторами ее проекта были талантливый русский кораблестроитель профессор И. Г. Бубнов и капитан 2 ранга М. Н. Беклемишев. Подводная лодка «Дельфин», по праву считавшаяся одной из лучших для своего времени, имела следующие тактико-технические данные: водоизмещение — 113 т надводное, 124 т — подводное; мощность двигателей надводного хода 300 л. с., подводного — 120 л. с.; скорость надводная 10 узлов, подводная — 5—6 узлов; вооружение — два торпедных аппарата; дальность плавания над водой 243 мили, под водой — 28 миль; глубина погружения — 50 м; экипаж — два офицера и 20 нижних чинов.

Подводная лодка «Дельфин» положила начало строительству в России боевых подводных лодок, оформившихся в начале XX в. в самостоятельный класс кораблей военно-морского флота.

К концу XIX в. длительный процесс поисков наиболее целесообразных типов боевых кораблей завершился на-

---

<sup>1</sup> Трусев Г. Подводные лодки в русском и советском флоте. Л., 1963. С. 63.

конец установлением твердой классификации кораблей парового флота. В России классификация была введена приказом по Морскому ведомству от 1 февраля 1892 г. Она устанавливала следующие классы кораблей: броненосцы эскадренные и береговой обороны, крейсера 1 ранга (броненосные и бронепалубные) и 2 ранга, минные крейсера, канонерские лодки мореходные и береговой обороны, пароходы, яхты, транспорты, миноносцы, миноноски, учебные суда, портовые суда.

В начале XX в. было введено еще несколько классов: минный транспорт, эскадренный миноносец, госпитальное судно, посыльное судно, подводная лодка. Такая классификация кораблей в России просуществовала до 1907 г.

Основные классы кораблей имели следующие предназначение и тактико-технические элементы:

*эскадренные броненосцы* — наиболее мощные артиллерийские корабли для ведения главным образом эскадренного боя; имели водоизмещение 10—15 тыс. т; вооружение: артиллерийское — четыре 305-мм, до двенадцати 152-мм, до двадцати 75-мм и до тридцати 47—37-мм орудий; торпедное — до четырех надводных и двух подводных торпедных аппаратов; бронирование 406—250 мм; скорость 17—18 узлов; дальность плавания до 8 тыс. миль;

*броненосцы береговой обороны* — артиллерийские корабли для ведения боя в прибрежном районе; имели водоизмещение до 5000 т, скорость — до 16 узлов; артиллерийское вооружение — четыре 254-мм, четыре 120-мм и до двадцати четырех 47- и 38-мм орудий, четыре торпедных аппарата, бронирование до 203 мм;

*крейсера 1 ранга* — для ведения артиллерийского боя вместе с эскадренными броненосцами, а также для самостоятельных действий на океанских коммуникациях; их водоизмещение достигало 12 тыс. т, скорость — 20 узлов, дальность плавания — 8000 миль; вооружение: артиллерийское — четыре 203-мм, шестнадцать 152-мм, до тридцати 37-мм орудий, торпедное — до четырех надводных торпедных аппаратов; бронирование — до 203 мм;

*крейсера 2 ранга* — для ведения тактической (ближней) разведки, несения дозорной службы, нарушения коммуникаций противника и защиты своих коммуникаций,

отражения атак миноносцев; имели водоизмещение от 3000 до 6000 т, скорость до 25 узлов, дальность плавания до 4000 миль; вооружение: артиллерийское — восемь 152-мм, двадцать четыре 75-мм, восемь 37-мм орудий; торпедное — до четырех торпедных аппаратов;

*канонерские лодки* — небольшие артиллерийские корабли для ведения боя вблизи берегов; имели водоизмещение до 1500 т, скорость до 15 узлов и по два орудия калибром от 152 до 225 мм;

*эскадренные миноносцы* и *миноносцы* — торпедные корабли для действий в открытом море и прибрежных районах соответственно; водоизмещение эскадренных миноносцев до 350 т, скорость до 27 узлов, одно 75-мм и пять 47-мм орудий, три торпедных аппарата; у миноносцев водоизмещение до 180 т, скорость до 24 уз., три 37-мм орудия, два торпедных аппарата;

*минные транспорты* (заградители) — для постановки минных заграждений; водоизмещение достигало 2800 т, скорость — до 17 узлов, вооружение состояло из пяти 75-мм и семи 47-мм орудий; могли принимать до 300—400 мин;

*подводные лодки* — для защиты фарватеров и рейдов в районах прибрежных крепостей; по мере технического совершенствования возникла идея использовать их в открытом море.

Одновременно с развитием классификации кораблей постепенно складывалась и новая организация броненосного флота, соответствовавшая характеру изменений военно-морских сил и средств. Однако ни одному из флотов к началу XX в. не удалось выработать такие организационные формы соединений кораблей, которые полностью соответствовали бы новой материально-технической базе.

В русском флоте в конце XIX в. основной формой организации корабельного соединения были отряды, состоящие из кораблей одного или разных классов. Командиры отрядов подчинялись главному командиру портов на театре, а последний — непосредственно управляющему Морского министерства. Должности командующего флотом в то время не существовало. Главный командир портов занимался в основном вопросами административного управления, комплектования, ремонта и снабжения,

а боевой подготовкой сил флота он не руководил. Не было специальных органов по руководству боевой подготовкой, а также оперативно-тактического использования морских сил и в Главном морском штабе.

Таким образом, в России фактически не было единого органа, который координировал бы боевую подготовку сил флота, или лица, непосредственно отвечавшего за боевую готовность флота в целом. Только накануне русско-японской войны вопрос об организации корабельных сил и их подготовке был несколько упорядочен. Корабельные отряды — формирование низшего тактического уровня — стали комплектовать кораблями одного класса. Несколько отрядов объединялось в эскадру, состоящую из кораблей различных классов — эскадренных броненосцев, крейсеров и миноносцев, т. е. эскадра представляла собой довольно мощное оперативно-тактическое объединение, способное наносить по противнику и артиллерийские, и торпедные удары.

#### **«Рассуждения по вопросам морской тактики»**

К концу XIX в. в связи со строительством броненосных кораблей и дальнейшим совершенствованием артиллерийского и минно-торпедного оружия тактика таранного удара окончательно утратила свое значение. Необходима была новая тактика, соответствовавшая современному уровню развития боевых сил и средств флота. Разработка ее велась как в России, так и за рубежом. Однако большинство работ по тактике флота конца XIX в. во многом по-прежнему базировались на опыте парусного флота. Лишь незначительная часть их учитывала принципиальные изменения материально-технической базы и имела практическую ценность.

Среди таких работ особое место занимал классический труд вице-адмирала С. О. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики» — результат многолетней научной и практической деятельности выдающегося русского ученого и флотоводца. С. О. Макаров, как и Г. И. Бутаков, тактику флота рассматривал как науку. Он писал: «Морская тактика есть наука о морском бое. Она исследует элементы, составляющие боевую силу судов и способы наивыгоднейшего их употребления в различных случаях на войне».

Научный подход С. О. Макарова к разработке тактики броненосного флота нашел свое выражение в следующем. Во-первых, в том, что он всесторонне исследовал «элементы, составляющие боевую силу судов» — маневренные и мореходные качества кораблей, их вооружение и средства защиты, т. е. материально-техническую базу броненосного флота, обуславливающую развитие тактики. Во-вторых, развитие тактики увязал с человеческим фактором, который наряду с техникой оказывает решающее влияние на формирование способов ведения боевых действий на море. В-третьих, в основу развития военно-морского искусства С. О. Макаров положил не принципы вооруженной борьбы, а разумные действия, вытекающие из конкретной обстановки и с учетом этих принципов. «Я лично не сторонник раболепного поклонения принципам», — неоднократно подчеркивал С. О. Макаров [4. С. 405].

Дав впервые наиболее полное научное определение тактики флота, С. О. Макаров вместе с тем определил ее содержание и взаимосвязь с другими отраслями военной науки.

Для разработки военно-морской тактики необходимо было правильно оценивать роль и значение боевых средств, находившихся на вооружении броненосного флота в конце XIX в. В отличие от многих иностранных специалистов, увлекавшихся тараном и продолжавших придавать ему исключительное значение в бою, С. О. Макаров главным оружием броненосных кораблей считал артиллерию, а таран — второстепенным. «Тараны, — писал Макаров, — надо, однако же, считать, как холодное оружие, лишь второстепенным средством, ибо для нанесения удара необходимо сойтись с неприятелем вплотную, тогда как этому в значительной мере будет препятствовать артиллерийская и минная стрельба».

Исследуя вопрос поражающего воздействия огня артиллерии, С. О. Макаров пришел к выводу о влиянии характера боевого маневрирования корабля на пробиваемость его бортовой и палубной брони снарядами. Этот вывод в дальнейшем послужил исходной предпосылкой для построения диаграммы пробиваемости борта и палубы корабля в зависимости от курсового угла и дистанции стрельбы нарезной артиллерии.



Большой вклад С. О. Макаров внес также и в разработку тактики использования минно-торпедного оружия, которое он ставил на второе место после артиллерии. Во многих флотах в то время оно еще недооценивалось. На торпеду, в частности, смотрели как на своего рода придаток тарана. С. О. Макаров уже в русско-турецкую войну 1877—1878 г. убедительно доказал, что торпеда и мина — вполне самостоятельные боевые средства флота, способные эффективно решать задачу уничтожения кораблей противника. Правильно оценивая возможности торпедного оружия, С. О. Макаров первым высказал мысль о целесообразности торпедной стрельбы с больших (по тем временам) дистанций — до 13 кб [4. С. 243]. Им же впервые был поставлен вопрос о залповой стрельбе торпедами, что повышало вероятность попадания их в цель, и о проведении групповых атак миноносцев.

В «Рассуждениях по вопросам морской тактики» вице-адмирал С. О. Макаров большое внимание уделил анализу факторов, обуславливающих боеспособность корабля при боевых и аварийных повреждениях. К ним он относил неуязвимость, живучесть техники и непотопляемость. Под неуязвимостью С. О. Макаров понимал защиту военного корабля от артиллерийского огня, минно-торпедного оружия и таранного удара; в соответствии с этим анализировал существующие средства и способы защиты корабля от различных видов оружия и давал им оценку с точки зрения надежности, эффективности и перспектив их развития.

Интересную мысль высказал С. О. Макаров в отношении повышения живучести двигателя корабля. «Относительно двигателя, — писал он, — цель достигается распределением двигательной силы между несколькими машинами и размещением этих машин таким образом, чтобы повреждение одной не мешало бы при посредстве других сообщить кораблю движение. Двухвинтовые суда представляют в этом отношении усовершенствование против судов одновинтовых, но следует увеличивать число двигателей, прибавляя, если можно, третий винт, <...> для живучести весьма важно, чтобы каждая машина имела свою группу котлов» [4. С. 32].

Под непотопляемостью С. О. Макаров понимал способность корабля оставаться на воде и продолжать бой, имея подводные пробоины. Из трех основных средств, обеспечивающих непотопляемость корабля — приспособления и материалы для заделки пробоин, помпы и непроницаемые переборки, — главнейшим он считал переборки и на основании разработанной им теории внес ряд ценных предложений о принципах деления корабля на отсеки, сформулировал требования к конструкции и содержанию переборок, люков и горловин.

Из довольно большого круга вопросов, исследованных С. О. Макаровым в труде «Рассуждения по вопросам морской тактики», центральное место занимает, пожалуй, эскадренное сражение. «...Все относящееся к эскадренному бою, — писал он, — должно быть изучаемо самым тщательным образом, и все меры должны быть приняты к тому, чтобы управление эскадрами как в мирных плаваниях, так и в бою было доведено до высокой степени совершенства» [4. С. 32].

Многие специалисты того времени исходя из опыта парусного флота утверждали, что соединение, предназначенное для ведения эскадренного боя, должно состоять исключительно из крупных броненосных кораблей, вооруженных мощной артиллерией и хорошо защищенных броней. Однако вице-адмирал С. О. Макаров придерживался иной точки зрения. Он считал, что в состав эскадры наряду с крупными броненосцами должны включаться также крейсера и миноносцы, т. е. корабли различных классов, чтобы можно было вести разведку в интересах эскадры и наносить по противнику удары с использованием артиллерийского и торпедного оружия.

Другой, не менее важный, вопрос тактики эскадренного боя броненосных кораблей — выбор целесообразных боевых порядков кораблей для наиболее эффективного использования артиллерийского и торпедного оружия. Если в иностранных флотах многие военно-морские специалисты долгое время увлекались боевыми построениями кораблей, удобными для нанесения таранного удара, то С. О. Макаров исходя из всесторонней и глубокой оценки боевых средств флота наиболее выгодным боевым по-

рядком броненосных кораблей считал кильватерную колонну. Этот строй обеспечивал, по его мнению, наилучшее использование артиллерийского и торпедного оружия и в то же время отражение минных атак противника. Однако, в отличие от старой формы боя в строю кильватерной колонны, применявшейся в парусном флоте и основанной на принципах линейной тактики, С. О. Макаров на первый план выдвигал идею использования этого строя для создания тактическим маневром превосходства против части сил противника и занятия выгодной позиции для атаки. «Маневрирование эскадрой для артиллерийского боя, — указывал Макаров, — должно быть таково, чтобы иметь преимущество в силе над некоторой частью атакующей эскадры. С этой целью полезно сосредоточить свои силы или на голове неприятельской колонны, или на хвосте, или на одном из флангов, если неприятель находится в строю фронта» [4. С. 309]. К наиболее выгодным маневрам он относил охват головы или хвоста кильватерной колонны противника, охват флангов при строю фронта или отрезание и окружение части сил противника.

В парусном флоте, как известно, способ охвата головы эскадры противника в бою широко применяли Ф. Ф. Ушаков и Д. Н. Сенявин. Заслуга С. О. Макарова состояла в том, что он развил этот маневр применительно к эскадренному бою паровых судов с использованием крупных артиллерийских кораблей и миноносцев. Предложенный С. О. Макаровым маневр охвата головы или хвоста эскадры противника был принят во многих флотах, в том числе и в японском, и долгое время рассматривался в качестве единственного способа, ведущего к достижению успеха.

Большой вклад в тактику ведения эскадренного сражения броненосного флота внесла разработка С. О. Макаровым основ взаимодействия в бою артиллерийских и минных кораблей. Различные виды оружия на боевых кораблях разных классов, входивших в состав эскадры, позволяли организовывать бой с таким расчетом, чтобы положительные свойства каждого из видов оружия и классов кораблей могли восполнять недостатки других или способствовать еще большей эффективности их применения. Этому вопросу С. О. Макаров в своем труде посвя-

тил специальный раздел «Роль миноносцев в эскадренном сражении», в котором указывал, что главная задача миноносцев в бою — нападение на неприятельские суда и отражение атак миноносцев противника [4. С. 315—317].

Разработав основные способы ведения эскадренного боя броненосного флота, вице-адмирал С. О. Макаров вместе с тем предупреждал, что изложенные им тактические приемы ни в коем случае не могут рассматриваться в качестве рецепта на все случаи боевой обстановки. «...Нет возможности, — писал он, — дать точные указания, как вести эскадренные сражения. Многое зависит от образа действия противника, но в общем надо сказать, что следует стремиться к тому, чтобы превосходящими силами обрушиться на некоторую часть эскадры противника и, уничтожив ее, заняться остальной частью» [4. С. 317]. Далее С. О. Макаров пишет: «Из всего этого выходит неоспоримое правило о необходимости преследования и уничтожения разбитого неприятеля. Незирая на собственные потери, надо продолжать атаку, пока неприятель не будет вполне уничтожен или не спустит флага» [4. С. 318].

С. О. Макаров занимался исследованием и ряда других проблем морской тактики, возникших с появлением и развитием новых боевых сил и средств флота. Он первым предсказал возможность использования подводных лодок в эскадренном бою совместно с надводными кораблями, положил начало противоминной и противолодочной обороне, использованию радио для ведения разведки на театре и дал рекомендации о способах борьбы с разведкой противника.

Будучи сторонником активных наступательных действий флота, С. О. Макаров вместе с тем уделял должное внимание и обеспечению обороны кораблей на переходе морем и при стоянке в базе. В частности, им были теоретически разработаны вопросы организации корабельного охранения и несения дозорной службы, отражения атак миноносцев и обеспечения тральных работ.

С. О. Макаров был сторонником активных наступательных форм борьбы на море. Вопросы тактики флота С. О. Макаров рассматривал в неразрывной связи с моральным фактором, которому он всегда придавал большое значение. Он считал, что «дело духовной жизни ко-

рабля есть дело самой первостепенной важности, и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нем долю участия».

В труде «Рассуждения по вопросам морской тактики» значительное место посвящено мероприятиям по организации и проведению боевой подготовки, поддержанию боеспособности отдельного корабля и флота в целом<sup>1</sup>. Макаров считал, что в целях наилучшей морской выучки моряки должны как можно больше плавать в самых разнообразных условиях. «...Мы готовим офицеров и матросов для войны, — писал Макаров, — и надо, чтобы они знали главнейшим образом то, что для войны нужно». Вышеизложенные принципы боевой подготовки флота С. О. Макаров образно выразил в двух известных девизах: «Помни войну» и «В море — значит дома».

Система боевой подготовки флота, выработанная С. О. Макаровым, отличалась продуманностью и последовательностью. «При разработке тактических занятий, — писал он, — обстановку задач я старался постепенно усложнить так, чтобы упражняющиеся имели дело первоначально с легкими условиями и только постепенно переходили к более трудным».

Анализ теоретических положений и практической деятельности вице-адмирала С. О. Макарова на посту командующего эскадрами флота показывает, что он целиком воспринял основы боевой подготовки парового флота, разработанные Г. И. Бутаковым, и развил их применительно к требованиям броненосного флота конца XIX в.

С. О. Макаров не только глубоко изучал и разрабатывал тактику флота, но и серьезно занимался вопросами стратегии, в частности, стратегического использования флота в войне. С этой точки зрения большой интерес представляет его отношение к теории «морской силы», разработанной в конце XIX в. военно-морскими теоретиками, историками — американским контр-адмиралом А. Т. Мэхэном и английским вице-адмиралом Ф. Х. Коломбом. Суть ее заключалась в том, что решающая роль в вооруженной борь-

---

<sup>1</sup> Вопросы боевой подготовки флота подробно рассмотрены С. О. Макаровым в работе «Без парусов».

бе принадлежит вооруженным силам, а завоевание господства на море является главным условием победы в войне.

С. О. Макаров одним из первых на основе опыта Японо-китайской войны 1894—1895 гг. показал гипотетичность утверждений, что военно-морской флот может успешно решать поставленные задачи только после уничтожения неприятельского флота и достижения господства на море. «Коломб и Мэхэн проповедуют, — писал С. О. Макаров, — что раньше, чем предпринимать десантную экспедицию, нужно уничтожить военный флот противника. Руководствуясь этим принципом, адмирал Ито (японский адмирал. — *Авт.*) должен был сначала уничтожить китайский флот, а потом уже приняться за содействие армии фельдмаршала Ямагато... Ито, вероятно, понимал, как важно уничтожить китайский флот, но обстоятельства заставили Ито поступить иначе» [4. С. 359].

Японский флот без предварительного достижения господства на море приступил к содействию своим сухопутным войскам и добился существенного успеха. «Отсюда мы можем вывести заключение, — рассуждал далее С. О. Макаров, — что Наполеон был прав, когда сказал, что на войне обстановка повелевает» [4. С. 359].

Основными средствами завоевания господства на море Мэхэн и Коломб считали линейные корабли, отводя остальным силам второстепенную роль. Однако и это утверждение авторов теории «морской силы» являлось спорным, так как даже в эпоху парусного флота линейные корабли далеко не всегда могли решать задачи без помощи судов других классов.

Основными формами достижения господства на море Мэхэн и Коломб считали генеральное сражение или блокаду. Если в эпоху парусного флота генеральное сражение и блокада в некоторых случаях приводили к желаемым результатам, то с появлением нарезной дальнобойной артиллерии и брони, минно-торпедного оружия и их носителей, а в дальнейшем подводных лодок и авиации они уже не могли обеспечить выполнение флотом разнообразных задач в самостоятельных и совместных с армией действиях.

Уязвимость путей достижения цели боевых действий на море, предложенных Мэхэном и Коломбом, была оче-

видна еще до проверки их боевой практикой, и некоторые прогрессивные военно-морские специалисты того времени вполне обоснованно критически их анализировали. Так, С. О. Макаров писал: «Два авторитета по стратегии — Мэхэн и Колумб — говорят, что главной целью флота во время войны должно быть командование морем. До сих пор это понималось таким образом, что флот, командующий морем, беспрепятственно и совершенно открыто в нем плавает, в то время как его разбитый противник не смеет показаться из своих портов. Так ли это будет в настоящее время? Инструкции, имеющиеся по сему предмету, советуют этому победоносному флоту избегать ночью встреч с миноносцами своего противника и поэтому тщательно скрывать свои огни и ходить хорошим ходом. <...> Если бы все это изложить перед посторонним человеком, то он был бы поражен, <...> что грозный флот должен прятаться от остатков разбитого неприятеля. <...> Есть много других несообразностей, <...> теперь же мы хотим лишь указать на шаткость в самих основаниях» [РГА ВМФ. Ф. 417. Д. 18329. Л. 213—214.]. На примере Японо-китайской войны 1894—1895 гг. Макаров показал, что и второй метод достижения господства на море путем блокады неприятельского флота в базах также невозможен. «Самое блокирование Порт-Артура и Вэйхайвэй, — писал Макаров, — могло стоить больших потерь, ибо нет ничего легче, как ночью атаковать блокирующий флот миноносцами. Миноносцами <...> лишают возможности держать ночью тесную блокаду, а при нетесной блокаде блокируемый флот может прорываться незаметно и наделать беды в тылу» [4. С. 404].

Отмечая большие заслуги вице-адмирала С. О. Макарова в области развития русского военно-морского искусства и особенно тактики парового флота, вместе с тем необходимо отметить, что он в ряде военно-теоретических вопросов допускал ошибки и неправильные толкования, в частности, неправильно оценивал роль полководцев и флотоводцев в истории, приписывая им решающую роль в достижении победы в боях, сражениях и на войне в целом. Он недооценивал крупные броненосные корабли, предпочтение отдавал небронированным бы-

строходным судам, полагая, что преимущество в скорости может обеспечить им успех в бою с большими броненосными кораблями. Нельзя согласиться и с его предложениями по выбору главного объекта артиллерийской атаки в эскадренном бою. С. О. Макаров рекомендовал «стрелять в тот корабль, в который легче попасть, т. е. в ближайший» [4. С. 397—398]. А такие цели, как головной корабль или флагманский противника, он относил к второстепенным. В труде «Рассуждения по вопросам морской тактики» имеются и другие ошибочные теоретические положения. Однако в целом этот труд представлял собой наиболее выдающееся исследование в области тактики броненосного флота конца XIX в.

Теоретическая деятельность С. О. Макарова, основанная на глубоком понимании бурно развивавшейся материально-технической базы и задач парового броненосного флота, оказала большое влияние на дальнейшее развитие военно-морских сил и внесла ценный вклад в военно-морское искусство. Многие мысли и предложения, высказанные С. О. Макаровым, значительно опередили эпоху, в которую жил и трудился выдающийся русский ученый-моряк, и были реализованы только в период Первой мировой войны, а некоторые из них не утратили своего значения и поныне.

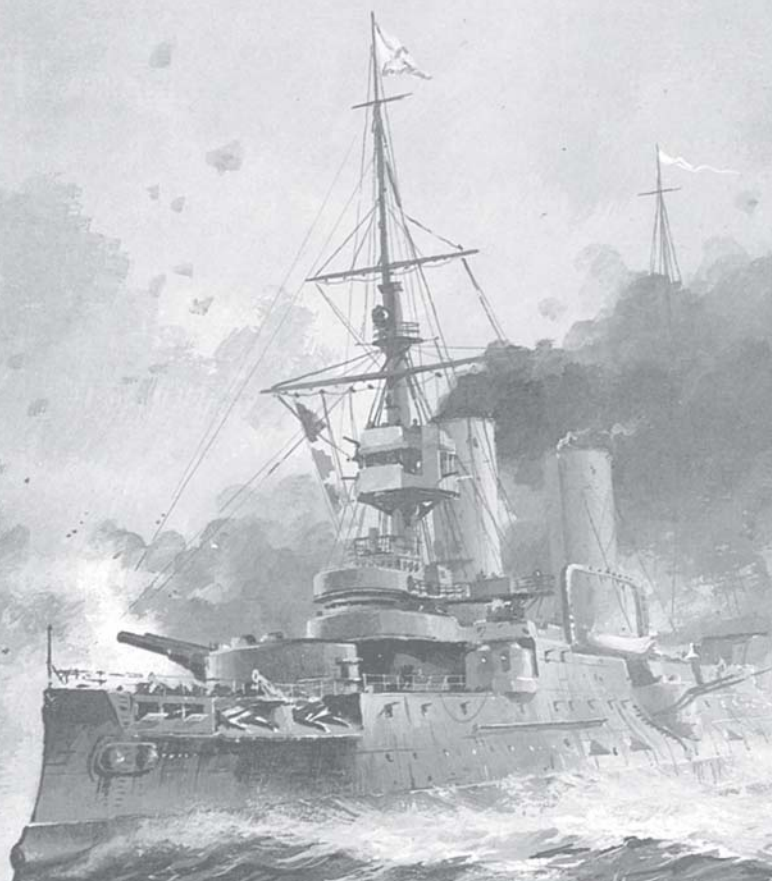
Труды С. О. Макарова были переведены на многие языки мира и получили широкую известность и признание не только в России, но и далеко за ее пределами. Однако официальные круги Морского ведомства России относились к ним более чем сдержанно и почти ничего не сделали для их пропаганды и распространения в качестве руководства для тактической подготовки офицерского состава военно-морского флота.

## Литература

- Аренс Е. И.* Роль флота в войне 1877—1878 гг. СПб., 1903.  
*Березин Е., Де-Ливрон А.* Адмирал Бутаков. СПб., 1883.  
*История русской армии и флота.* Т. 12. М., 1913.  
*Макаров С. О.* Рассуждения по вопросам морской тактики. Пг., 1916.  
*Морской атлас.* М., 1959. Т. III. Ч. 1: Описания к картам.  
*Павлович Н. Б.* Развитие тактики Военно-морского Флота. Ч. 1. М., 1979.



# Русско-японская война 1904—1905 гг.



Русско-японская война началась в результате ожесточенной борьбы, развернувшейся в конце XIX — начале XX в. между крупнейшими государствами за раздел полуфеодального Китая и господство в бассейне Тихого океана. В этой борьбе принимали участие США, Англия, Франция, Германия и другие страны. В развернувшемся соперничестве их на Дальнем Востоке наибольшую активность проявляла Япония, стремившаяся захватить Корею и Маньчжурию, а затем развернуть наступление против Китая. Но захватническая политика Японии на материке натолкнулась на противодействие России, которая также рассчитывала на территориальные приобретения в Корее и Маньчжурии.

Русское правительство, уверенное в легкой победе, шло на разрыв отношений с Японией, полагая, что небольшая победоносная война укрепит политическое положение России на Дальнем Востоке, поднимет пошатнувшийся престиж самодержавия и, конечно, принесет новые колонии и рынки сбыта.

Вооруженное столкновение Японии с Россией было в интересах Соединенных Штатов и Великобритании, и они приложили немало усилий в его провоцировании. Цель их политической игры — ослабить обе державы, чтобы беспрепятственно реализовать свои захватнические планы в Тихоокеанском регионе. Суть этой империалистической политики откровенно выразил президент США Теодор Рузвельт: «Япония ведет нашу игру»<sup>1</sup>. Важными причинами обострения противоречий на Дальнем Востоке в последние годы XIX в. явились отмена под давлением России, Франции и Германии статей японо-китайского договора 1895 г. о передаче Японии Квантунского п-ва (Гуаньдун), а также захват впоследствии (в 1897 г.) войсками и флотом России Квантуна и создание базы русских кораблей в Порт-Артуре (Люйшунь), сданном в 1892 г. Китаем в аренду России на 25 лет.

Япония усиленно стала готовиться к войне. На представленные англо-американскими монополиями крупные

---

<sup>1</sup> Добров А. Дальневосточная политика США в период русско-японской войны. М., 1952. С. 143—144.

займы она создала современную армию и флот. В 1902 г. Япония и Англия подписали союзный договор, направленный против России.

Поддерживая Японию, правительства США и Англии старались не допустить, чтобы другие страны оказывали помощь России. Рузвельт недвусмысленно заявил: если Франция и Германия попытаются помогать России, то Соединенные Штаты немедленно станут на сторону Японии и пойдут «так далеко, как это потребует в ее интересах»<sup>1</sup>.

Япония, начав подготовку к войне против России, учитывала превосходство русского флота и большую роль морских сил в будущей войне. Именно поэтому она особое внимание уделила усилению своего флота. «После войны 1894—1895 гг. наши морские власти, тщательно взвешивая современное международное положение Японии и в особенности будущую политическую обстановку на Дальнем Востоке, с особым вниманием выработали планы увеличения морских сил и в то же время энергично принялись за подготовку и обучение личного состава» [2. Т. I. С. 21], — говорилось в официальном труде, подготовленном морским генеральным штабом Японии по окончании войны 1904—1905 гг.

В 1895 г. японское правительство приняло первую программу усиления своего флота. Она была рассчитана на постройку к 1902 г. кораблей всех классов и прежде всего эскадренных броненосцев, броненосных крейсеров и миноносцев, предназначенных для ведения активных наступательных действий. Не имея собственной достаточно развитой судостроительной промышленности, японцы разместили заказы на постройку новых кораблей за границей, главным образом в Англии. Кроме того, накануне войны были закуплены два современных броненосных крейсера, «Ниссин» и «Кассуга», построенных в Италии для Аргентины.

В 1896 г. японское правительство посчитало судостроительную программу 1895 г. недостаточной и дополнило ее. Предусматривались постройка главным образом крей-

---

<sup>1</sup> *Сорокин А. И.* Оборона Порт-Артура. М., 1947. С. 34.

серов и значительного количества истребителей-миноносцев, а также оснащение оборудованием военно-морских баз и портов, предназначенных для обеспечения боевой деятельности флота в Желтом и Японском морях.

Для реализации намеченных судостроительных программ было выделено 213 404 894 иен сроком на 10 лет. Причем финансирование их было распределено с таким расчетом, чтобы строительство кораблей закончить в основном в 1903 г. На 1896 — 1903 гг. выделялось 212 798 618 иен, т. е. 99,7% всей суммы ассигнований на строительство флота [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 25100. Л. 16]. Что касается последних двух лет, то они являлись маскировкой сроков выполнения судостроительных программ с целью ввести правительство России в заблуждение относительно сроков окончания подготовки к войне.

Японцам удалось достичь поставленной цели. Русское правительство исходя из распределения военных ассигнований по годам считало, что приготовления к военным действиям на море Япония закончит не ранее 1905 г., и, основываясь на этих неправильных выводах, вело свои приготовления к войне на Дальнем Востоке.

В 1903 г. Япония полностью выполнила судостроительные программы 1895 и 1896 гг. Ее корабли, особенно эскадренные броненосцы и броненосные крейсера, отличались высокими тактико-техническими элементами и превосходили по их показателям русские корабли соответствующих классов.

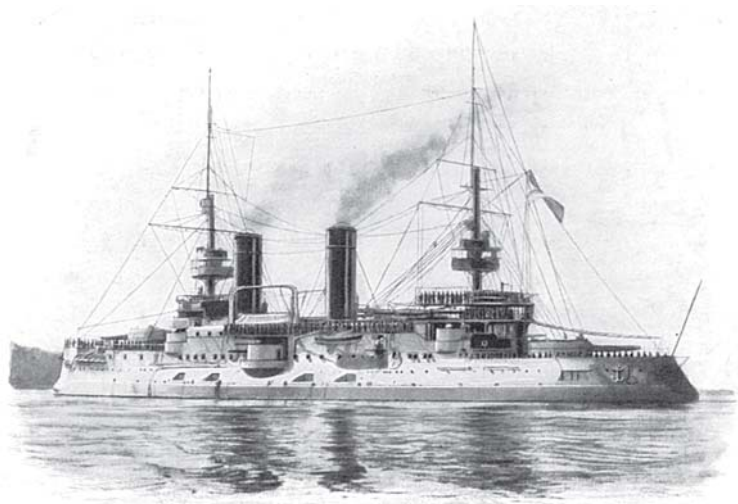
Россия, внимательно следившая за ростом японского флота, также принимала меры к усилению своих морских сил на Дальнем Востоке. Однако эти меры не отвечали требованиям складывавшейся обстановки, и русский флот в итоге оказался неподготовленным к противоборству с сильным противником.

В конце XIX в. русскому правительству при строительстве флота приходилось считаться с двумя основными факторами: усилением германского флота на Балтийском театре и нарастающей угрозой со стороны Японии. Первый фактор требовал усиления Балтийского флота, второй — создания достаточно сильного флота на Тихом океане. Из-за экономической отсталости и отсутствия необ-

ходимых средств Россия не могла строить флот, который по своей силе не уступал бы военно-морским флотам Германии и Японии, вместе взятым. Встал вопрос: кому из флотов отдать предпочтение — Балтийскому или Тихоокеанскому?

Среди высших военных руководителей российского флота были сторонники как одного варианта, так и другого. Группа адмиралов во главе с великим князем Александром Михайловичем, связанная с придворными кругами, заинтересованная в захвате колоний на Дальнем Востоке, настоятельно требовала создания постоянной и достаточно сильной эскадры на Тихом океане. Управляющий же Морским министерством адмирал Н. М. Чихачев выступил против переброски крупных сил на Дальний Восток, считая, что главным противником России является Германия, и, следовательно, основное внимание должно быть сосредоточено на усилении Балтийского флота. Эта борьба, закончившаяся отставкой в 1896 г. адмирала Н. М. Чихачева, задерживала строительство русского военно-морского флота и крайне отрицательно сказывалась на подготовке к войне на Дальнем Востоке.

Сторонники создания сильной эскадры на Тихом океане поставили вопрос о пересмотре судостроительной программы 1895 г., составленной с учетом дальнейшего усиления флота на Балтике. В ноябре 1895 г. было сорвано особое совещание под председательством великого князя Александра Михайловича, которое пришло к заключению о необходимости иметь на Тихом океане достаточно сильную броненосную и крейсерскую эскадры, а также незамерзающий порт в Желтом или Японском морях на территории иностранных государств. До приобретения такого порта совещание рекомендовало часть кораблей, предназначенных для Тихого океана, держать в Средиземном море с тем, чтобы в случае необходимости перебросить их на Дальний Восток. На докладе, представленном на утверждение царю, Николай II наложил резолюцию: «По-моему, лучше было бы содержать в Средиземном море часть эскадры Балтийского флота, чем ослабить хотя на одно судно эскадру в Тихом океане» [РГА ВМФ. Ф. 417. Д. 43865. Л. 14].



*Эскадренный броненосец «Цесаревич»*

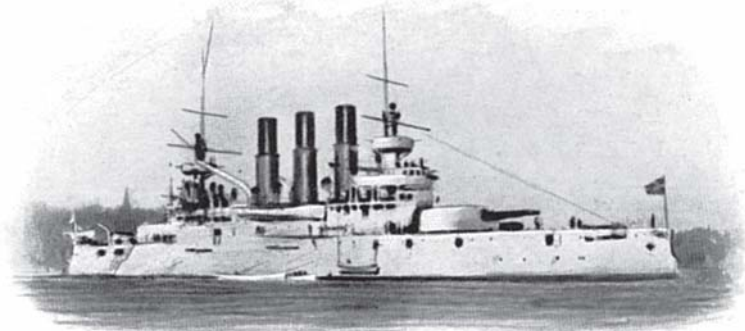
В соответствии с указанием царя руководство Морского министерства в 1896 г. приступило к усилению флота на Тихом океане. Одновременно в Средиземном море постоянно держалась резервная эскадра, предназначенная для посылки на Тихий океан. Проведенные мероприятия позволили русскому командованию в 1898 г. уравнивать силы своего флота с японским на Дальнем Востоке.

Однако в дальнейшем, по мере выполнения японцами судостроительных программ, соотношение морских сил на Дальнем Востоке с каждым годом становилось все более и более неблагоприятным для России. В связи с этим Морское министерство поставило перед правительством вопрос о разработке дополнительной судостроительной программы, ориентированной исключительно на нужды Дальнего Востока. Такая программа «для нужд Дальнего Востока» была разработана и в 1898 г. утверждена. Предусматривалось построить (сверх программы 1895 г.) 5 эскадренных броненосцев, 16 крейсеров, 2 минных заградителя и 36 эскадренных миноносцев и миноносцев [1. С. 7]. Выполнение этой программы должно было закончиться в 1905 г.

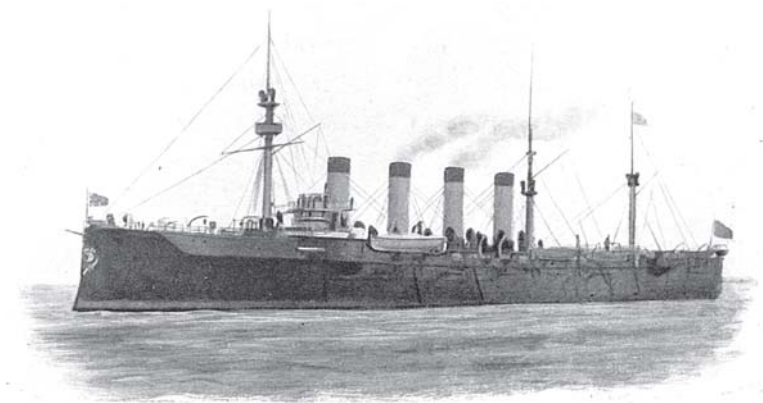
В связи с тем, что русские судостроительные заводы были перегружены и не могли в намеченный срок обеспечить постройку всех кораблей для Дальнего Востока, часть их была заказана за границей, в том числе эскадренные броненосцы «Ретвизан» (США) и «Цесаревич» (Франция). Пять эскадренных броненосцев типа «Бородино», наиболее мощных кораблей этого класса в русском флоте, было заложено на судостроительных верфях в Санкт-Петербурге.

Морское министерство рассчитывало к 1905 г. довести численность флота на Дальнем Востоке до следующего состава: 10 эскадренных броненосцев, пять броненосных крейсеров, 12 крейсеров, два минных заградителя, 20 эскадренных миноносцев (водоизмещением по 350 т) и 24 миноносца (водоизмещением по 240 т). Однако выполнить план наращивания сил флота на Тихом океане не удалось.

Япония, закончив к лету 1903 г. строительство кораблей согласно судостроительной программе, в ночь на 27 января 1904 г. начала войну против России внезапным нападением флота. В это время большинство русских кораблей, заложенных по программе 1898 г., в том числе и эскадренные броненосцы типа «Бородино», все еще находились в достройке.



*Броненосец «Ретвизан»*



*Броненосный крейсер «Россия»*

Даже и при этих неблагоприятных условиях русский военно-морской флот в целом был сильнее японского. Однако это превосходство сводилось на нет распыленностью русского флота. В то время как японские корабли в полном составе были сосредоточены на театре военных действий, русские были рассредоточены на трех морских театрах: Балтийском, Черноморском и Тихоокеанском. Усилить же эскадру на Тихом океане до начала военных действий, как предполагалось планом, не удалось. Направленный с этой целью отряд кораблей контр-адмирала А. А. Вирениуса (броненосец, 2 крейсера 1 ранга, крейсер 2 ранга, 11 эскадренных миноносцев и 3 парохода) в конце января 1904 г. находился только еще на выходе из Красного моря, на подходах к порту Джибути. В Джибути А. А. Вирениус получил указание Главного морского штаба «не отсылать ни одного корабля в дальний путь». Морское министерство посчитало дальнейшее движение отряда на Дальний Восток рискованным вследствие возможной встречи с превосходящими силами японского флота. И, как показали дальнейшие события, опасения были не напрасны.

2 февраля корабли получили приказание вернуться в Россию. 5 февраля они вышли в обратный путь. На пе-



реходе один миноносец (№ 22) погиб во время шторма, четыре остались в портах Средиземного моря; остальные корабли в апреле прибыли в Либаву и впоследствии вошли в состав 2-й Тихоокеанской эскадры [1. С. 27—28].

Таким образом, из-за грубых просчетов русского правительства в определении сроков начала войны межтеатровый маневр сил военно-морского флота заблаговременно выполнить не удалось. Это позволило противнику, имевшему превосходство в силах (табл. 12), вначале завладеть инициативой, затем установить господство на море и тем самым оказать коренное влияние на оперативнo-стратегическую обстановку на Дальневосточном театре. Морские силы на Дальнем Востоке из-за отсутствия разветвленной системы базирования находились в крайне затруднительном положении и не могли реализовать в должной мере свой боевой потенциал.

Таблица 11

### Состав морских сил России и Японии на Дальнем Востоке к началу войны

Классы кораблей	Число кораблей	
	России	Японии
Эскадренные броненосцы	7	6
Броненосные крейсера	4	8*
Крейсеры 1 и 2 ранга	7	12
Канонерские лодки	7	14
Эскадренные миноносцы	25	19
Миноносцы	10	28
Минные крейсера	2	—
Минные транспорты	2	1

Примечание. Таблица составлена по фактическим данным источников: Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. М., 1979. Ч. II. С. 11; Быков П. Д. Русско-японская война 1904—1905 гг.: Действия на море. М., 1942. С. 13.

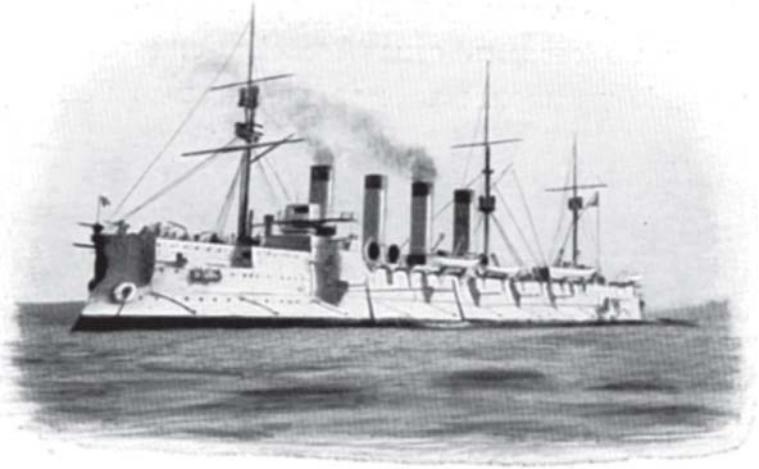
\* Броненосные крейсера «Ниссин» и «Кассуга» вступили в строй в конце марта 1904 г.

На Дальнем Востоке Россия имела две военно-морские базы — Порт-Артур и Владивосток, отстоящие одна от другой на расстоянии почти 1200 миль, а соединявший их путь через Корейский пролив полностью контролировался флотом Японии. Кроме того, оснащение военно-морских баз оборудованием велось без достаточного учета потребностей корабельного состава флота и явно отставало от темпов строительства новых кораблей и увеличения их числа на Дальнем Востоке.

Порт-Артур как главная база флота имел серьезные недостатки и поэтому не мог обеспечить нормального базирования кораблей. Сооружение оборонительных укреплений крепости с моря и суши к началу войны не было закончено. Из 25 береговых батарей долговременного типа и 16 временного, предусмотренных планом, была установлена только 21. Всего в Порт-Артуре к началу войны имелось 116 орудий разных калибров, из которых 108 были развернуты на приморском фронте. База имела 6-месячный запас угля и недостаточный резерв снарядов.

Владивосток представлял собой более оборудованную базу, но порт замерзал на длительное время и был слишком удален от главного морского театра военных действий — Желтого моря.

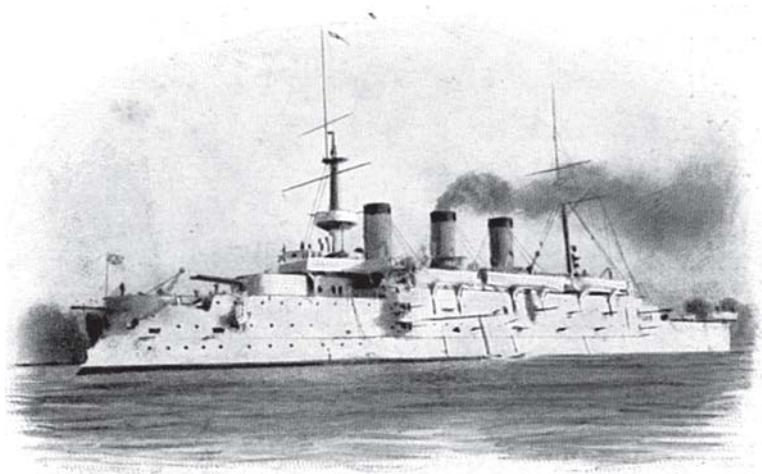
Японский флот базировался в более благоприятных условиях, чем русская Тихоокеанская эскадра. К оборудованию своих военно-морских баз японцы приступили в 1895 г., т. е. к началу войны они закончили не только реализацию судостроительной программы, но и строительство системы базирования флота. Основные базы японского флота — Сасебо и Куре — были хорошо оборудованы и защищены. Опираясь на них, японский флот мог действовать как в Желтом, так и Японском морях, а также контролировать в Корейском проливе сообщение между русскими базами Порт-Артур и Владивосток. Кроме того, японцы имели оборудованные военные порты и стоянки флота в Нагасаки, Такесики, Симонесеки, Майдзуру, Йокосука и Хакодате. Они создавали для японского флота выгодные условия как для ведения боевых действий на любом из направлений, так и для обеспечения своих перевозок на материк по кратчайшему расстоянию.



*Броненосный крейсер «Громобой»*

Степень боевой готовности русской Тихоокеанской эскадры совершенно не отвечала требованиям напряженной обстановки, сложившейся на Дальнем Востоке к моменту разрыва дипломатических отношений с Японией. Особенно плохо обстояло дело с тактической подготовкой офицерского состава. В морском корпусе, где готовились строевые офицеры, тактику как самостоятельный предмет в то время не преподавали. В 90-х годах XIX в. в русском флоте не было тактики как науки, которая отвечала бы требованиям броненосного флота. Научный труд вице-адмирала С. О. Макарова, посвященный вопросам морской тактики, не получил официального признания со стороны Морского министерства и не был положен в основу обучения и воспитания офицерского состава.

В морском корпусе и в офицерских классах главное внимание обращалось на техническую сторону обучения, и в этом отношении русский военно-морской флот накануне русско-японской войны имел достаточно хорошо подготовленные кадры офицеров. Созданные при Морской академии курсы военно-морских наук, которые, по идее, должны были служить основой для тактической подготов-



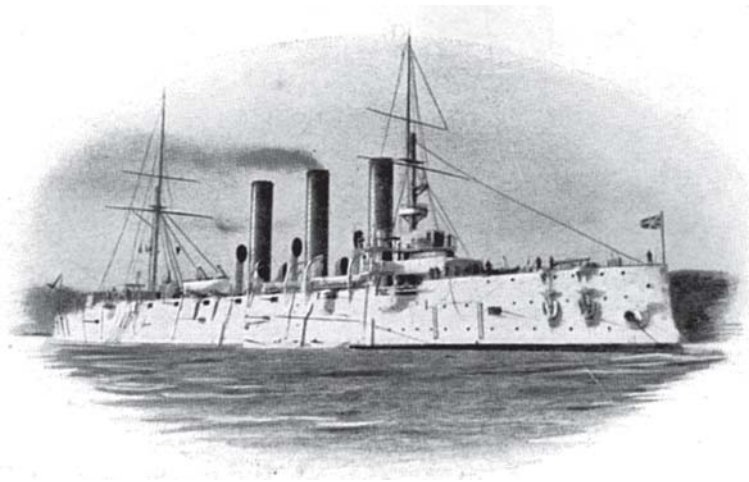
*Броненосец «Победа»*

ки высших офицеров флота, не пользовались популярностью среди морских офицеров, и желающих учиться на этих курсах было немного.

Недооценка важности тактической подготовки в это время наблюдалась и на кораблях. Стремление командования экономить средства на боевой подготовке приводило к тому, что корабли мало плавали. В течение года только четыре месяца они числились в плавании, а остальное время находились на рейдах и в гаванях в состоянии так называемого «вооруженного резерва». Даже в период четырехмесячного плавания корабли больше времени проводили на якоре, чем были на ходу. Отрабатывались, в частности, маневрирование и огневые задачи.

Вопросами отработки совместного плавания кораблей в составе эскадры и ведения морского боя флагманы занимались мало. Эскадренное маневрирование сводилось к выполнению простых эволюций. Тихоокеанский театр военных действий не изучался. Корабли плавали в основном в прибрежных водах Квантунского п-ва.

Из-за экономии средств артиллерийские стрельбы проводились редко и главным образом по неподвижной мишени. В год на каждого командора приходилось лишь по несколько выстрелов. В связи с неправильной оцен-



*Крейсер «Диана»*

кой Японо-китайской войны 1894 — 1895 гг. русские артиллеристы обучались стрельбам на дистанции не более 15—30 км; стрельбам на больших дистанциях они обучены не были, что отрицательно сказалось в первые же дни войны.

Корабли совершенно не были подготовлены к совместным действиям с сухопутными войсками, так как командование флота и армии на эти вопросы не обращало должного внимания. Как писал контр-адмирал Ухтомский, «...наши миноносцы боялись подходить к нашим же берегам, опасаясь быть расстрелянными своими же батареями» [4. Кн. 1. Вып. 6. С. 18].

В целом боевая подготовка русского флота на Тихом океане находилась на низком уровне. Вот, например, как оценивал в то время состояние русского флота преподаватель Морской академии (в последующем вице-адмирал советского ВМФ) А. В. Немитц: «Наш современный флот в русско-японской войне представлял в смысле тактической подготовки нечто вроде “морской милиции”, но не “регулярной” вооруженной силы»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Немитц А. Русско-японская война 1904 — 1905 гг.: Стратегический обзор. СПб., 1911. С. 80.

Незавидное состояние кораблей Тихоокеанской эскадры усугублялось еще и большим некомплектом личного состава, в том числе и командного. В конце 1903 г. царский наместник на Дальнем Востоке адмирал Е. И. Алексеев<sup>1</sup> обращал внимание Морского министерства на этот факт и просил назначить на эскадру 96 офицеров, но просьба не была удовлетворена. Вскоре после начала войны начальник эскадры вице-адмирал О. В. Старк доносил: «На всех судах 1 и 2 ранга, за единичными исключениями, недостает от 4 до 5 строевых офицеров, причем имеемый личный состав по большей части надо признать молодым и малоопытным. Минные отряды в еще худшем состоянии...» [5. Кн. I. С. 153]. Пополнение эскадры офицерами проводилось уже в ходе боевых действий и главным образом за счет выпущенных досрочно из Морского корпуса и призванных из запаса.

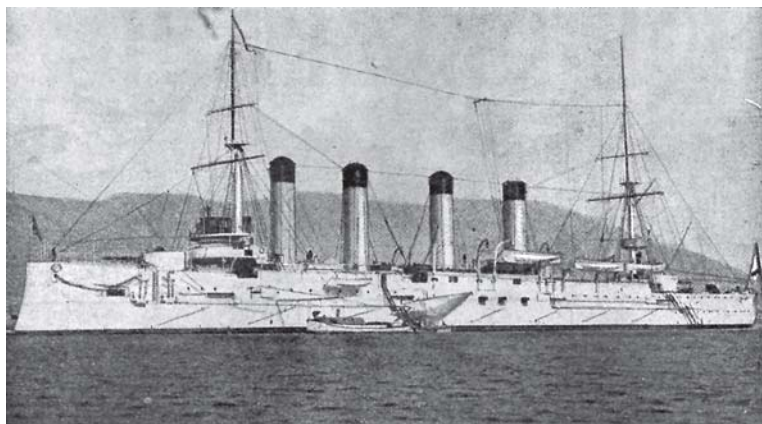
Отрицательно на боеготовности кораблей сказывались и недостатки в комплектовании флота личным составом. Офицеры, в том числе и командиры кораблей, часто менялись. Осенью 1903 г. многие нижние чины были уволены в запас как выслужившие положенный срок службы, а подготовка новобранцев к началу войны не была еще закончена полностью.

Многие корабли (эскадренные броненосцы «Ретвизан», «Победа» и «Цесаревич», крейсера 1 ранга «Баян», «Диана», «Паллада» и «Боярин») в состав эскадры вошли незадолго до развертывания военных действий. Вполне естественно, что при крайне ограниченных нормах плавания за несколько лишь месяцев после прибытия на Дальний Восток они не могли стать полноценными боевыми единицами.

В японском флоте комплектование и подготовка личного состава, организация боевой подготовки на кораблях и соединениях были поставлены лучше, чем в русском. Японские корабли, входившие в состав боевого ядра флота, много времени находились в море. Это давало возмож-

---

<sup>1</sup> Дальневосточное наместничество создано в августе 1903 г. Наместник подчинялся Комитету по делам Дальнего Востока, председателем которого являлся Николай П.



*Броненосный крейсер «Баян»*

ность личному составу хорошо изучить будущий театр военных действий и получить необходимую практику в совместных плаваниях. Большое внимание японское командование уделяло тактической подготовке флота в ходе различных учений и отработке огневых задач. Каждый период отработки задач боевой подготовки в море завершался большими маневрами, на которых проверялась готовность кораблей и соединений решать поставленные перед ними задачи. Последние маневры японский флот провел незадолго до начала войны — в конце 1903 г. Об интенсивности боевой подготовки японских кораблей можно судить по записи в дневнике японского офицера Нирутака — командира миноносца «Анацуки»: «Мы идем к Порт-Артуру или его окрестностям. В одну зиму мы были там по крайней мере раз двадцать. Каждая бухта, каждый маяк знакомы мне, как будто они уже японские». И далее: «Сегодня сдаем на верфь старые торпеды и получим совсем новые. Из старых мы уже слишком много стреляли, и на последних учениях многие давали осечку»<sup>1</sup>.

Для повышения профессиональной квалификации и изучения опыта организации боевой подготовки флота

---

<sup>1</sup> Цит. По: *Вотинов А.* Японский шпионаж в Русско-японскую войну 1904—1905 гг. М., 1939. С. 53—54.

японцы широко практиковали посылку своих офицеров за границу, в частности в Англию и Германию.

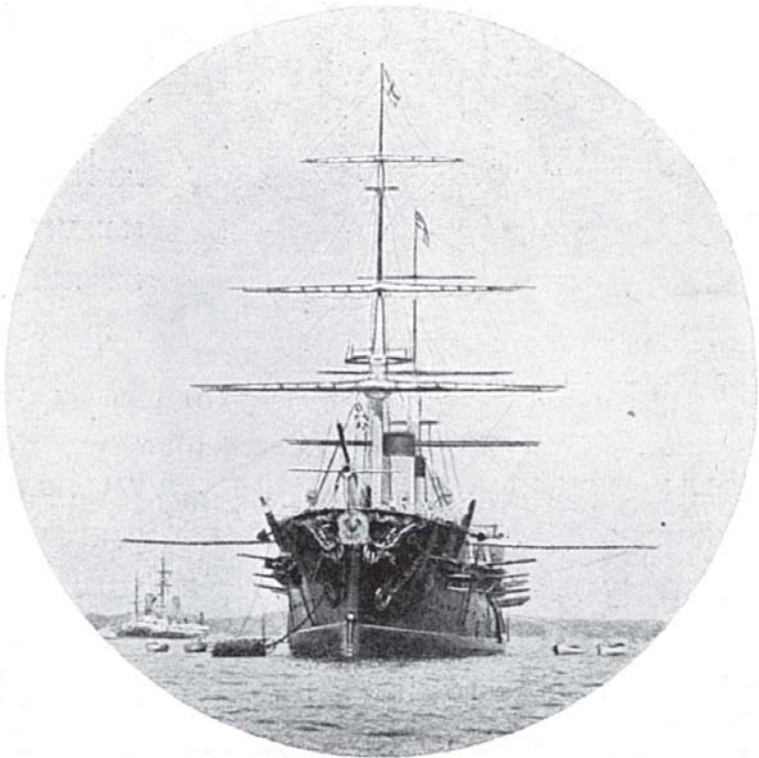
Большим преимуществом японского флота перед русским был боевой опыт, полученный во время войны с Китаем в 1894—1895 гг. В ходе вооруженной борьбы на море японское командование смогло проверить свои взгляды на формы и методы ведения боевых действий и в то же время выявить наиболее способных офицеров, которые затем были назначены на должности командиров кораблей и соединений и руководили их подготовкой к противоборству с флотом России.

В общем комплексе мероприятий, связанных с подготовкой страны к войне, важное место занимает разработка планов военных действий. Однако в этом вопросе, как и во многих других, связанных с подготовкой вооруженных сил страны к войне с Японией, были допущены серьезные ошибки. Так как в России были два военных ведомства — Военное и Морское министерства, — планы развертывания сухопутных войск и морских сил в войне на Дальнем Востоке разрабатывались раздельно и не были согласованы между собой.

План военных действий на суше начали разрабатывать еще в 1896 г. Первоначально он составлялся в штабе Приамурского военного округа, а затем в штабе командующего сухопутными войсками Квантунской области. В 1903 г. этот план был утвержден императором и в дальнейшем подвергся лишь некоторым изменениям частного характера.

При составлении плана ведения военных действий на континентальном театре русское командование исходило из предположения, что Япония сможет перебросить в Маньчжурию армию в составе 156 батальонов, 13 инженерных батальонов, 56 эскадронов общей численностью не более 160 тыс. человек и 684 орудия. Дальнейшее усиление японских войск на материке считалось маловероятным, так как неправильно учитывались мобилизационные возможности Японии и количество подготовленных резервов. Необоснованно также считалось, что японская армия сможет действовать только на одном из трех направлений: ляоянском, порт-артурском или владивосток-





*Броненосный крейсер  
1 ранга «Рюрик»*

ском. Наступление одновременно на двух направлениях из трех исключалось.

В связи с недостатком войск на Дальнем Востоке (к началу войны их было 122 тыс. человек при 320 орудиях) русское командование намечало в случае нападения японцев ограничиться обороной, для чего предусматривалось основные силы русской армии развернуть на линии Мукден — Ляоян — Хайчэн и удерживать этот район до подвоза в Маньчжурию войск из европейской части России. По расчетам командования, на эти воинские перевозки потребуется около шести месяцев: после накопления сил армия должна была перейти в наступление и изгнать японцев из Маньчжурии и Кореи.

Однако расчеты русского командования относительно возможной численности японской армии в Маньчжурии и продолжительности переброски своих войск на Дальний Восток по Восточно-Сибирской железной дороге оказались несостоятельными. Япония фактически смогла перебросить в Маньчжурию не 160 тыс. человек, а 442 тыс. и мобилизовать в армию за время войны 1185 тыс. человек [1. С. 10—11]. Составителями плана переоценивалась и пропускная способность Восточно-Сибирской железной дороги. В действительности ее пропускная способность не превышала трех эшелонов в сутки. Поэтому в первые три месяца войны русская армия в Маньчжурии получала из европейской части страны не более 20 тыс. человек в месяц, и, соответственно, сосредоточение войск на континентальном театре военных действий происходило значительно медленнее, чем это предусматривалось.

План боевых действий на море начал разрабатываться в 1901 г. и был утвержден в 1903 г. Морской штаб наместника, разрабатывая план боевых действий Тихоокеанской эскадры, исходил из того, что русский флот на Дальнем Востоке, уступавший по силе японскому, не сможет помешать высадке армии противника на восточном и южном побережьях Кореи. Поэтому перед флотом были поставлены следующие задачи: используя Порт-Артур, вести борьбу за обладание Желтым морем; не допустить высадку японских войск на западное побережье Кореи; второстепенными действиями из Владивостока нарушать коммуникации противника и отвлекать часть сил японского флота с главного морского театра военных действий — Желтого моря. В случае же высадки японских войск на западное побережье Кореи эскадра должна была атаковать неприятельский флот, уничтожить его и после этого прервать коммуникации противника между портами Японии и Кореи [1. С. 15—16].

Таким образом, если в начале войны перед Тихоокеанской эскадрой ставилась чисто оборонительная задача — не допустить высадку японских войск на материк, то после высадки их в Корею задача менялась: из оборонительной она превращалась в наступательную и сводилась к уничтожению японского флота. Совершенно очевидно, что такую задачу

без превосходства в силах реализовать было трудно. К тому же ее выполнение неизбежно повлекло бы большие потери в кораблях, что было крайне невыгодно. Поэтому в плане боевых действий морских сил говорилось: «...Не следует терять из виду главную цель <...> сохранения, как можно дольше, своих морских сил, чтобы оставаться хозяином Желтого моря и быть постоянной угрозой высадке неприятеля. Это и должно лечь в основу всех составляемых планов и никоим образом не рискованные предприятия, хотя и более смелые, — каких, наверно, от флота будет ждать общественное мнение и даже часть личного состава флота» [5. Кн. I. С. 68].

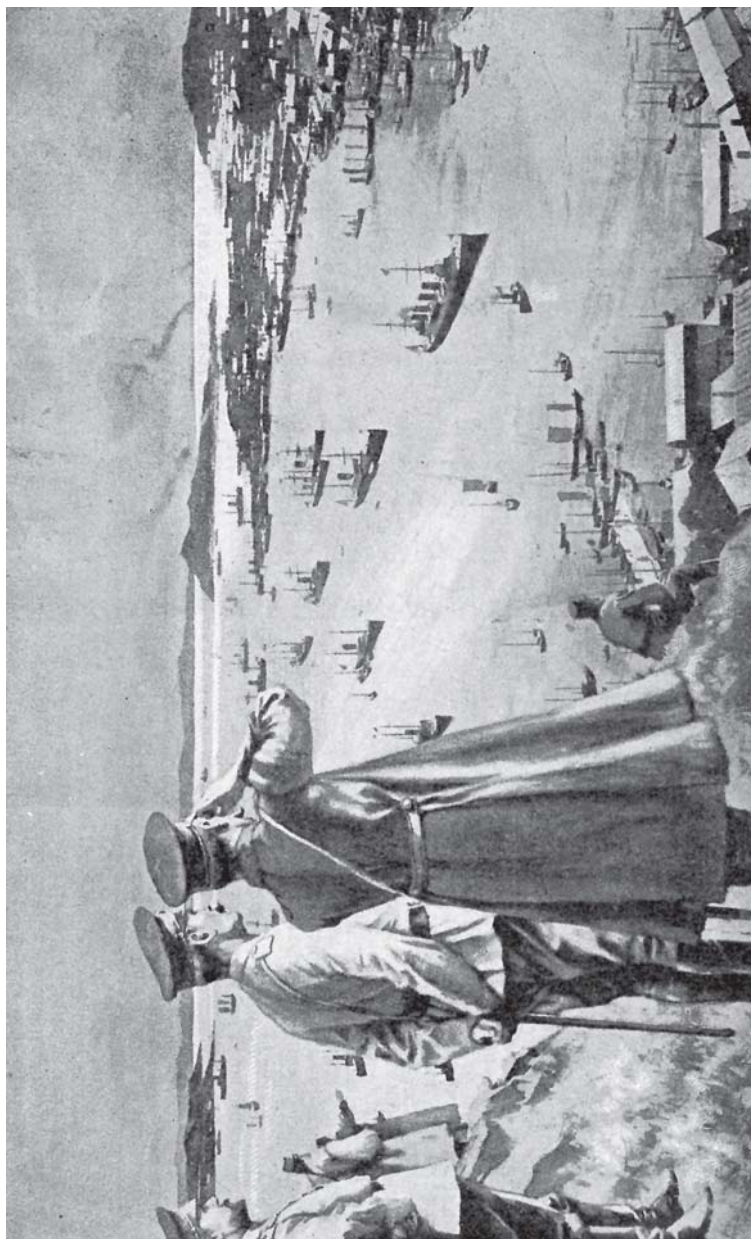
После утверждения в план боевых действий Тихоокеанской эскадры внесли некоторые дополнения. В частности, с началом войны решено было выставить оборонительные минные заграждения в районе Владивостока, Порт-Артура и в заливе Талиенвань.

В соответствии с планом военных действий на море Тихоокеанская эскадра была разделена между Порт-Артуром и Владивостоком. В Порт-Артуре (главной базе) находились семь эскадренных броненосцев, один броненосный крейсер, шесть крейсеров 1 и 2 рангов, 27 эскадренных миноносцев и миноносцев и два минных заградителя, во Владивостоке — три броненосных крейсера, один крейсер 1 ранга, транспорт (вспомогательный крейсер) и 10 миноносцев [1. С. 16].

Одновременно с планом боевых действий на море был составлен мобилизационный план флота. Он предусматривал: создание походного штаба командующего морскими силами Дальнего Востока; пополнение кораблей боезапасами, топливом, продовольствием и другими видами снабжения; развертывание дозоров на подходах к базам флота; усиление службы наблюдения и связи на театре за счет развертывания дополнительных постов и приведения их в боевую готовность; занятие кораблями своих мест по утвержденной диспозиции военного времени; возвращение кораблей-стационаров<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Стационар — корабль (судно), постоянно находящийся на стоянке в иностранном порту.

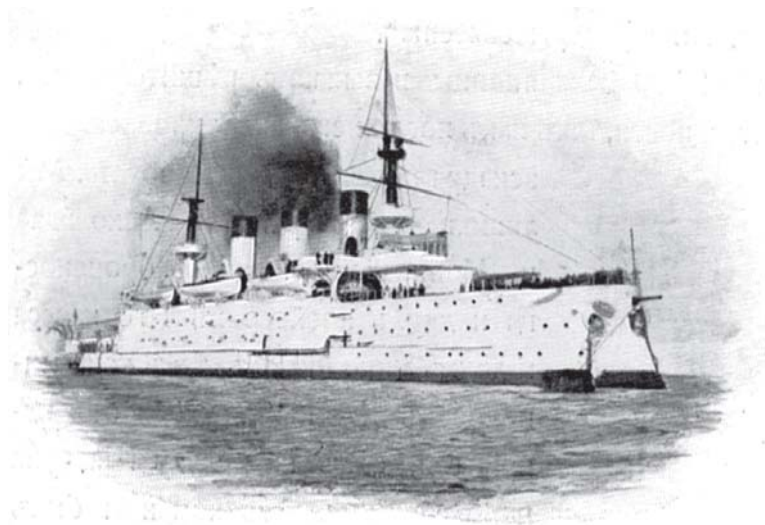


*Владивостокский рейд*

находившихся в портах Китая и Кореи, в свои базы; усиление обороны рейдов оборудованием бонов и минными заграждениями.

Таким образом, составленные отдельно планы военных действий на суше и на море не были согласованы между собой, и поэтому исключалась возможность заранее продуманного взаимодействия между сухопутными и морскими силами, без чего трудно было рассчитывать на успех в войне. Армейское командование не знало, какие задачи должен был решать флот в войне, а морское командование — плана боевых действий сухопутных сил. К тому же план вооруженной борьбы на море был крайне противоречив: с одной стороны, требовалось вести борьбу за обладание Желтым морем, а с другой — избегать риска при столкновениях с противником, иначе говоря, не ввязываться в решительный бой с японским флотом. Наступательные возможности флота еще до начала боевых действий оказались сниженными из-за выделения части крейсерских сил для действий на коммуникациях противника в Японском море, что привело к ослаблению основного ядра морских сил, базировавшихся на Порт-Артур. Кроме того, задача, поставленная перед владивостокским отрядом крейсеров, была основана на неправильных расчетах; действия крейсеров в Японском море не могли значительно повлиять на общий ход военных операций, так как главные морские коммуникации противника пролегали южнее Корейского пролива, куда крейсера не могли беспрепятственно пройти.

Большим недостатком оперативных планов армии и флота, а также мобилизационных документов являлось то, что они были составлены в самых общих чертах и совершенно не предусматривали внезапного нападения Японии без объявления войны. В связи с этим небезынтересно отметить, что в 1902—1903 гг. в Морской академии проводилась стратегическая игра на тему «Война России с Японией в 1905 г.». В основу ее была положена идея «внезапного начала военных действий со стороны Японии без объявления войны». На основании проведенной игры были сделаны довольно серьезные выводы, в том числе и о возможном внезапном нападении Японии на Россию. Одна-



*Эскадренный броненосец «Пересвет»*

ко Главный морской штаб, который возглавлял контр-адмирал З. П. Рожественский и, кстати, руководил этой игрой, никаких мер по корректировке плана военных действий морских сил на Дальнем Востоке в соответствии со сделанными выводами не принял.

Япония заблаговременно разработала стратегический план войны с Россией, основная идея которого сводилась к следующему: внезапным ударом без объявления войны уничтожить или серьезно ослабить русский флот в Порт-Артуре и таким образом добиться господства на море; высадить армию в Корею и на Ляодунском п-ве; решительным наступлением на порт-артурском и ляоянско-мукденском направлениях разбить русскую армию и добиться решающей победы до того, как на Дальний Восток из европейской части России будут переброшены дополнительные контингенты войск.

Таким образом, японское командование, хорошо осведомленное о численности русских войск и составе флота на Дальнем Востоке и зная о неподготовленности их к войне, стремилось к решительной победе до сосредоточения Россией главных сил на театре военных действий. Важ-

нейшим условием достижения победы японцы считали завоевание господства на море уничтожением флота или выводом его из строя на длительное время. Последнее, по мнению японского командования, легче всего могло быть достигнуто внезапным нападением на корабли эскадры, находившиеся в Порт-Артуре.

Для осуществления плана внезапного нападения японское командование заранее мобилизовало свои вооруженные силы. Флот был сосредоточен в основном в Сасебо, откуда он мог с одинаковым успехом действовать как против Порт-Артура, так и Владивостока, а также препятствовать соединению или совместным действиям порт-артурской эскадры и владивостокского отряда крейсеров.

Все боеспособные корабли были сведены в так называемый Соединенный флот, во главе которого был поставлен один из наиболее подготовленных командующих — вице-адмирал Хейхатири Того, участник войны с Китаем. Соединенный флот делился на три эскадры. Первая и вторая эскадры состояли из современных кораблей (эскадренных броненосцев, крейсеров и миноносцев), базировались на Сасебо и предназначались для непосредственных действий против русского флота. В третью эскадру входили старые корабли; они должны были охранять Корейский пролив, а также конвоировать транспорты с войсками.

Придавая решающее значение внезапности начала военных действий, японские правительство и командование особое внимание обратили на обеспечение скрытности своих приготовлений к войне и развертывания армии и флота.

Летом 1903 г., чтобы усыпить бдительность и отвлечь внимание русского правительства от завершающихся приготовлений к войне, Япония начала дипломатические переговоры с Россией по урегулированию спорных вопросов в Корее и Маньчжурии. Они проходили в Санкт-Петербурге и Токио и продолжались более шести месяцев. Всячески затягивая их, японцы проводили мобилизацию резервистов, создавали высшие органы управления вооруженными силами в условиях военного времени, переходили на новую организацию соединений флота, усилен-

но занимались боевой подготовкой вновь сформированных эскадр, сосредоточивали войска в портах посадки на суда, готовили транспортный флот для перевозки войск на материк и т. д.

Частичная мобилизация, сосредоточение действующего флота в главной базе, переброска войск в порты посадки, сосредоточение в них транспортного флота и прочие мероприятия, тщательно маскировались и проводились под видом обычных сборов и тренировочных учений мирного времени.

Следует отметить, что русский военно-морской атташе в Токио, капитан 2 ранга Русин, начиная с осени 1903 г. систематически доносил в Санкт-Петербург и наместнику на Дальнем Востоке адмиралу Е. И. Алексею о военных приготовлениях Японии. В ноябре 1903 г. он сообщил о переводе всех военных кораблей из резерва в действующую эскадру. В декабре Русин доложил о реорганизации действующего флота и формировании трех эскадр под общим названием Соединенный флот и сосредоточении их в Сасебо, о завозе в Сасебо большого количества угля, боеприпасов, обмундирования, продовольствия и других запасов, о ежедневных выходах флота в море для маневрирования и артиллерийских стрельб, досрочном производстве в мичманы большой группы (свыше 240 человек) кандидатов, переводе из Морского училища около половины офицеров на корабли действующего флота и ряде других важных фактах, свидетельствовавших об окончательных приготовлениях японского флота к боевым действиям. Тогда же было сообщено об учреждении Императорской главной квартиры (ставки верховного главнокомандования) и Верховного военно-морского совета — высших органов руководства боевыми действиями сухопутных и морских сил во время войны.

29 декабря 1903 г. капитан 2 ранга Русин доложил о приостановке обычных рейсов японских торговых судов в порты Австралии, Индии, Европы и Америки и усиливающейся мобилизации пароходов, о мобилизации резервистов в действующую эскадру и некоторые стрелковые дивизии, предназначенные для переброски в Корею в первую очередь.



В донесении от 15 января 1904 г. отмечалось, что действующий флот в полной боевой готовности сосредоточился в Сасебо, на подступах к главной базе выставлено оборонительное минное заграждение, продолжается подвоз в больших масштабах военных грузов, особенно топлива и боеприпасов. Заканчивалось это сообщение предупреждением о возможности в ближайшие дни общей мобилизации. В последней телеграмме от 22 января 1904 г. военно-морской атташе сообщал о выходе из Сингапура в Йокосуку броненосных крейсеров «Ниссин» и «Кассуга». Этому факту Русин придавал особо важное значение и просил обязательно доложить о нем правительству, так как считал, что с прибытием этих кораблей Япония немедленно начнет войну. В действительности так и произошло. 24 января 1904 г. Япония разорвала дипломатические отношения с Россией.

Из этой информации, которая поступала из Токио, и из характера поведения японской дипломатической миссии на переговорах в Санкт-Петербурге было видно, что Япония не собиралась урегулировать спорные вопросы на Дальнем Востоке мирным путем. Зная неподготовленность царской России к войне, японцы лишь выжидали наиболее благоприятный момент для нападения. Этот момент определялся завершением последних приготовлений японцев к войне и, в частности, временем прибытия броненосных крейсеров «Ниссин» и «Кассуга» на Дальний Восток.

Высшие военные руководители России своевременно предупреждались и о наиболее вероятном способе начала войны Японией. Первым это сделал контр-адмирал С. О. Макаров, который за 10 лет до начала Русско-японской войны в своем докладе Морскому министерству указывал на то, что активные действия японцев против России на Дальнем Востоке вероятнее всего могут начаться «с нападения на русский флот с целью его уничтожения»<sup>1</sup>. К сожалению, аргументированные предположения С. О. Макарова не были приняты во внимание ни Морским министерством, ни Министерством иностранных дел, которому были представлены выдержки из этого доклада.

---

<sup>1</sup> Русско-японская война 1904 — 1905 гг. Пг., 1918. Ч. I. С. 92.

Нельзя сказать, что военное руководство России вообще не понимало всей серьезности сложившейся на Дальнем Востоке обстановки и не принимало никаких мер к повышению боеготовности вооруженных сил.

Наместник на Дальнем Востоке адмирал Е. И. Алексеев понимал неизбежность войны с Японией. В связи с этим он предлагал правительству предпринять некоторые меры, направленные на усиление русской армии на Дальнем Востоке, повышение ее боеготовности и частичное развертывание. В конце декабря 1903 г. адмирал Е. И. Алексеев запросил у царя разрешение объявить мобилизацию в областях Дальнего Востока и сибирских губерниях, ввести военное положение в Маньчжурии, Владивостоке и Порт-Артуре и выдвинуть часть войск на рубеж р. Ялу. 26 декабря 1903 г. военный министр сообщил наместнику о разрешении провести намеченные мероприятия, за исключением выдвижения войск на р. Ялу, что, по мнению русского правительства, могло ускорить начало войны с Японией. Однако через несколько дней из Санкт-Петербурга последовало новое распоряжение, отменявшее мобилизацию и введение военного положения в Маньчжурии, опять-таки из-за опасения спровоцировать военное столкновение с Японией.

Придавая большое значение развертыванию части сил армии на р. Ялу, наместник 4 января 1904 г. обратился к царю за разрешением занять хотя бы небольшими отрядами некоторые пограничные с Кореей пункты. Такое разрешение было получено 9 января, и части стали готовиться к выдвижению на рубеж р. Ялу. За два дня до этого было приказано подготовить к переводу на военное положение Владивосток и Порт-Артур, а 17 января наместник отдал приказ о начале зимнего периода боевой подготовки кораблей Тихоокеанской эскадры, находившихся в вооруженном резерве. Одновременно были разработаны инструкции по охране кораблей Тихоокеанской эскадры, находившихся в вооруженном резерве. Одновременно были разработаны инструкции по охране кораблей Тихоокеанской эскадры на внешнем порт-артурском рейде, введенные приказом адмирала Е. И. Алексеева 19 января 1904 г. В тот же день

миноносцы впервые вышли в море для несения дозорной службы.

20 января наместник вновь запросил у правительства разрешения на объявление мобилизации войск Дальнего Востока и Сибири и указания об использовании флота в случае высадки японцев в Корею. При этом он высказал мнение о целесообразности применения морских сил для противодействия высадке японцев в Чемульпо (Инчхон) — нейтральный порт на западном побережье Кореи, где в качестве стационаров находились бронепалубный крейсер «Варяг» (командир — капитан 1 ранга В. Ф. Руднев) и канонерская лодка «Кореец» (командир — капитан 2 ранга Г. П. Беляев), а также размещалось русское консульство. Разрешение на мобилизацию и инструкции об использовании флота были получены в Порт-Артуре 27 января, уже после того как началась война.

Нерешительность русского правительства в принятии мер по повышению боеспособности и боеготовности вооруженных сил на Дальнем Востоке в угрожаемый период из-за боязни подтолкнуть Японию к ускорению начала военных действий поставила русские вооруженные силы на Дальнем Востоке, ограниченные по составу и недостаточно подготовленные к войне, в крайне тяжелое положение.

Другой крупной ошибкой правительства было запоздалое назначение высшего командования русскими сухопутными и морскими силами на Дальнем Востоке. Если командующие японскими армиями и флотом были назначены за несколько месяцев до начала войны, то главнокомандующий войсками на Дальнем Востоке адмирал Е. И. Алексеев, командующий русской Маньчжурской армией генерал от инфантерии А. Н. Куропаткин (с октября 1904 г. главнокомандующий вооруженными силами на Дальнем Востоке) и командующий флотом на Тихом океане вице-адмирал С. О. Макаров — лишь с началом войны.

По поводу назначения С. О. Макарова в телеграмме великого князя генерал-адмирала Алексея Александровича адмиралу Е. И. Алексею говорилось: «Государю императору благоугодно было назначить командующим флотом в Тихом океане вице-адмирала Макарова и предоставить вам назначить вице-адмирала Старка временно

исполняющим должность командующего флотом до прибытия вице-адмирала Макарова.

Ввиду же возможности перерыва сообщений между Порт-Артуром и Главную квартиру Его императорское величество повелеть соизволил — предоставить вице-адмиралу Макарову все права командующего флотом, предусмотренные Морским уставом, и права главного командира портов Тихого океана» [4. Кн. 1. Вып. 2. С. 3].

С положением дел на флоте С. О. Макарову знакомиться пришлось уже в разгар боевых действий, к которым, как показали первые бои, корабли подготовлены были недостаточно. В то время как японский флот почти ежедневно, начиная с осени 1903 г., выходил в море и занимался боевой подготовкой, русская Тихоокеанская эскадра находилась в базе в положении так называемого «вооруженного резерва». Первый выход ее в море, после многомесячной стоянки в Порт-Артуре, состоялся только 21 января 1904 г., т. е. за пять дней до начала войны. Этот поход, продолжавшийся около суток, показал серьезные недостатки в подготовке Тихоокеанской эскадры, особенно в маневрировании кораблей и сигналопроизводстве, что явилось результатом главным образом отсутствия практики и тренировки личного состава. На устранение вскрытых недостатков времени уже не было.

После возвращения Тихоокеанской эскадры из последнего похода 22 января корабли были оставлены на внешнем рейде Порт-Артура, который, по существу, не имел никаких средств защиты. Предусмотренные планами боны и оборонительные минные заграждения поставлены не были. Инструкции по охране кораблей на внешнем рейде, введенные в действие за несколько дней до начала войны, оказались настолько несовершенными и непродуманными, что больше создавали видимость охраны рейда, чем обеспечивали ее. Весь распорядок и ритм жизни на кораблях, их боевая подготовка были организованы так же, как и в мирное время. Не были заблаговременно отозваны и корабли, находившиеся в иностранных портах: «Варяг» и «Кореец» — из Чемульпо, канонерские лодки «Манджур» — из Шанхая, «Сивуч» — из китайского порта Инкоу, где последняя ремонтировалась. Нераспоряди-

тельность адмирала Е. И. Алексеева и командующего эскадрой О. В. Старка обрекла эти корабли на гибель или разоружение в иностранных портах.

Пагубность дислокации кораблей Тихоокеанской эскадры в последние мирные дни, чему не отдавали отчета ни наместник, ни О. В. Старк, верно оценил вице-адмирал С. О. Макаров — в то время главный командир Кронштадтского порта. 26 января 1904 г. он направил управляющему Морским министерством генерал-адъютанту Ф. К. Авелану письмо, в котором писал: «Пребывание судов в открытом рейде [Порт-Артура] дает неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел... Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку» [4. Кн. 1. Вып. 2. С. 1—2].

Это предвидение С. О. Макарова оказалось в буквальном смысле пророческим. Развернувшиеся в ночь на 27 января 1904 г. события на Дальнем Востоке полностью его подтвердили.

У руководства Морского министерства, также неправильно оценившего обстановку на Дальнем Востоке, времени для исправления ошибок уже не было: до нападения флота противника на Порт-Артур осталось лишь несколько часов. Все же командование Тихоокеанской эскадры приняло некоторые меры предосторожности на случай нападения противника: был выставлен ночной дозор из миноносцев, установлено дежурство крейсеров, запрещено с заходом солнца сообщение личного состава кораблей с берегом, противоминная артиллерия приготовлена к отражению торпедных атак, на кораблях введена светомаскировка. В 18 ч. 26 января на броненосце «Петропавловск» состоялся совет старших морских начальников, на котором обсуждались меры по охране кораблей эскадры и их действия в случае начала войны<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Костенко М. Н. Осада и сдача крепости Порт-Артур. Киев, 1906. С. 32.

Однако принятые меры оказались несостоятельными и к тому же не всегда выполнялись. Так, корабли, грузившие уголь ночью, ярко освещались. Выделенные силы корабельного дозора не обеспечивали надежно обнаружения подхода противника с моря. Разведка на театре не велась. Использование береговых батарей для отражения внезапной атаки кораблей противника не предусматривалось. Между эскадрой и береговой артиллерией даже не была налажена связь. Не был установлен и общий сигнал тревоги.

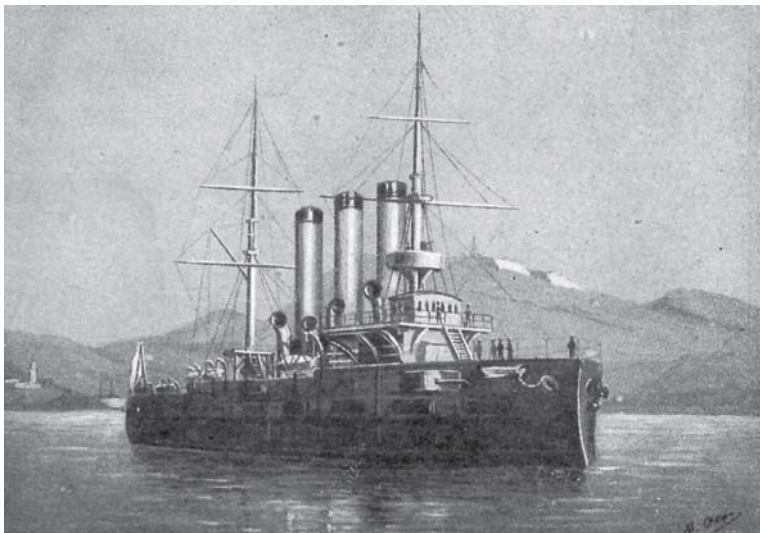
Некоторые командиры кораблей, стоявших на внешнем рейде, сразу же после разрыва дипломатических отношений с Японией<sup>1</sup> по собственной инициативе пытались поставить на своих кораблях противоторпедные сети (эскадренные броненосцы «Полтава», «Севастополь» и др.). Однако адмирал Е. И. Алексеев, узнав об этом, категорически запретил ставить сети, дабы японцы не истолковали оборонительные меры как подготовку к боевым действиям. Японцы действовали иначе — инициативно, целеустремленно и коварно.

Русско-японская война началась в ночь на 27 января 1904 г. внезапным нападением японского Соединенного флота на русскую эскадру в Порт-Артуре и отряд кораблей, находившихся в Чемульпо. Главные силы под командованием вице-адмирала Х. Того действовали на порт-артурском направлении, а эскадра контр-адмирала Уриу — против Чемульпо. Замысел Х. Того предусматривал нанесение внезапного удара по кораблям, стоявшим на внешнем рейде Порт-Артура, ночью — миноносцами, а с рассветом — корабельной артиллерией броненосцев и крейсеров.

Перед выходом в море вице-адмирал Х. Того собрал командиров, проинструктировал их и выдал каждому план рейда Порт-Артура с указанием мест стоянки русских кораблей. Для атаки русских кораблей Х. Того выделил пять отрядов миноносцев, из них три (10 миноносцев) были направлены к Порт-Артуру и два отряда (8 мино-

---

<sup>1</sup>Разрыв дипломатических отношений между Россией и Японией произошёл 24 января 1904 г.



*Крейсер «Паллада»*

носцев) — к порту Дальний. Посылка части миноносцев к Дальнему, в залив Талиенвань (Даляньвань), была предпринята на случай перехода туда в последний момент некоторых кораблей русской эскадры.

Эскадра вице-адмирала Х. Того, вышедшая из Сасебо, к Порт-Артуру подошла в ночь на 27 января. Первыми атаковать русские корабли должны были миноносцы. При переходе к Порт-Артуру японские миноносцы, шедшие с выключенными огнями, обнаружили по отличительным огням русские дозорные эскадренные миноносцы «Бесстрашный» и «Расторопный» и уклонились от них незамеченными. Ориентируясь по маякам, которые не были потушены, и прожекторам русских кораблей, освещавших подходы к внешнему рейду Порт-Артура, они точно вышли к месту стоянки эскадры [1. С. 20].

Атака миноносцев началась в 23 ч. 30 мин 26 января и продолжалась свыше часа. Действовали они в составе трех отрядов: в первом и втором — по четыре миноносца, в третьем — два. Каждый отряд атаку выполнял самостоятельно и с довольно большими временными интервалами. Внутри тактических групп не было согласован-

ности ни в маневрировании, ни в торпедной стрельбе, что не могло не сказаться на результатах атаки. Цели для атаки командиры миноносцев выбирали сами и в атаку выходили поодиночке.

Русские корабли обнаружили японские миноносцы уже после того, как первый из них атаковал эскадренный броненосец «Ретвизан» и добился попадания в него одной торпеды. «Ретвизан», а вслед за ним и другие корабли открыли по японским миноносцам интенсивный артиллерийский огонь. Однако общего сигнала об отражении атаки не было, поэтому стрельба в целом носила беспорядочный характер и была недостаточно эффективной.

Всего японцы выпустили 16 торпед, некоторые из них оказались с невынутой предохранительной чекой. В цель попали три торпеды, повредившие эскадренные броненосцы «Ретвизан», «Цесаревич» и крейсер 1 ранга «Палладу». Именно эти корабли при отражении атаки включили прожекторы, что, по заявлению японцев, облегчало им выход на цель [1. С. 20—22].

Таким образом, в результате ночной атаки были выведены из строя на полгода три корабля, причем два из них — «Ретвизан» и «Цесаревич» — являлись самыми сильными броненосцами в составе эскадры.

Продолжением ночной атаки японских миноносцев стал бой русской эскадры с японским флотом на следующее утро, 27 января. Вице-адмирал Х. Того, не зная результатов атаки миноносцев, которые к тому времени ушли к побережью Кореи, подошел с главными силами флота к Порт-Артуру. Флот противника состоял из шести эскадренных броненосцев, пяти броненосных крейсеров и четырех крейсеров. Придавая большое значение предстоящему бою, Того поднял на флагманском корабле «Микаса» сигнал: «В этом сражении лежит решительная победа или поражение; пусть каждый старается изо всех своих сил» [2. Т. I. С. 62].

В это время русские корабли все также находились на внешнем рейде на якорю. Поврежденные броненосцы «Ретвизан» и «Цесаревич» и крейсер «Паллада», пытавшиеся войти в гавань во время отлива, сели на мель недалеко от берега. О. В. Старка на эскадре не было: он находился на



берегу на докладе у адмирала Е. И. Алексеева. Таким образом, обстановка и на этот раз благоприятствовала японцам.

В 11 ч 7 мин японская эскадра подошла на дистанцию в 46,5 кб и открыла огонь. Русские корабли начали сниматься с якоря, чтобы на ходу вступить в бой с противником, но по приказанию наместника — «Ожидать начальника эскадры; с якоря не сниматься» [5. Кн. I. С. 238] — вынуждены были остаться в прежнем положении. Только в 11 ч 14 мин, когда вице-адмирал Старк вернулся с берега, корабли снялись с якоря под огнем противника и, построившись в кильватерную колонну, пошли на сближение с неприятелем, ведя огонь из носовых орудий. Открыли огонь и поврежденные корабли, стоявшие на мели. Около 11 ч 23 мин эскадра легла на контркурс с японскими кораблями и открыла по ним огонь всем правым бортом. Так как бой происходил на внешнем рейде Порт-Артура, то в нем могли принять участие и береговые батареи, но огонь они открыли с большим опозданием (в 11 ч 30 мин). Такая несогласованность между флотом и крепостью объясняется тем, что крепость была подчинена армейскому командованию и в условиях мирного времени не была подготовлена к совместным действиям с флотом.

Однако огонь береговых батарей сыграл положительную роль. Вице-адмирал Того, не желая рисковать кораблями, отказался от выполнения намеченной задачи: в 11 ч 45 мин повернул эскадру на юг и вышел из боя. Русская эскадра не стала преследовать противника и вернулась на место якорной стоянки.

Японская официальная история войны не дает определенных объяснений причин, побудивших Х. Того отказаться от продолжения боя. Правда, в первом томе труда «Описание военных действий на море в 37 — 38 гг. Мейдзи», составленном японским морским генеральным штабом, имеется на этот счет следующее пояснение: «Адмирал Того, опасаясь атаки неприятельских миноносцев, приказал <...> отступить на юг с большой скоростью и затем направиться к мысу Шантунг (Шаньдунский п-ов. — *Авт.*)» [2. Т. I. С. 67—68].

Действительно, в этом бою русские миноносцы дважды пытались выйти в атаку, но оба раза, не дойдя до дис-

танции торпедного выстрела, возвращались. В условиях дневного боя при хорошей видимости и возможности стрелять торпедами с дистанции не более 7—8 кб рассчитывать на успешную торпедную атаку не приходилось. Указание в японских источниках на то, что Х. Того поспешил выйти из боя из-за опасения атак миноносцев, вряд ли соответствует действительности. Более вероятно другое: он полагал, что ночная атака японских миноносцев прошла с большим успехом и он без особого усилия и риска уничтожит остатки русской эскадры артиллерийским огнем своих эскадренных броненосцев и крейсеров; однако, встретившись с решительным отпором со стороны кораблей и береговых батарей, побоялся продолжать бой в зоне действия крепостной артиллерии и поспешил выйти из боя. Маневром на юг вице-адмирал Х. Того рассчитывал, возможно, увлечь за собой русскую эскадру в открытое море и там навязать ей бой на выгодных для себя условиях. Но поскольку русские корабли не последовали за противником, японцы ушли к побережью Кореи.

Бой 27 января занимает особое место в русско-японской войне. Это был первый эскадренный бой, в котором встретились главные силы флотов. И хотя он был непродолжительным (около 40 мин) и не носил решающего характера, но все же позволил сделать важный вывод об эффективных дальностях стрельбы корабельной артиллерии. Японцы открыли огонь с дистанции 46,5 кб, затем она была уменьшена до 36 кб; на этой дистанции эскадры в основном и вели бой. Лишь отдельные русские корабли сближались с противником до 17 — 19 кб, а крейсер 2 ранга Н. О. Эссена, особенно отличившегося в этом бою, подходил к японцам на расстояние 15 кб.

За время боя русские корабли выпустили по противнику 2207 снарядов, береговые батареи — 2151 снаряд, преимущественно 75-мм (1122 снаряда) и 152-мм (762 снаряда) калибров, и добились 11 попаданий, что составляет 2,14%. Японцы добились 38 попаданий в русские корабли, из них 14 — в броненосцы, 21 — в крейсера, 3 — в минный заградитель и канонерскую лодку, стоявшие в порту. Бой показал, что японские корабли на больших дистанциях стреляют лучше, чем русские, которые в ходе

боевой подготовки в мирное время стрельбы отрабатывали на дистанциях не более 30 кб [1. С. 23].

Одновременно с попыткой уничтожить русскую эскадру в Порт-Артуре японское командование направило передовой отряд 1-й армии (3000 человек) в Чемульпо с задачей захватить Сеул — столицу Кореи. Его действия обеспечивала эскадра контр-адмирала Уриу (броненосный крейсер, пять легких крейсеров, восемь миноносцев и три транспорта). Утром 26 января она была уже на подходе к Чемульпо [1. С. 25].

Крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец», находившиеся здесь, оказались в западне. Они не могли даже связаться с Порт-Артуром и получить оттуда необходимую информацию, так как японцы заблаговременно прервали телеграфное сообщение с портами Кореи. Поэтому командир «Варяга» капитан 1 ранга В. Ф. Руднев, являвшийся старшим, 26 января направил в Порт-Артур канонерскую лодку «Кореец» для выяснения обстановки и получения указаний от наместника. Но как только «Кореец» под командованием капитана 2 ранга Г. П. Беляева вышел в море, путь ему преградила японская эскадра. Силы были слишком неравные, канонерская лодка вынуждена была вернуться в Чемульпо. В тот момент, когда «Кореец» поворачивал на обратный курс, японские миноносцы атаковали его, но выпущенные с дистанции 1—2 кб торпеды не достигли цели.

Вскоре после возвращения «Корейца» в Чемульпо японские транспорты под охраной миноносцев приступили к высадке войск, а крейсера держались недалеко от входа в порт. На следующий день, в 8 утра, японский адмирал официально уведомил командира «Варяга» о начале военных действий и предъявил ему ультиматум с требованием покинуть Чемульпо, а в противном случае угрожал атаковать русские корабли на рейде порта.

В связи с угрозой захвата кораблей капитан 1 ранга Руднев принял решение прорываться в Порт-Артур. Предвидя неизбежность боя с превосходящими силами противника, перед выходом в море он обратился к личному составу крейсера со следующими словами: «...Мы не сдадим ни кораблей, ни самих себя и будем сражаться до

последней возможности и до последней капли крови»<sup>1</sup>. Личный состав крейсера с большим энтузиазмом встретил слова командира, призывавшего их с честью выполнить свой воинский долг и постоять за честь русского оружия.

С неменьшим энтузиазмом и готовностью встретила весть о предстоящем бое и команда «Корейца». Оба корабля изготовились к бою, в 11 ч 20 мин снялись с якоря и покинули Чемульпо, на выходе из которого их ожидала японская эскадра. В 11 ч 45 мин контр-адмирал Уриу поднял сигнал с предложением сдаться; не получив никакого ответа, приказал открыть огонь, сосредоточив его на крейсере «Варяг». Когда дистанция уменьшилась до 45 кб, «Варяг» также открыл огонь по противнику.

Напряженный бой продолжался 45 минут. В этом ожесточенном бою артиллеристы крейсера «Варяг», ведя огонь на два борта, повредили кормовую башню и разрушили ходовой мостик броненосного крейсера «Асама», нанесли повреждения двум другим крейсерам и потопили миноносец. Но и сам «Варяг» получил серьезные повреждения: была выведена из строя большая часть артиллерии, рулевое устройство, через пять подводных пробоин в трюм поступала вода. Корабль начал крениться на левый борт. На крейсере было много убитых и раненых. Крейсер не мог дальше продолжать бой, и капитан 1 ранга Руднев принял решение вернуться в Чемульпо. Русские моряки, верные лучшим традициям отечественного флота, оказавшись в безвыходном положении, уничтожили свои корабли, но не сдали их врагу: «Варяг» был затоплен своей командой, а канонерская лодка «Кореец» взорвана. Экипаж героического крейсера «Варяг» вписал новую замечательную страницу в историю русской морской славы.

Советское правительство высоко оценило воинскую доблесть и храбрость экипажа крейсера «Варяг». В день 50-летия этого выдающегося подвига русских моряков все оставшиеся в живых члены экипажа крейсера «Варяг» указом Президиума Верховного Совета СССР были награждены медалями «За отвагу», а на могиле командира

---

<sup>1</sup> Цит. по: Боевая летопись русского флота. М., 1948. С. 268.

прославленного крейсера В. Ф. Руднева был воздвигнут памятник<sup>1</sup>.

Потеря крейсера «Варяг» и двух канонерских лодок — «Кореец» и «Манджур» (в Шанхае), тяжелые повреждения двух сильнейших броненосцев эскадры — «Цесаревича» и «Ретвизана», крейсера «Паллада» привели к существенному ослаблению русских морских сил на Дальнем Востоке, к еще большему изменению соотношения сил в пользу японцев. Именно этот фактор и оказал решающее влияние на развитие событий в начальный период войны: японцы получили возможность практически беспрепятственно перевозить свои войска на материк.

Высадка войск 1-й японской армии проводилась в корейских портах Чемульпо и Цинампо (Немпхо). Сосредоточение войск в Корее закончилось в марте 1904 г., после чего они начали выдвигаться к р. Ялу (Китай) для последующего наступления на ляоянско-мукденском направлении.

Усилия японского флота в этот период были направлены на обеспечение перевозки войск на материк. Корабли конвоировали транспорты с войсками, вели активные действия против Порт-Артура, в котором укрылась русская эскадра. Борьба за Порт-Артур, имевший важное оперативно-стратегическое значение, стала одним из центральных событий Русско-японской войны и потребовала с обеих сторон огромного напряжения сил и в конечном счете во многом определила дальнейший ход и исход войны в целом. В обороне Порт-Артура большую роль играл русский военно-морской флот, для которого эта задача стала главной.

24 февраля в Порт-Артур прибыл вице-адмирал С. О. Макаров. Он ознакомился с положением дел на эскадре и в базе и разработал новый план боевых действий. В общих чертах план сводился к следующему:

до вступления в строй поврежденных кораблей главная задача флота сводилась к противодействию высадкам войск противника на Квантунском п-ве постановкой активных минных заграждений;

---

<sup>1</sup> *Аммон Г. А.* Морские памятные даты. М., 1987. С. 162.



*После боя у Чумульо. Итальянские моряки  
принимают раненых с крейсера «Варяг»*

по мере выполнения намеченных оборонительных мероприятий надлежало постепенно расширять масштабы деятельности флота, сначала операциями миноносцев и крейсеров, а с исправлением броненосцев — и главными силами;

учитывая преимущество неприятеля в силах, флот должен стремиться удержать господство в ближайших к Квантуну водах, частыми и внезапными нападениями на коммуникации противника задержать высадку войск на материк;

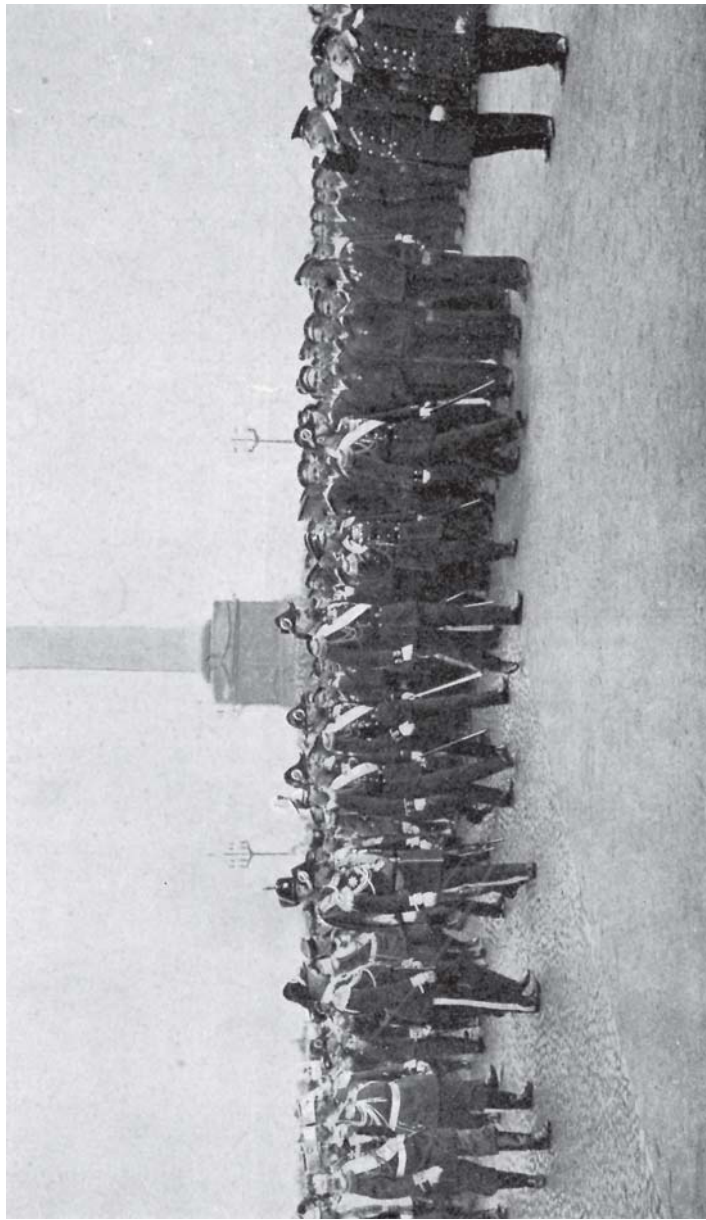
отрядом владивостокских крейсеров организовать крейсерство в Корейском проливе против морских воинских перевозок и набеговые действия на побережье Японии для отвлечения части сил неприятельского флота.

План, разработанный Макаровым, учитывал состояние русского флота, ослабленного в первые дни войны, но в то же время имел в виду и перспективы его усиления, прежде всего за счет введения в строй поврежденных кораблей. Поэтому вначале С. О. Макаров ставил оборонительные задачи, а затем, по мере усиления флота, — активные наступательные. Конечная цель плана — принудить противника к генеральному сражению и завоевать господство в Желтом море. Таким образом, в основу составленного замысла использования сил Тихоокеанской эскадры была положена идея активных наступательных действий, что целиком соответствовало духу принципов С. О. Макарова. «Мое правило, — писал он, — если вы встретите слабейшее судно, — нападайте, если равного себе, — нападайте и если сильнее себя — тоже нападайте, <...> продолжайте ваше нападение, пока не уничтожите неприятеля»<sup>1</sup>.

Желая как можно скорее перейти к активным действиям, С. О. Макаров 27 февраля 1904 г., т. е. через три дня после прибытия в Порт-Артур, доносил главнокомандующему: «Я нахожу, что мы могли бы рискнуть — теперь же попробовать взять море в свои руки и, преднаметив, постепенно увеличивать район действий эскадры; я предусматриваю генеральное сражение, хотя благоразумие

---

<sup>1</sup> В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований // Морской сборник. 1886. № 3. С. 3.



*Встреча Николая II с экипажем «Варяга» и «Корейца»  
у Зимнего дворца*

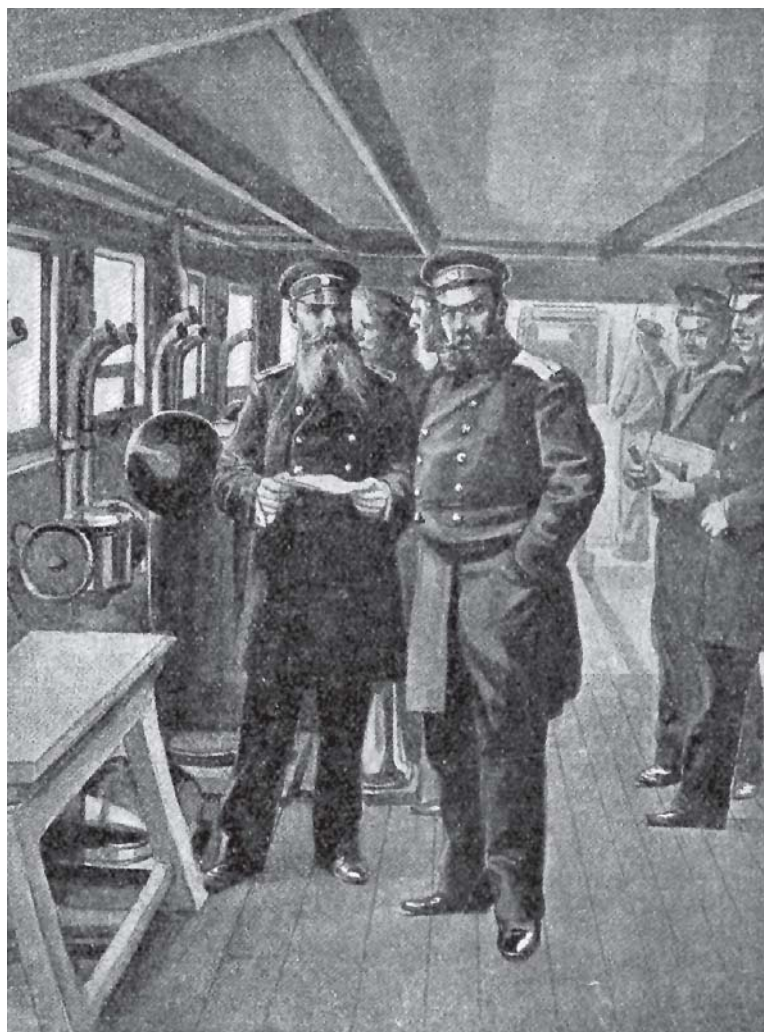


подсказывает, что теперь еще рано ставить все на карту...» [4. Кн. 1. Вып. 2. С. 69].

Стремление вице-адмирала С. О. Макарова к активным действиям нашло свое отражение не только в разработанном им плане, но и во всей его деятельности на посту командующего флотом на Тихом океане. Однако все инициативные начинания С. О. Макарова не находили, как правило, поддержки со стороны наместника. Адмирал Е. И. Алексеев категорически требовал сохранения флота, особенно броненосцев, и не допускал действий, которые хотя бы в какой-то степени были связаны с риском, так как, по его мнению, «результат боя со значительно превосходящими силами неприятеля грозит большими и крайне чувствительными потерями» [4. Кн. 1. Вып. 2. С. 72].

Возражал Е. И. Алексеев и против решения Макарова заменить неспособных командиров кораблей молодыми, энергичными, знающими свое дело офицерами без соблюдения правил «цензового» прохождения службы. Так было, в частности, при назначении капитана 2 ранга Н. О. Эссена на должность командира эскадренного броненосца «Севастополь», когда вице-адмирал С. О. Макаров, отстаивая свое право на подбор командиров кораблей, вновь вынужден был пойти на такую крайнюю меру, как просить «отчислить его от командования флотом, ибо в такой обстановке он не в силах исполнить возложенное на него поручение» [5. Кн. 1. С. 451]. Решительное поведение С. О. Макарова возымело действие. Главнокомандующий адмирал Е. И. Алексеев вынужден был согласиться с назначением Н. О. Эссена командиром «Севастополя».

Большое внимание С. О. Макаров уделял тактической подготовке кораблей и эскадры в целом. Он систематически выводил броненосцы и крейсера на внешний рейд для отработки совместного плавания, маневрирования в различных боевых строях и артиллерийских стрельб. Учитывая опыт артиллерийских боев, происходивших на дистанциях гораздо больше 15 кб, на которых ранее выполнялись в основном практические стрельбы, С. О. Макаров дал указание перегруппировать прицелы и переработать таблицы стрельбы на дистанции свыше 25 кб.



*Вице-адмирал С. О. Макаров, отдающий приказы  
на броненосце «Петропавловск»*

Все мероприятия, проводившиеся по указанию С. О. Макарова, отличались продуманностью, целеустремленностью и последовательностью. Личный состав эскадры верил в их положительные результаты. С. О. Макаров вместе с тем не забывал и об изучении обстановки на театре. Он организовал систематическую разведку вдоль побережья, для чего использовал главным образом эскадренные миноносцы. При выполнении разведки им нередко приходилось вступать в бой с превосходящими силами противника.

Так, 26 февраля русские эскадренные миноносцы «Решительный» и «Стерегающий», возвращаясь из разведки, недалеко от Порт-Артура обнаружили четыре японских эсминца (эскадренных миноносца) и вынуждены были вступить с ними в бой. Ведя неравный бой, «Решительный» и «Стерегающий» стремились прорваться в Порт-Артур. «Решительному» это удалось. Весь огонь противник сосредоточил на «Стерегающем», которым командовал лейтенант А. С. Сергеев. Бой продолжался около часа. Эскадренный миноносец потерял ход, но огонь не прекратил. «Стерегающий» нанес серьезные повреждения двум японским эскадренным миноносцам — «Сазанами» и «Акебоно», причем в «Акебоно» попало 27 снарядов. После того как на «Стерегающем» вышла из строя вся артиллерия, через подводные пробоины вода стала поступать внутрь корпуса, погиб командир корабля и почти весь экипаж (остались в живых четыре матроса, из них двое были тяжело ранены), японцы взяли его на буксир и пытались увести с собой. Однако им не удалось этого сделать. С. О. Макаров, узнав от командира «Решительного» о критическом положении «Стерегающего», перенес свой флаг на крейсер «Новик» и вместе с крейсером «Баян» полным ходом пошел ему на выручку. Но помощь оказалась запоздалой: в 10 ч 15 мин «Стерегающий» затонул [1. С. 32—33; 2. Т. I. С. 101—103].

Отмечая героизм личного состава «Стерегающего», нельзя не указать и на ошибку, допущенную С. О. Макаровым: посылка эсминцев в разведку без надлежащего боевого обеспечения их действий в условиях постоянного крейсирования кораблей противника вблизи Порт-Артура

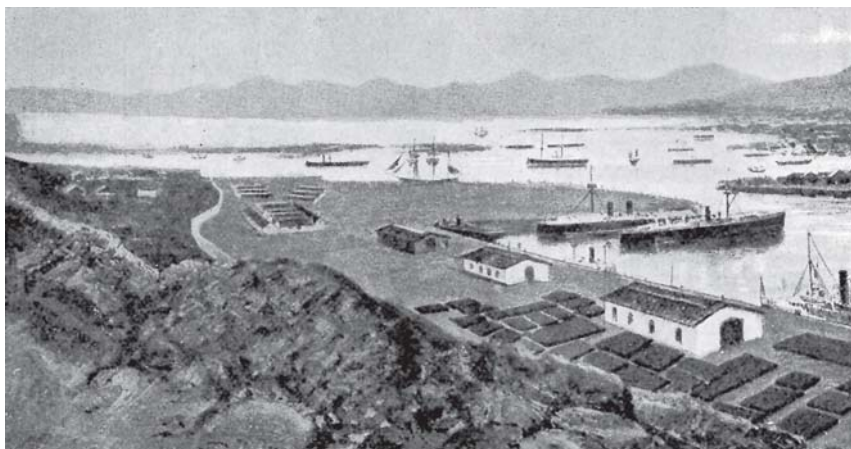


*Бой порт-артурской батареи с японской эскадрой*

являлась необоснованным риском. Из гибели «Стережущего» С. О. Макаров сделал правильные выводы, и в дальнейшем разведывательная деятельность кораблей обеспечивалась силами прикрытия.

Проведенные С. О. Макаровым мероприятия по боевой подготовке значительно укрепили боеспособность сил флота и подняли дух личного состава. Повышение боеспособности флота и постепенный переход его к активным действиям позволили создать реальную угрозу японским коммуникациям, по которым перевозились войска в северо-западные порты Кореи. В связи с этим японское командование решило затопить суда на подходе фарватера к Порт-Артуру, чтобы блокировать выход русских кораблей с внутреннего рейда, а затем уничтожить их там корабельной артиллерией. Первая попытка загородить выход из Порт-Артура была предпринята в ночь на 11 февраля 1904 г. Пять пароходов противника, нагруженных каменным балластом, в сопровождении своих миноносцев подошли к Порт-Артуру, но, встреченные сильным огнем береговых батарей, они не выполнили поставленную задачу. Три из них не дошли до назначенного места и выбросились на берег, а два были затоплены в стороне от фарватера. Не дали желаемых результатов и две последующие попытки (14 марта и 20 апреля 1904 г.) загородить выход из Порт-Артура.

Таковыми же безуспешными оказались и обстрелы японскими кораблями внутреннего рейда Порт-Артура. В феврале они дважды (26 и 27 февраля) обстреливали крепость с моря. Корабли неприятеля маневрировали обычно в пределах «мертвых» (непростреливаемых) секторов береговой артиллерии и вели огонь по внутреннему рейду с дистанции около 90 кб. Для отражения артиллерийских атак вице-адмирал С. О. Макаров организовал ответную стрельбу эскадренными броненосцами «Ретвизан» и «Победа». Огонь они вели из бухты перекидным методом через Ляотешаньские высоты. Для придания орудиям нужного угла возвышения на кораблях создали крен. На горе Ляотешань и других высотах были развернуты наблюдательные и корректировочные артиллерийские посты, снабженные специальными морскими картами, разбитыми на квадра-



ты. При появлении японских кораблей с постов флажками, поднятыми на сигнальной вышке, сообщали на «Ретвизан» и «Победу» номер квадрата и направление движения противника. На основании этих данных корабли открывали огонь по заранее пристрелянным квадратам.

Для отражения атак японских кораблей наряду с корабельной артиллерией, по указанию С. О. Макарова, использовалось также минное оружие: минный заградитель «Амур» в районе маневрирования кораблей противника, в трех милях к югу от Ляотешаня, выставил минное заграждение. Встретив организованный отпор, японское командование вынуждено было отказаться от артиллерийских обстрелов Порт-Артура с моря.

Неудачные попытки запереть русские корабли в Порт-Артуре поставили план высадки 2-й японской армии на Квантунский п-ов под угрозу срыва. Поэтому командование противника всеми средствами стремилось предотвратить выход эскадры из Порт-Артура. С этой целью в конце марта 1904 г. японцы приступили к постановке минных заграждений на внешнем рейде Порт-Артура. Мины ставились с миноносцев ночью. Для борьбы с минной опасностью по распоряжению С. О. Макарова было усилено наблюдение за внешним рейдом и организовано боевое траление катерами и специально приспособленны-



*Панорама Порт-Артура*

ми для этой цели минными крейсерами «Всадник» и «Гайдамак».

Противоминная оборона выходивших в море кораблей осуществлялась двумя методами: предварительным тралением фарватера и проводкой кораблей непосредственно за тралами. Однако далеко не все выходы в море (особенно срочные) обеспечивались мероприятиями противоминной обороны. Систематического траления как обязательной меры боевой деятельности сил флота еще не существовало. Поэтому опасность прорыва кораблей на минах не исключалась. Одной из первых жертв минного оружия на Дальнем Востоке стал флагманский корабль вице-адмирала С. О. Макарова эскадренный броненосец «Петропавловск». При срочном выходе эскадры на внешний рейд 31 марта 1904 г. он наскочил на поставленные накануне японские мины, подорвался и погиб. Одновременно с ним подорвался на мине, но остался на плаву эскадренный броненосец «Победа». Вице-адмирал С. О. Макаров и большинство личного состава «Петропавловска» погибли. Смерть С. О. Макарова явилась тяжелой утратой для моряков русского флота.

Вице-адмирал Степан Осипович Макаров — совершенно уникальная личность в истории российского флота. В нем органически сочетались талант выдающегося фло-

товодца и крупного ученого, внесшего большой вклад в развитие кораблестроения и морского оружия, в организацию боевой подготовки флота и военно-морское искусство, в обучение и воспитание моряков, в изучение Мирового океана и исследование Арктики и многие другие отрасли науки и военно-морской техники. Даже трудно сказать, в какой из областей знаний и военно-морского дела в наибольшей степени проявился его талант.

С. О. Макаров как флотоводец формировался в последней четверти XIX в., когда во многих морских державах, в том числе и в России, происходил стремительный качественный скачок в развитии материальной базы вооруженной борьбы на море; бурно развивались кораблестроение, вооружение и военно-морская теоретическая мысль. Теоретические взгляды и практическая деятельность С. О. Макарова как флотоводца базировались на лучших традициях передовой национальной школы военно-морского искусства.

С. О. Макарова отличали глубокое знание всех областей военно-морского дела, государственный подход при рассмотрении всех вопросов, связанных со строительством военно-морского флота и укреплением его боеспособности, широкий военный кругозор и научное обоснование решения стратегических и тактических задач, которыми ему приходилось заниматься на протяжении всей службы.

Отличительными чертами его характера и морального облика были исключительное трудолюбие и высокая трудоспособность, честность, принципиальность и умение защищать и отстаивать свои взгляды, не боясь реакции начальства, смелый новаторский подход к решению всех вопросов и постоянный поиск неординарных решений, высокая требовательность к себе и подчиненным и постоянная забота о них, особенно о матросах.

Для творчества С. О. Макарова в области строительства флота и военно-морского искусства характерным был широкомасштабный комплексный подход к решению всех проблем, определяющий уровень военно-морской мощи государства. А спектр компонентов военно-морской мощи широк: состав сил, боевых и технических средств флота;





*Вице-адмирал Н. И. Скрьдлов*

базирование кораблей; боевая подготовка; организация корабельных сил; обучение и воспитание личного состава; военно-морское искусство, и прежде всего тактика ведения морского боя с применением различных видов оружия, и др. И пожалуй, нет такой области военно-морского дела, в которую Степан Осипович не внес бы что-то свое, новое.

Преждевременная гибель С. О. Макарова не позволила полностью реализовать план активных действий Тихоокеанской эскадры. С его гибелью и дальнейшим ослаблением эскадры активные действия русского флота в Желтом море прекратились. Вступивший 2 апреля во временное командование эскадрой адмирал Е. И. Алексеев (назначенный 1 апреля вместо С. О. Макарова вице-адмирал Н. И. Скрыдлов, командовавший до этого Черноморским флотом, в Порт-Артур так и не прибыл) усилил флота полностью переключил на оборону крепости.

После занятия Кореи японское командование в апреле начало подготовку к высадке 2-й армии на Ляодунский п-в. Близость места высадки к Порт-Артуру и реальная угроза со стороны русской эскадры заставили противника усилить действия своего флота против крепости. В конце апреля началась ближняя блокада Порт-Артура. В качестве временной базы блокадных сил японское командование использовало о-ва Личаншаньледао (Эллиот), расположенные недалеко от Порт-Артура.

Блокада велась следующим способом. В непосредственной близости от Порт-Артура находились в дозоре миноносцы, а в 10 — 20 милях от них — отряд поддержки из крейсеров. Основные силы флота (эскадренные броненосцы и броненосные крейсера) находились обычно в районе о-вов Личаншаньледао или в шхерах северо-западной Кореи. Днем крейсера держались в зоне видимости Порт-Артура, а на ночь отходили мористее, оставляя на внешнем рейде дозор из миноносцев. Связь между блокадным отрядом и основными силами флота осуществлялась по радио, что давало возможность японскому командованию своевременно реагировать на изменение обстановки в случае выхода в море русских кораблей. Чтобы затруднить деятельность блокированных кораблей, противник поста-

вил на внешнем рейде новые минные заграждения. Всего за время блокады Порт-Артура японский флот выставил около 1300 мин.

В целях борьбы с минной опасностью русские моряки в мае 1904 г. организовали систематическое траление, для чего был создан специальный отряд — «тральный караван», состоявший из семи самоходных шаланд, шести катеров и двух пароходов. Отряду траления придавались четыре миноносца, в задачу которых входила защита тралящих кораблей от возможных атак противника<sup>1</sup>. Каждый выход кораблей в море стал предваряться тралением фарватера. Это дало возможность кораблям русской эскадры, несмотря на серьезную минную опасность, действовать за пределами акватории базы почти вплоть до падения Порт-Артура в декабре 1904 г. Таким образом, русский флот одним из первых применил в боевой практике способы траления, положившие начало новому виду боевого обеспечения деятельности сил флота — противоминной обороне.

В борьбе с блокадными силами флота противника русские моряки умело использовали минное оружие: за время обороны Порт-Артура они выставили 1442 мины. Примером наиболее успешного использования минного оружия является постановка мин минным заградителем «Амур». Командир «Амура» капитан 2 ранга Н. Ф. Иванов, изучив обычные пути движения японского флота к Порт-Артуру, днем 1 мая, воспользовавшись туманом, вышел в море и произвел скрытную минную постановку. Выход «Амура» и постановку мин обеспечивали шесть миноносцев, два из которых имели тралы. Заграждение из 50 мин было поставлено в 10,5—11 милях от Порт-Артура в одну линию длиной 12,5 кб поперек вероятных курсов движения кораблей противника. С учетом приливно-отливных течений мины ставились с углублением 11 фунтов (3,35 м) ниже уровня малой воды. Расчет командира минного заградителя полностью оправдался. На этих минах 2 мая подорвались и погибли два японских броненосца — «Хацусе» и «Ясима» [3. Ч. II.

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Ч. 1: Описания к картам. С. 689.

С. 63—64]. Таким образом, благодаря искусным действиям командира корабля капитана 2 ранга Н. Ф. Иванова и высокому мастерству минеров скрытно поставленное минное заграждение обеспечило русскому флоту крупный успех в борьбе с блокирующим флотом противника. Совсем иначе этот успех представил контр-адмирал В. К. Витгефт, вступивший в командование эскадрой в конце апреля, после убития адмирала Алексева из Порт-Артура в Мукден. В донесении от 2 июня он полностью приписал его себе, а о командире «Амура» как инициаторе этой постановки и исполнителе ее даже не упомянул.

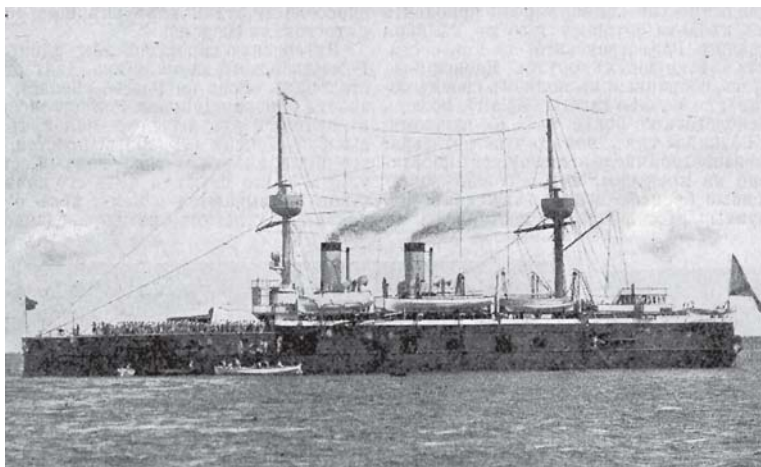
Гибель броненосцев «Хацусе» и «Ясима» далеко не исчерпывает потерь противника на минных заграждениях. Только за время обороны Порт-Артура (27.1 — 20.12.1904 г.) японский флот потерял на русских минах 12 боевых кораблей<sup>1</sup>. Эти потери показывают, что японское командование не смогло организовать надежную противоминную оборону блокирующих сил своего флота.

Широкое использование морских мин у Порт-Артура со всей очевидностью показало, что применение минного оружия в системе блокадных действий в корне изменило как характер блокады, так и способы борьбы с ней по сравнению с парусным флотом. Оно позволило усилить блокадные действия, но в то же время расширило возможности и блокируемого флота в борьбе с противником. Блокадные и контрблокадные действия приобрели характер систематической боевой деятельности, требовавшей от каждой из сторон большого напряжения сил.

22—30 апреля 2-я японская армия (около 40 тыс. человек при 216 орудиях), высадившись на северо-восточном побережье Квантунского п-ва, в районе Бицзыво, вышла в тыл Порт-Артура. Развивая наступление на юг, она захватила Кинчжоуские позиции, порт Дальний и отрезала гарнизон Порт-Артура от главных сил русской армии, развернутой в Маньчжурии. Подойдя вплотную к крепости, японцы высадили ее с суши и одновременно приступили к обстрелу русских кораблей из дальнобойной артиллерии.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. М., 1963. Т. I. С. 197.



*Броненосец «Император Александр II»*

В связи с угрозой уничтожения кораблей Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре командование приняло решение о перебазировании их во Владивосток. Выход кораблей из базы осложнялся большой минной опасностью. С начала июня катера и специально приспособленные землечерпательные шаланды почти ежедневно тралили акваторию внешнего рейда и фарватера.

Первая попытка прорваться во Владивосток была предпринята 10 июня 1904 г. Корабли вышли на внешний рейд и в 14 ч начали движение за тралящим караваном. Однако через три часа, заметив на горизонте японский флот, контр-адмирал В. К. Витгефт приказал повернуть обратно, так как посчитал обстановку невыгодной для боя. При входе на рейд броненосец «Севастополь» подорвался на mine и получил повреждения.

Повторный выход эскадры в море был назначен на 28 июля. В ее состав были включены шесть эскадренных броненосцев (из них «Ретвизан» имел повреждение), четыре крейсера и восемь эскадренных миноносцев. Временно исполняющий должность командующего эскадрой контр-адмирал В. К. Витгефт держал свой флаг на эскадренном броненосце «Цесаревич». Для содействия ее прорыву предусматривался выход четырех крейсеров из Владивостока в север-

## Соотношение мощи корабельной артиллерии в Желтом море

Флот	Калибр орудий, мм						Всего орудий
	305, 254, 228, 203						
	Всего орудий	Тем стрельбы, число выстрелов из орудия в минуту	Общее число выстрелов в минуту	Масса, кг		Всего орудий	
Металла, выбрасываемого в минуту				Взрывчатого вещества, выбрасываемого в минуту			
Русский	23	0,33	8	2106	52	67	
Японский	27	1,0	27	4274	598	143	
Соотношение	1:1,13	1:3,0	1:3,37	1:2,0	1:11,5	1:2,13	

Примечание. Таблица составлена по фатическим данным источника: Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II. С. 20—21.

ную часть Корейского пролива. Они должны были отвлечь на себя эскадру вице-адмирала Х. Камимура, которая находилась в районе Корейского пролива. Но из-за отсутствия связи между Порт-Артуром и Владивостоком русское командование не смогло согласовать время выхода крейсеров для выполнения поставленной задачи.

Силы японского флота (командующий вице-адмирал Х. Того), маневрировавшие на подходах к Порт-Артуру, состояли из 4 эскадренных броненосцев, 4 броненосных крейсеров и 18 эскадренных миноносцев. Японцы превосходили русских не только в соотношении численности кораблей, но и в мощи артиллерийского вооружения (табл. 12).

Несмотря на превосходство противника, матросы и офицеры верили в успешный исход боя. Командир броненосца «Севастополь» капитан 1 ранга Н. О. Эссен в сво-

**Тихоокеанской эскадры и японского флота в бою  
28 июля 1904 г.**

					Итого			
152, 120					Всего орудий	Общее число выстрелов в минуту	Масса, кг	
Темп стрельбы, Число выстрелов из орудия в минуту	Общее число выстрелов в минуту	Масса, кг						
		Металла, выбрасываемого в минуту	Взрывчатого вещества, выбрасываемого в минуту					
1,5	101	3953	71	90	109	6041	123	
2,0	286	11726	1658	170	313	16 000	2256	
1:1,33	1:2,7	1:2,9	23,3	1:1,9	1:2,9	1:2,6	1:18,3	

ем описании боя отмечал, что «на большинстве судов можно было... наблюдать подъем духа, желание сразиться с неприятелем и нанести ему возможно больший вред» [4. Кн. 1. Вып. 6. С. 124].

Однако эскадра еще до выхода в море была поставлена в трудное положение. Контр-адмирал В. К. Витгефт не разработал план боя на случай встречи с противником и ограничился лишь постановкой общей задачи: избегая боя, прорываться во Владивосток. Утром 28 июля эскадра снялась с якоря и вслед за тралящим караваном вышла в море. Корабли шли строем кильватера: в голове — броненосцы, за ними крейсеры, а на траверзе флагманского корабля — эскадренные миноносцы.

В 10 ч 30 мин эскадра, двигаясь со скоростью 10 узлов, легла на курс 135°. Японские дозорные корабли, постоянно державшиеся возле Порт-Артура, обнаружили вы-

ход ее и донесли об этом вице-адмиралу Х. Того, находившемуся с главными силами (четыре эскадренных броненосца и два броненосных крейсера) в районе о-ва Раунд.

В 11 ч 30 мин главные силы японского флота, следуя курсом 225°, появились в видимости русской эскадры. Замысел Х. Того состоял в том, чтобы охватить голову эскадры, сосредоточенным огнем вывести из строя флагманский корабль и дезорганизовать тем самым управление эскадрой. В 12 ч 20 мин, когда дистанция сократилась до 78 кб, японские броненосцы открыли огонь. Русские корабли ответили огнем с дистанции 65—70 кб. Контр-адмирал В. К. Витгефт вместо решительной атаки противника пытался уклониться от боя.

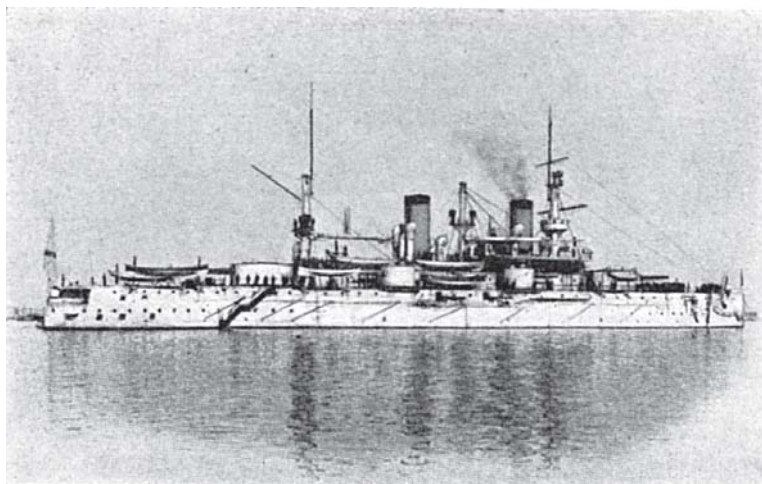
Не лучше маневрировал и вице-адмирал Х. Того. Пытаясь охватить голову русской эскадры, он неудачно рассчитал маневр и оказался у нее за кормой. В результате расстояние между эскадрами увеличилось настолько, что стрельба прекратилась.

Первая фаза боя ни одной из сторон не дала существенных результатов; бой велся на больших дистанциях, поэтому стрельба не отличалась высокой точностью. Но русская эскадра оказалась в лучшем положении: противник оказался позади.

Оторвавшись от противника, В. К. Витгефт продолжал следовать прежним курсом и строем, приказав лишь увеличить ход до 15 узлов. Броненосцы не были перестроены в строй фронта, чтобы принять бой на отходе. Вскоре скорость пришлось снизить из-за отставания концевых кораблей; крейсера перешли на левый борт броненосцев — за предельные дальности стрельбы броненосцами противника.

Японские корабли, имея преимущество в скорости, в 16 ч 30 мин догнали русскую эскадру и на дистанции 40 — 45 кб вступили в бой на параллельных курсах. Японцы вели сосредоточенный огонь по флагманскому кораблю «Цесаревич», а русские — по броненосцу «Микаса», на котором держал свой флаг Х. Того. В течение часа бой протекал с переменным успехом. Был момент, когда вице-адмирал Того из-за серьезных повреждений флагманского корабля и большого расхода снарядов, запас которых подходил к концу, намеревался выйти из боя. Один из уча-





*Броненосец «Севастополь»*

стников боя так описывал этот эпизод: «На “Микасе” сперва замолчала кормовая башня, потом носовая и средняя 6" (6-дюймовые. — *Авт.*) пушки. Под конец стреляла только одна кормовая 6" пушка. При сближении видно было, что весь борт “Микасы” покрыт большими желтыми пятнами. Были ли пробоины — трудно сказать. На “Асахи” и “Фудзи” попадания были больше в середине. На “Фудзи” было несколько пожаров» [4. Кн. 1. Вып. 6. С. 124]. Но обстановка затем резко изменилась. «Цесаревич», по которому вели огонь почти все броненосцы противника, оказался в тяжелом положении. Временами его буквально засыпало снарядами, вызывающими пожары и серьезные разрушения. Около 17 ч осколками 12-дюймового снаряда были убиты В. К. Витгефт и флагманский штурман эскадры, находившиеся на верхнем мостике. В 17 ч 45 мин другой 12-дюймовый снаряд попал в боевую рубку «Цесаревича»; хотя броню он и не пробил, но осколки проникли в рубку через прорезь. Старший штурман и рулевой были убиты, остальные тяжело (в том числе и командир корабля) или легко ранены. Тело рулевого упало на штурвал, и поврежденный броненосец начал описывать циркуляцию влево. Часть кораблей, не получая

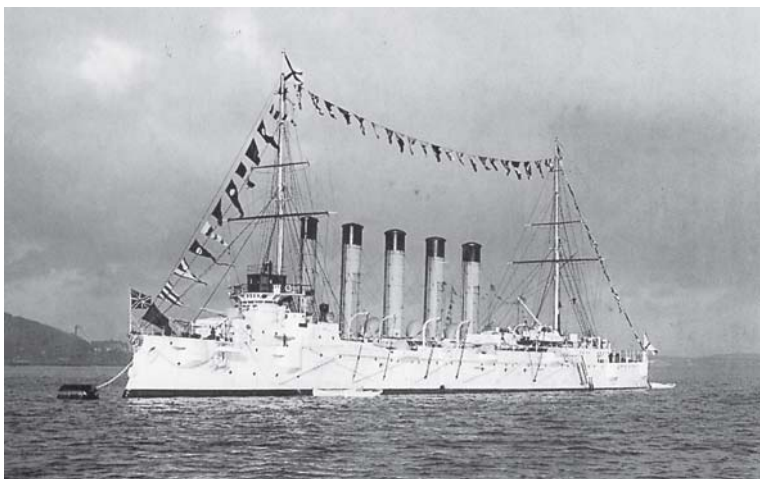
никаких сигналов, посчитали поворот за маневр флагмана и последовали за ним. Противник, воспользовавшись нарушением боевого порядка русской эскадры, усилил огонь. Создалась угроза уничтожения кораблей. Командир броненосца «Ретвизан», капитан 1 ранга Э. Н. Щенснович, правильно оценив создавшуюся обстановку и желая помочь эскадре, принял решение таранить противника. Этим смелым маневром он рассчитывал отвлечь огонь на себя, чтобы дать возможность остальным кораблям восстановить боевой порядок. Кроме того, представлялась возможность более эффективно использовать артиллерию среднего и малого калибров. И хотя «Ретвизану» не удалось нанести таранный удар, предпринятый им маневр значительно облегчил положение русской эскадры.

Матросы и офицеры мужественно держались в бою и честно выполняли свой воинский долг. «Настроение команды было прекрасное <...>. Было полное спокойствие, уверенность в своих силах, решимость драться насмерть», — доносил старший офицер «Полтавы» [4. Кн. 1. Вып. 6. С. 188].

Но контр-адмиралу П. П. Ухтомскому, вступившему в командование эскадрой, не удалось овладеть положением. Он фактически потерял управление эскадрой, и каждый корабль действовал по существу самостоятельно. К 18 ч стало совершенно очевидно, что русская эскадра бой проиграла. Контр-адмирал П. П. Ухтомский принял решение возвращаться в Порт-Артур.

С наступлением темноты японские корабли прекратили артиллерийский огонь и направились в Корейский пролив, чтобы перехватить там русскую эскадру, если она попытается продолжить прорыв во Владивосток. Против отходивших к Порт-Артуру кораблей Х. Того выслали миноносцы, которые из-за слабой подготовки к ночным действиям не смогли добиться успеха.

Большая часть Тихоокеанской эскадры (пять броненосцев, крейсер и два эскадренных миноносца) вернулись в Порт-Артур. Остальные корабли, имевшие различные повреждения, зашли в нейтральные порты, где были интернированы: броненосец «Цесаревич», эскадренные миноносцы «Беспощадный», «Бесстрашный», «Бесшумный» — в Циндао, крейсер «Аскольд» и эскадренный ми-

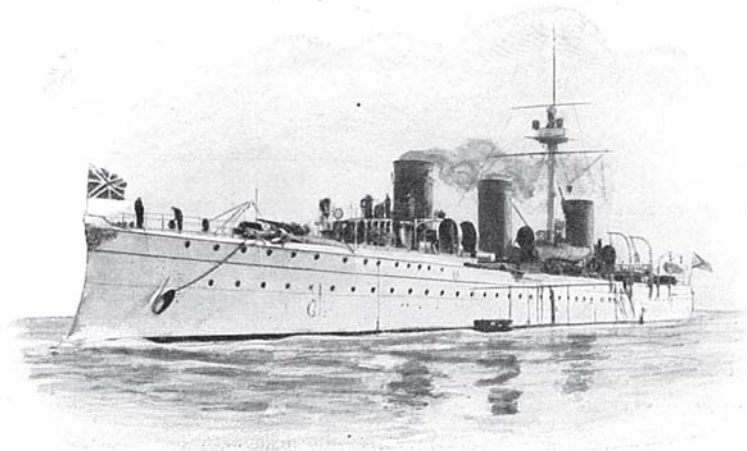


*Крейсер «Аскольд»*

ноносец «Грозовой» — в Шанхай, крейсер «Диана» — в Сайгон. Эскадренный миноносец «Бурный» 29 июля разбился на камнях близ мыса Чэншаньтоу. Эскадренный миноносец «Решительный», посланный в Джифу с донесением Алексееву о выходе эскадры, также был интернирован, а затем вероломно захвачен японцами. И только крейсер «Новик», обойдя Японские о-ва со стороны Тихого океана, пытался прорваться во Владивосток. Однако у южного побережья о-ва Сахалин он встретил два японских крейсера, вступил с ними в бой и после полученных повреждений был затоплен командой в Корсаковском порту.

После боя в Желтом море русская эскадра уже не могла вести активную борьбу с неприятельским флотом. Японский флот установил господство на море и мог теперь беспрепятственно перевозить войска и все виды снабжения для них на материк.

Корабли, вернувшиеся в Порт-Артур, стали по существу придатком крепости и использовались для усиления ее обороны. Поскольку крепость и находившиеся в ней войска и корабли представляли серьезную угрозу для фланга и тыла армии противника, действовавшей в Маньчжу-



*Крейсер «Новик»*

рии, японское командование стремилось любой ценой овладеть Порт-Артуром. Для захвата его с суши была выделена 50-тысячная армия с 400 орудиями. Одновременно усилилась блокада крепости с моря.

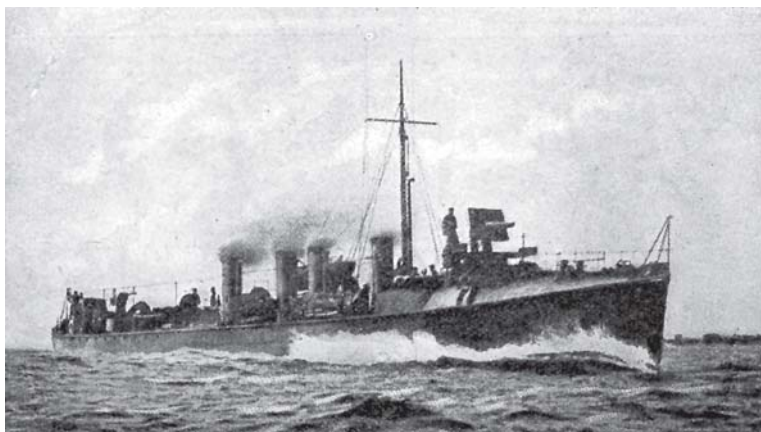
Несмотря на огромную работу по строительству фортификационных сооружений, проделанную русскими войсками и гражданским населением по инициативе и под руководством талантливоего командующего сухопутной обороной генерал-лейтенанта Р. И. Кондратенко, создание надежной обороны крепости с суши к началу осады Порт-Артура закончено не было. Основу обороны составляли шесть фронтов, часть которых не была достроена, и три долговременных укрепления.

К моменту подхода неприятеля на ближние подступы к Порт-Артуру гарнизон крепости насчитывал около 46 тыс. человек. Вооружение ее состояло из 646 орудий и 62 пулеметов. Кроме того, в базе находилось пять эскадренных броненосцев, два крейсера и несколько эскадренных миноносцев. Оборону Порт-Артура возглавлял генерал-лейтенант А. М. Стессель. Ему подчинялись все сухопутные и инженерные войска, а также крепостная артиллерия. Военно-морские силы были в ведении глав-

нокомандующего, который находился в Маньчжурии и не мог ими управлять.

Серьезные недостатки в системе обороны крепости с суши, отсутствие единого командования силами обороны и изолированность крепости от главных сил армии, действовавшей в Маньчжурии, крайне неблагоприятно сказывались на защите Порт-Артура. Однако мужество и стойкость солдат и матросов, высокое военное искусство передовой части офицеров и генерал-лейтенанта Р. И. Кондратенко обеспечили длительную оборону крепости.

Для усиления сухопутной обороны крепости флот выделил 284 орудия калибра от 37 до 240 мм, пулеметы и значительное количество боеприпасов. Моряками на берегу было построено и вооружено 15 различных крепостных укреплений, около 40 позиций батарей корабельной артиллерии во второй оборонительной линии. Морские береговые батареи были разделены на семь групп; каждая из них укомплектовывалась людьми, снабжалась и ремонтировалась экипажем одного из броненосцев и крейсера «Паллада» [З. Ч. II. С. 79—80]. Большое число матросов и офицеров было переведено с кораблей на крепостные укрепления.



*Миноносец «Страшный»*

Непосредственная оборона Порт-Артура с суши началась в конце июля — начале августа 1904 г., когда японская армия подошла к внешним обводам обороны крепости. Японское командование рассчитывало овладеть крепостью одним мощным ударом. Штурм начался 6 августа. Но, встретив упорное сопротивление и неся большие потери (около 20 тыс. человек), противник прекратил атаки и с 11 августа перешел к планомерной осаде Порт-Артура. В период штурма японский флот продолжал морскую блокаду, что затрудняло выход русских кораблей в море для оказания артиллерийской поддержки приморскому флангу войск.

Неудачная попытка с ходу взять Порт-Артур и опасные активизации боевых действий русской армии после накопления сил в Маньчжурии заставили японцев 11 августа начать наступление в направлении на Ляоян. Захватив Ляоян и оттеснив армию А. Н. Куропаткина на север, к Мукдену, японцы обеспечили безопасность осадной армии со стороны Маньчжурии и во второй половине сентября возобновили атаки Порт-Артура. При отражении атак противника русские широко и умело использовали новые средства борьбы, в том числе минометы, изобретенные мичманом С. Н. Васильевым.

В период непосредственной борьбы за Порт-Артур перед силами флота были поставлены следующие задачи: обстрел позиций войск противника корабельной артиллерией с внутреннего рейда и, при благоприятной обстановке, с моря; борьба с блокирующим флотом неприятеля постановкой минных заграждений на подходах к Порт-Артуру.

Таким образом, начиная с августа 1904 г. содействие сухопутным войскам стало главной задачей сил флота.

В конце августа 1904 г. Тихоокеанская эскадра по указанию адмирала Е. И. Алексеева была разделена на три самостоятельные части: отряд броненосцев и крейсеров во главе с капитаном 1 ранга Р. Н. Виреном; минную и морскую оборону (миноносцы, канонерские лодки и тральщики) под командованием контр-адмирала М. Ф. Лоцинского; силы и средства порта, находившиеся в подчинении командира порта контр-адмирала И. К. Григоровича.

Разделение сил и почти полная децентрализация управления в наиболее ответственный момент обороны базы крайне отрицательно сказались на эффективности их использования: эти меры затруднили организацию взаимодействия между силами флота и сухопутными войсками, а также частей эскадры между собой.

Основной формой содействия сил флота войскам являлась систематическая артиллерийская поддержка, которая продолжалась вплоть до падения Порт-Артура. Стрельбы корабли вели двумя способами: по невидимым наземным целям — перекидным с якорных позиций, оборудованных на внутреннем рейде, по видимым — на ходу со стороны моря. Район обстрела и конкретные цели назначались обычно сухопутным командованием, а средства для решения поставленных задач и метод стрельбы — морским. Для стрельбы по наземным целям привлекались корабли всех классов с использованием орудий различных калибров — от 76 до 305 мм. Наиболее интенсивную помощь войскам силы флота оказывали в период отражения штурмов, когда по наступающим войскам противника вели огонь все боеспособные корабли. Стрельба велась как с корректировкой, так и по площадям. Корректировочные посты обслуживались опытными морскими артиллеристами. Связь между кораблями и корректировочными постами поддерживалась по телефону или семафором. В тех случаях, когда требовалось обстрелять приморский фланг противника, корабли (преимущественно канонерские лодки и миноносцы) выходили в море.

За время обороны Порт-Артура русские корабли произвели 86 стрельб с якоря и 32 — на ходу. Огонь кораблей по береговым целям был весьма эффективным и оказывал войскам существенную помощь в отражении атак неприятеля.

Одновременно с оказанием содействия сухопутным войскам корабли вели также контрблокадные действия. Однако из-за недостатка сил они существенных результатов не дали. Только миноносцы изредка выходили в море и ставили мины на путях движения японских кораблей, блокировавших Порт-Артур. С августа по октябрь 1904 г. миноносцы выставили около 120 мин, на которых впо-

следствии подорвались и погибли крейсер, два миноносца и канонерская лодка противника, а также получил повреждение эскадренный броненосец.

В ноябре 1904 г., после нескольких неудачных попыток, японцы ценой огромных потерь овладели наиболее важными высотами, господствовавшими над Порт-Артуром, и, установив на них 280-мм мортиры, уничтожили большую часть русских кораблей, находившихся на внутреннем рейде. После гибели кораблей эскадры положение защитников крепости резко ухудшилось. 20 декабря 1904 г. Порт-Артур был сдан. Шесть уцелевших миноносцев и несколько катеров, не желая сдаваться врагу, ночью прорвались через блокадную зону японского флота и ушли в Киао-Чао и Чифу, а сильно поврежденный броненосец «Севастополь» по приказанию командира капитана 1 ранга Н. О. Эссена был выведен на глубокое место и затоплен.

Борьба за Порт-Артур, продолжавшаяся около восьми месяцев, стоила армии и флоту противника огромных потерь: японцы потеряли около 112 тыс. человек и 15 кораблей различных классов, 16 кораблей получили повреждения. Потери русских составляли более 28 тыс. человек<sup>1</sup>.

Падение Порт-Артура оказало значительное влияние на дальнейший ход войны. Японцы получили возможность беспрепятственно перевозить войска на материк, а их флот — время, необходимое для восстановления боеспособности кораблей. Войска, освободившиеся после захвата Порт-Артура, были использованы противником против русской армии в Маньчжурии. Оборона Порт-Артура была важным в стратегическом отношении этапом войны: длительное время она отвлекала на себя и сковывала значительную часть армии и почти весь флот Японии и тем самым облегчала действия русской армии на главном стратегическом направлении — в Маньчжурии.

В организации эффективной круговой (с моря и суши) обороны крепости большую роль сыграли Р. И. Кондратенко и вице-адмирал С. О. Макаров. Предложенная С. О. Макаровым организация обороны крепости с моря, основанная на принципе тесного взаимодействия корабельных сил

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 206.



и позиционных средств флота, явилась весьма действенной формой защиты базы с морского направления. Разработанная же генерал-лейтенантом Р. И. Кондратенко система сухопутной обороны Порт-Артура в виде взаимосвязанных между собой оборонительных секторов и специально созданного резерва вполне отвечала требованиям ведения успешной активной позиционной защиты базы с суши.

Опыт обороны Порт-Артура подтвердил важное значение приморских крепостей как военно-морских баз и показал, что база, осажденная с суши и блокированная с моря, при наличии в ней сильного гарнизона может выдержать длительную осаду, но без помощи полевой армии в конечном счете обречена на падение.

Тяжелые потери на фронте оказывали большое влияние на рост революционного движения в стране. Вскоре после падения Порт-Артура началась буржуазно-демократическая революция, поводом к которой послужил расстрел мирной демонстрации в Петербурге 9 января 1905 г. Он вызвал бурю негодования в России. Начавшаяся революция охватила многие города и постепенно вовлекла в свою орбиту армию и флот, где также произошли восстания.

Восстания матросов и солдат охватили многие базы флота на Балтийском и Черном морях, на Дальнем Востоке, а также некоторые военные корабли. Крупнейшим из них было восстание на эскадренном броненосце Черноморского флота «Потемкин» в июне 1905 г. Вслед за «Потемкиным» восстания произошли на броненосце «Георгий Победоносец», крейсерах «Очаков» и «Память Азова», учебном судне «Прут» и др., в военно-морских базах Кронштадт, Свеаборг, Севастополь и Владивосток. Большинство из этих восстаний носило стихийный и недостаточно организованный характер.

Обстановка на театре военных действий зимой 1904/1905 гг. была тяжелой. Вслед за капитуляцией Порт-Артура русская армия потерпела в феврале 1905 г. поражение под Мукденом. Стало очевидным, что война проиграна. Однако русское правительство пыталось изменить ход вооруженной борьбы, в частности, межтеатровым маневром военно-морских сил.

Вопрос об усилении русского флота на Дальнем Востоке неоднократно ставился еще до войны. Вновь поднят он был, когда Тихоокеанская эскадра в результате внезапного нападения японцев была существенно ослаблена. Решение о посылке эскадры с Балтийского моря на Дальний Восток и о ее составе было принято в апреле 1904 г. В нее должны были войти корабли, достраивавшиеся по судостроительной программе 1898 г., часть кораблей Балтийского флота и семь крейсеров, которые намечалось купить за границей. Формирование и подготовка эскадры к походу были поручены начальнику Главного морского штаба контр-адмиралу З. П. Рожественскому.

Приготовление 2-й Тихоокеанской эскадры к отправке на Дальний Восток велось крайне медленно. И только дальнейшее ослабление 1-й Тихоокеанской эскадры<sup>1</sup> после неудачного боя в Желтом море 28 июля 1904 г. заставило правительство принять меры к ускорению выхода эскадры на Дальний Восток. По этому поводу 10 августа 1904 г. в Петергофе состоялось совещание под председательством царя. На нем присутствовали: генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович, великий князь Александр Михайлович, управляющий Морским министерством адмирал Ф. К. Авелан, начальник Главного морского штаба вице-адмирал З. П. Рожественский, военный министр генерал В. В. Сахаров, министр иностранных дел В. Н. Ламздорф и министр финансов В. Н. Коковцев. В ходе обсуждения военно-политической обстановки участники совещания высказали мнение: 1-ю Тихоокеанскую эскадру до прибытия на Дальний Восток подкрепления сохранить не удастся; нет какой-либо возможности использовать для базирования эскадры нейтральные китайские порты или какой-нибудь остров в Тихом океане, как это предлагал сделать З. П. Рожественский.

Некоторые из участников совещания высказали сомнения в целесообразности перехода эскадры на Дальний Восток. Военный министр, например, сославшись на то,

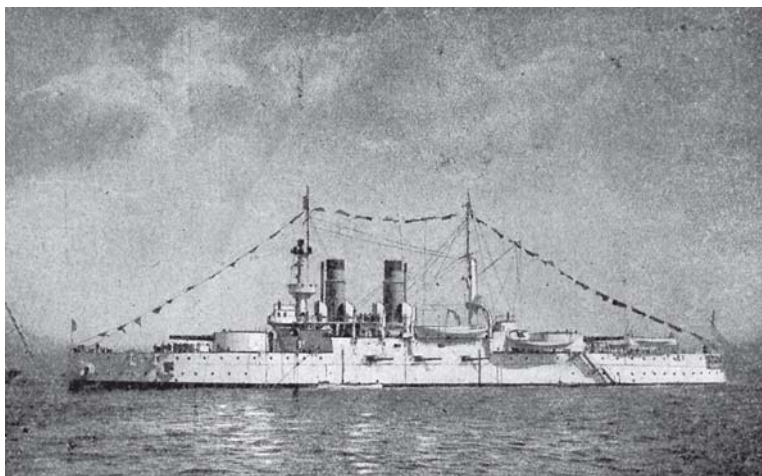
---

<sup>1</sup> С началом формирования 2-й Тихоокеанской эскадры на Балтийском море Тихоокеанская эскадра официально стала именоваться 1-й Тихоокеанской эскадрой.

что русская армия сможет перейти в наступление не ранее весны 1905 г., высказался против ее посылки. Другие участники совещания рекомендовали задержать 2-ю Тихоокеанскую эскадру на зиму в Балтийском море, а за это время усилить ее достраивавшимися кораблями и крейсерами, купленными в Аргентине и Чили, повысить боеготовность кораблей и с наступлением весны отправить их на Дальний Восток. Против этого плана решительно выступил З. П. Рожественский. Он отметил, что задержка выхода эскадры может расстроить с трудом налаженную организацию снабжения ее в пути. Николай II, выслушав мнения министров и военных руководителей, принял решение: выход 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток до весны не откладывать; командующим эскадрой назначить З. П. Рожественского.

Таким образом, окончательное решение о сроке выхода эскадры было принято 10 августа 1904 г., т. е. уже после того, как 1-я Тихоокеанская эскадра была серьезно ослаблена, а ее база — крепость Порт-Артур — осаждена японцами с суши. Если бы 2-я Тихоокеанская эскадра прибыла на Дальний Восток в начале или до войны, то объединение двух эскадр могло бы привести к изменению соотношения сил на театре в пользу русского флота. Решение же о посылке 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток в условиях, когда 1-я эскадра практически перестала существовать как боеготовое оперативное формирование, а Порт-Артур уже не мог быть использован в качестве надежной базы флота, теряло всякий смысл и ставило эскадру З. П. Рожественского на грань неоправданного риска уничтожения.

В мемуарах граф С. Ю. Витте пишет (со слов присутствовавшего на заседании министра иностранных дел Ламздорфа), что на совещании все сомневались в целесообразности посылки эскадры. Но Николай II решил отправить ее «вследствие легкости суждения, связанного с оптимизмом, а с другой стороны, потому, что присутствующие не имели мужества говорить твердо то, что они думали». На вопрос царя о мнении З. П. Рожественского последний ответил, «что экспедиция это очень трудная, но если государь император прикажет ее ему

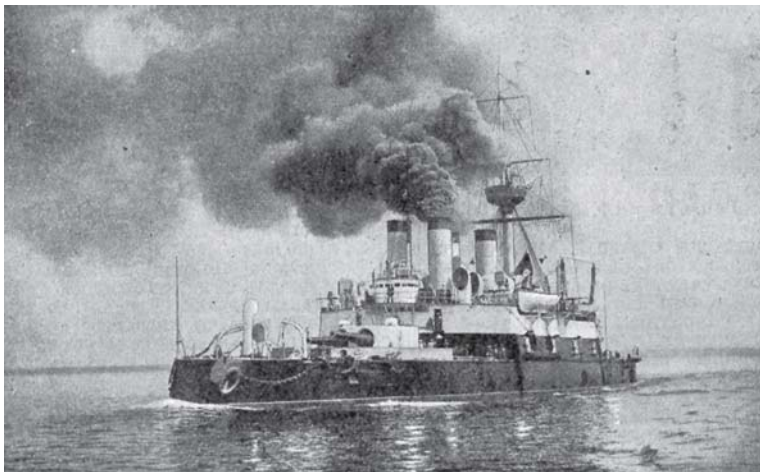


*Броненосец «Сисой Великий»*

совершить, то он встанет во главе эскадры и поведет ее на бой с Японией»<sup>1</sup>. Из этой записи С. Ю. Витте становится понятно, почему Николай II командовать 2-й Тихоокеанской эскадрой назначил именно вице-адмирала З. П. Рожественского. Если все, что граф Витте пишет в воспоминаниях о совещании в Петергофе, соответствует действительности, то можно сделать следующие выводы.

Во-первых, совещание на высшем уровне носило чисто формальный характер, так как Николай II заранее решил послать эскадру на Дальний Восток, надеясь, что она изменит ход войны в пользу России, и поэтому не хотел считаться с другими мнениями. Во-вторых, руководители ведущих министерств не решились твердо и открыто заявить о бессмысленности посылки эскадры на Дальний Восток. И наконец, в-третьих, начальник Главного морского штаба З. П. Рожественский, лучше других знавший состояние 2-й Тихоокеанской эскадры, действительную ее боевую ценность и сложившуюся обстановку на Тихоокеанском театре, в угоду Николаю II занял беспринцип-

<sup>1</sup> Цит. по: Морской сборник. 1922. № 7. С. 298.



*Броненосец «Наварин»*

ную позицию «как прикажете», приведшую к роковому исходу — к трагедии Цусимы.

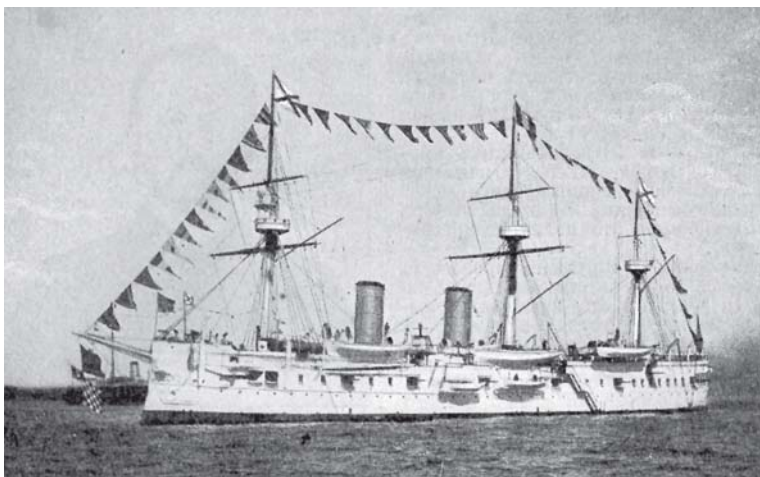
Беспринципность, царившая на совещании в Петергофе 10 августа, проявилась и в формулировке главной задачи, поставленной перед 2-й Тихоокеанской эскадрой: «Достигнуть Порт-Артура и соединиться с первой эскадрой для совместного затем овладения Японским морем [4. Кн. 3. С. 32]. Для всех участников совещания было ясно, что к моменту прибытия 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток вряд ли сохранится хотя бы часть 1-й эскадры и ее база — Порт-Артур. И тем не менее все, закрыв глаза на реальную обстановку, лицемерно считали, что эскадра отправляется для соединения и «совместных с 1-й эскадрой Тихого океана действий против неприятеля» [4. Кн. 3. С. 9].

Нереальную позицию участники совещания занимали и в вопросе усиления 2-й Тихоокеанской эскадры за счет покупки крейсеров у Аргентины и Чили: когда определялись потенциальные боевые возможности русской эскадры в сравнении с японским флотом, то учитывались семь крейсеров, которые лишь предполагалось закупить у этих стран; к тому же эта покупка была весьма проблематичным делом из-за антирусской позиции Англии.

Окончательный состав 2-й Тихоокеанской эскадры и ее организация были определены незадолго до выхода кораблей на Дальний Восток. В нее вошли: семь эскадренных броненосцев, из них пять новых («Князь Суворов», «Александр III», «Бородино», «Орел» и «Ослябя») и два старых («Сысой Великий» и «Наварин»); семь крейсеров 1 и 2 рангов, из которых «Олег», «Аврора», «Жемчуг» и «Изумруд» были новыми, а «Светлана», «Дмитрий Донской» и «Алмаз» — старыми кораблями; пять вспомогательных крейсеров («Урал», «Кубань», «Терек», «Рион» и «Днепр»); девять эскадренных миноносцев. По составу, организации и боевой подготовке 2-я Тихоокеанская эскадра представляла собой наспех сколоченное соединение, состоящее из разнотипных кораблей.

Подготовка 2-й Тихоокеанской эскадры к походу проводилась очень медленно из-за неудовлетворительной организации работ по достройке новых и ремонту старых кораблей, а также неукomплектованности их личным составом. В связи с нехваткой кадровых офицеров на эскадру было назначено много молодых офицеров, досрочно выпущенных из Морского корпуса, а также призванных из запаса и переведенных из торгового флота. Еще хуже обстояло дело с комплектованием экипажей кораблей рядовым составом. На большинстве кораблей около 70% членов экипажей являлись новобранцами, недавно призванными во флот, и мобилизованными запасниками пожилого возраста. Для укомплектования кораблей нижними чинами использовали даже штрафников, отбывавших наказание в дисциплинарных батальонах (на броненосце «Орел», например, число их достигало 80%).

Приведенные данные показывают, насколько разношерстным был личный состав эскадры как по составу, так и по подготовке. Офицеры, призванные из запаса и переведенные из торгового флота, и значительная часть нижних чинов имели слабую подготовку, так как на корабли они были направлены только летом 1904 г. и за оставшееся до похода время (два — три месяца) не смогли как следует изучить свои обязанности и устройство корабля. Из-за недостатка времени на эскадре не были отработаны совместное плавание и в полном объеме практические стрельбы.

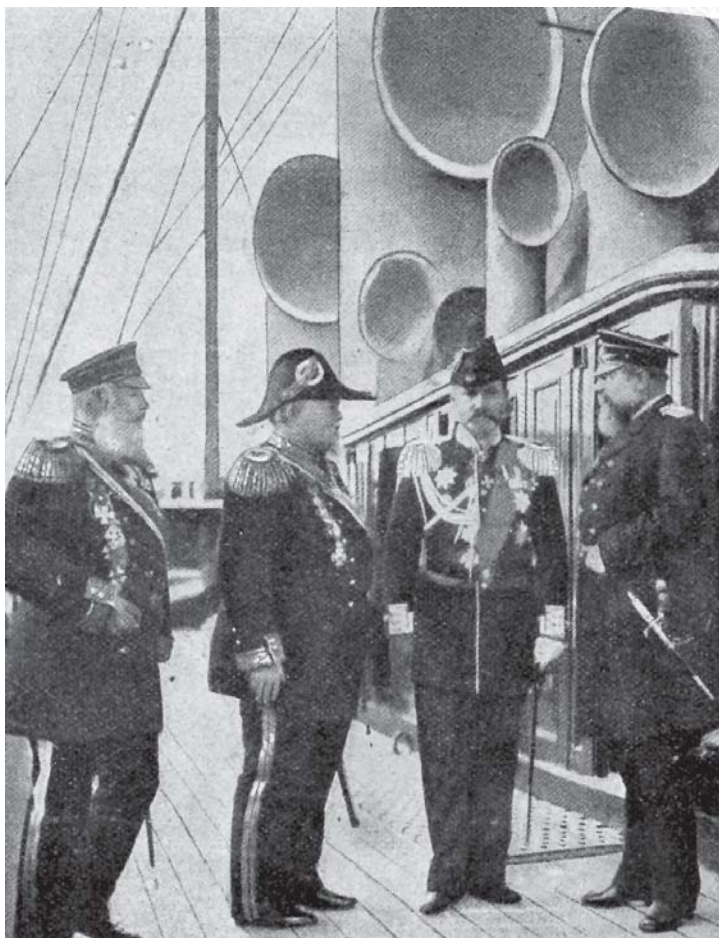


*Минный крейсер «Абрек»*

На эскадренных броненосцах, например, из артиллерии главного калибра не было проведено ни одной стрельбы.

Низкий уровень боевой подготовки перед походом составляли не только командиры и офицеры кораблей, но даже и рядовой состав. Поэтому моральное состояние экипажей было невысоким. Обращая на это внимание, З. П. Рожественский писал: «...Отправляясь из Балтийского моря, личный состав эскадры, знавший условия предстоящего плавания, не верил в способность эскадры пойти на Дальний Восток» [4. Кн. 3. С. 18].

Недостаточно продумана была и организация эскадры; она неоднократно менялась, что крайне затрудняло налаживание повседневной службы на кораблях и проведение боевой подготовки. Координация деятельности офицеров штаба эскадры и флагманских специалистов была неудовлетворительной: каждый действовал сам по себе, получая указания непосредственно от командующего эскадрой. В период подготовки 2-й Тихоокеанской эскадры к походу нарушались элементарные требования к сохранению военной тайны. О приготовлениях, вооружении и оснащении кораблей эскадры писалось в открытой прессе. Поэтому решение о посылке эскадры на Дальний Восток,



*Адмиралы Авелан, Рожественский, Фелькерзам и Энквист перед отплытием 2-й Тихоокеанской эскадры*

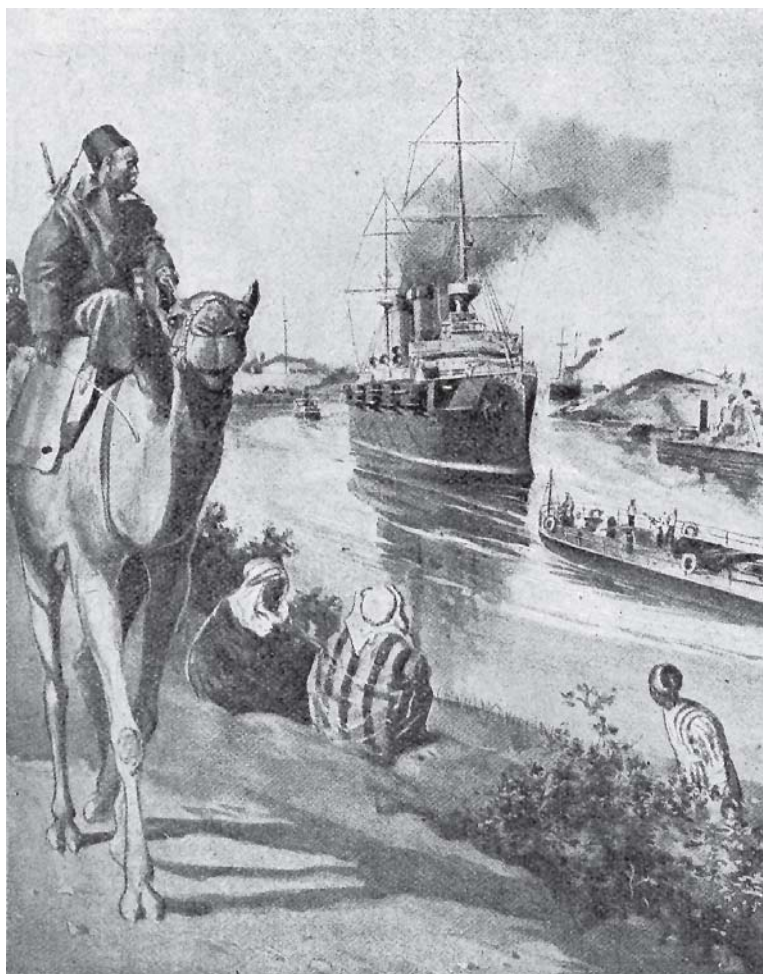
ее состав стали известны японцам еще до выхода кораблей в море. В связи с этим они усилили атаки против Порт-Артура, чтобы захватить базу и уничтожить 1-ю Тихоокеанскую эскадру до прибытия 2-й. Одновременно командование флота противника начало целенаправленную подготовку своих военно-морских сил к решающему сражению с эскадрой З. П. Рожественского.



Активную помощь японцам в подрыве военно-морской мощи России оказывали англичане. Правительство Великобритании приложило немало усилий, чтобы затруднить и задержать переход русской эскадры на Тихоокеанский театр военных действий. Грубым дипломатическим нажимом Англия добилась отказа правительств некоторых нейтральных государств от снабжения кораблей эскадры в пути. Было запрещено даже заходить в порты этих стран.

Русской эскадре предстояло совершить невероятно трудный поход протяженностью около 18 тыс. миль. Так как на этом пути Россия не имела ни одной базы, то материально-техническое обеспечение кораблей на переходе приобретало особо важное значение: оно определяло в конечном счете как сохранение их боеспособности, так и срок прибытия эскадры на место. Опыта тылового обеспечения подобного перехода в мировой практике не было. Паровой броненосный флот, в отличие от парусного, нуждался в угле и специальном оборудовании для ремонта кораблей. Кроме того, в состав 2-й Тихоокеанской эскадры входило много кораблей старой постройки с небольшой автономностью плавания и совершенно не приспособленных к длительным походам. Учитывая это, русское командование включило в состав эскадры большое число транспортов для снабжения кораблей углем, продовольствием и пресной водой, а для ремонта их — плавучую мастерскую «Камчатка». Иными словами, впервые в истории был создан плавучий тыл для материально-технического обеспечения перехода крупного соединения флота на отдаленный океанский театр военных действий.

2-я Тихоокеанская эскадра в поход вышла из Либавы (Лиенайя) 2 октября 1904 г. На пути следования через Северное море, в районе Доггер-Банки, с эскадрой 9 октября произошел так называемый «Гулльский инцидент» — обстрел рыболовецких судов, приписанных к английскому порту Гулль, обстоятельства которого остались до конца невыясненными. Вице-адмирал З. П. Рожественский (в вице-адмиралы произведен сразу же после выхода из Либавы) получил агентурные сведения, что в районе Датского пролива японцы готовят нападение на эскадру. При проходе Доггер-Банки ночью были обнаружены си-



*Прохождение русских крейсеров по Суэцкому каналу*

луэты кораблей, следовавших без огней на пересечение курса эскадры. Приняв их за миноносцы противника, корабли открыли огонь, потопили один и повредили пять судов. По требованию английского правительства до урегулирования инцидента основное ядро 2-й Тихоокеанской эскадры на неделю задержалось в испанском порту Виго. Инцидент был урегулирован путем передачи дела о нем

Международной комиссии и выплаты Англии 65 тыс. фунтов стерлингов за причиненный ущерб.

Дальнейший путь от побережья Испании до о-ва Мадагаскар эскадра совершала раздельно двумя отрядами. Один из них, состоявший из новых броненосцев, пошел вокруг мыса Доброй Надежды, так как осадка их не позволяла пройти Суэцким каналом, а второй — кратчайшим путем через Средиземное море и Суэцкий канал. К о-ву Мадагаскар корабли прибыли в конце декабря, где простояли почти три месяца. Такая задержка объясняется несколькими причинами: прежде всего, изменениями обстановки в стране и на Дальнем Востоке, а также ожиданием 3-й Тихоокеанской эскадры под командованием контр-адмирала Н. И. Небогатова.

Падение Порт-Артура 20 декабря 1904 г., гибель 1-й Тихоокеанской эскадры и поражение русской армии в Мукденском сражении (6 — 25 февраля 1905 г.) коренным образом изменили стратегическую обстановку на театре военных действий. В связи с этим перед 2-й Тихоокеанской эскадрой была поставлена новая задача: прорваться во Владивосток и оттуда в дальнейшем вести борьбу с японским флотом за господство на море. Эта задача была совершенно непосильна для русской эскадры, поэтому дальнейшее ее движение на Дальний Восток ставилось авантюрой. Однако царь лично настоял на продолжении похода.

Одновременно были приняты меры к усилению эскадры З. П. Рожественского. С этой целью в феврале 1905 г. из Либавы на Дальний Восток вышла 3-я Тихоокеанская эскадра. В ее состав вошли устаревшие корабли: броненосец «Император Николай I», броненосцы береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и броненосный крейсер «Владимир Мономах». Это были самые старые корабли, оставшиеся на Балтийском море после ухода эскадры З. П. Рожественского. В одном из частных писем, характеризую 3-ю эскадру, вице-адмирал З. П. Рожественский писал: «...Все эти калеки, которые, присоединившись к эскадре, не усилят ее, а скорее ослабят <...> Гниль, которая осталась в Балтийском море, была бы не подкреп-

лением, а ослаблением <...> Где я соберу эту глупую свору: к чему она, неученая, может пригодиться, и ума не приложу. Думаю, что будет лишней обузой и источником слабости»<sup>1</sup>.

Длительную стоянку 2-й эскадры возле о-ва Мадагаскар З. П. Рождественский пытался использовать для повышения боеготовности кораблей. Однако нехватка снарядов не позволила решить основную задачу — научить команды кораблей стрелять<sup>2</sup>. За три месяца стоянки корабли произвели лишь четыре стрельбы на дистанциях, не превышающих 30 кб. Из орудий крупных калибров каждый раз выпускалось не более трех-пяти снарядов. Из приказов вице-адмирала З. П. Рождественского видно, что результаты стрельб были неудовлетворительными. Так, после первой стрельбы, 13 января 1905 г., он отмечал: «...Вчерашняя стрельба велась в высшей степени вяло, <...> ценные 12" (12-дюймовые. — *Авт.*) снаряды бросались без всякого соображения с результатами попадания разных калибров: иногда через несколько минут полного молчания раздавался выстрел из 12" пушки, а за эти несколько минут крупно изменялись и расстояния до цели, и курсовой угол, и положение относительно ветра <...> Стрельбы из 75-мм были также очень плохи [б. С. 430—431]. О другой стрельбе в приказе № 71 от 25 января 1905 г. говорилось: «Стрельба из мелких пушек, изображавшая отражение атаки, была несколько лучше прежних только на судах первого броненосного отряда (новых броненосцах). Второй отряд и крейсера стреляли и на этот раз непозволительно» [б. С. 462—463].

Обращает на себя внимание повторение ошибки предвоенного времени, когда артиллеристы обучались стрельбам на дистанциях не свыше 25—30 кб. И это не было случайностью. Вице-адмирал З. П. Рождественский не учел боевой опыт 1-й эскадры и не организовал его изучение

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1925. № 5. С. 76.

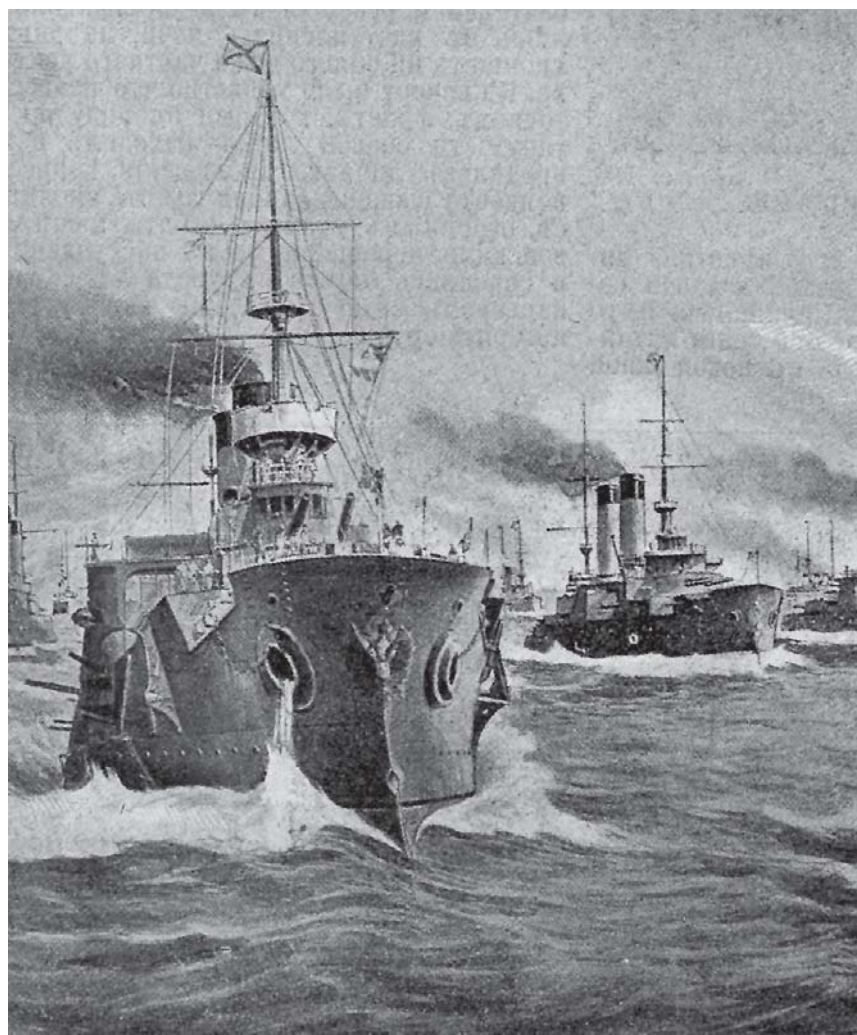
<sup>2</sup> Боезапас для практических стрельб 2-й эскадры находился на транспорте «Иртыш», который перед выходом потерпел аварию. Находившиеся на нем снаряды были выгружены и отправлены на Дальний Восток по железной дороге, о чем З. П. Рождественского даже не предупредили.

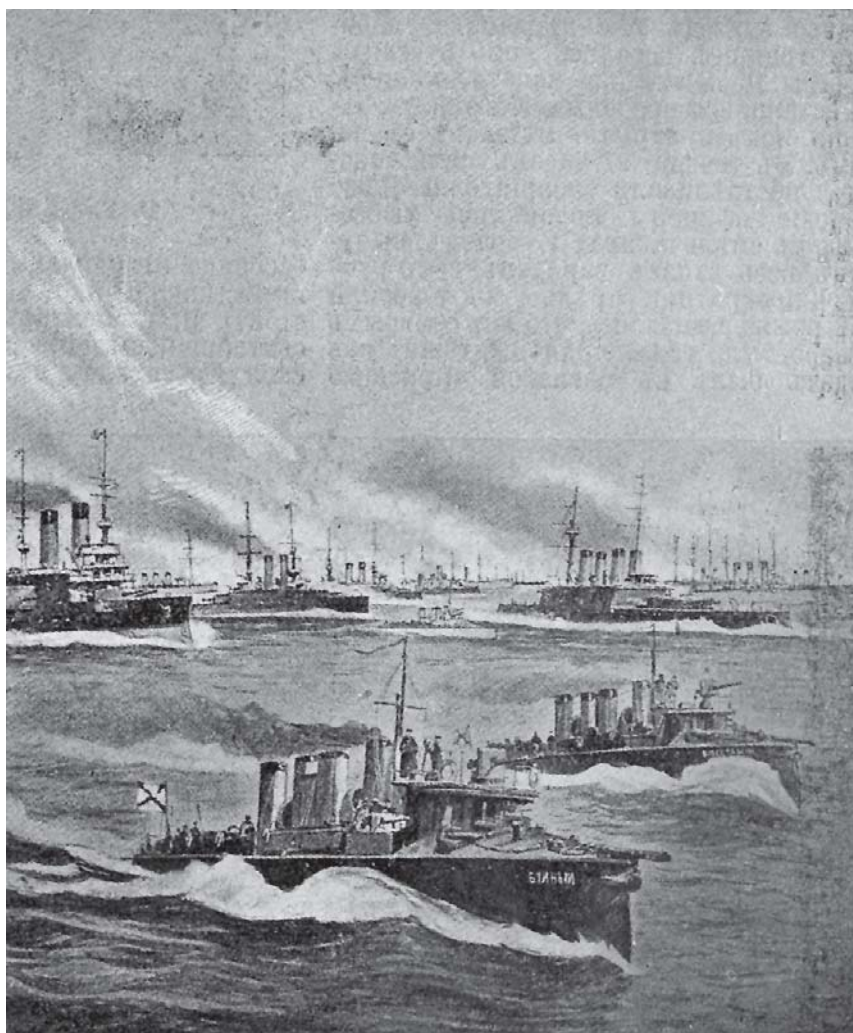
своими офицерами. Командир крейсера «Олег» отмечал: «Сражение 28 июля (1904 г. — *Авт.*) у Шантунга (в Желтом море) дало немало полезных указаний, но о них ничего официального командирам не было известно и никаких обсуждений не происходило» [4. Кн. 3. С. 9].

Выходы для практических стрельб использовались также для отработки совместного плавания эскадры и выполнения кораблями различных маневров. Эти учения показали слабую подготовку кораблей по тактическому маневрированию. Так, 14 января в приказе № 42 З. П. Рожественский вынужден был признать, что «4-месячное соединенное плавание не принесло должных плодов. Снимались около часа <...> за целый час 10 кораблей не успели занять своих мест при самом малом ходе головного <...> вместо фронта изобразили скопление посторонних друг другу кораблей <...> призванные снова в кильватерную колонну для стрельбы корабли растянулись так, что от “Суворова” до “Донского” было 55 кб» [6. С. 429—430]. Не лучше обстояло дело и при выходе в море 25 января: «Простейшие повороты на 2—3 румба при перемене курса эскадры в строе кильватера никому не удавались <...> Повороты “вдруг” были особенно дурны, <...> за моментом спуска сигнала следили невнимательно, и у всех обнаружилось стремление, положить руля позже товарища — стремление не оправдаемое даже осторожностью...» [6. С. 462—463].

Выдержки из приказов вице-адмирала З. П. Рожественского показывают, что корабли 2-й эскадры по маневрированию и артиллерийским стрельбам, от которых в первую очередь зависит успех в бою, были подготовлены неудовлетворительно. Вины в этом были как руководители Морского министерства, которые, посылая эскадру на Дальний Восток, не позаботились обеспечить ее снарядами, так и командующий эскадрой. Вице-адмирал З. П. Рожественский на переходе больше занимался хозяйственными и административными вопросами, чем боевой подготовкой.

Первоначально вице-адмирал З. П. Рожественский рассчитывал остановиться у Мадагаскара до прибытия эскадры контр-адмирала Н. И. Небогатова. Но после сообщения о падении Порт-Артура и гибели 1-й эскадры он решил





*2-я Тихоокеанская эскадра в море*

следовать во Владивосток немедленно, не дожидаясь прибытия 3-й эскадры. «Чем скорее прибыла бы в воды Тихого океана вторая эскадра, тем меньше времени имели бы японцы для приведения в исправность судов своего флота, — показывал он впоследствии на суде, — <...> тем меньше была бы возможность японскому флоту отделить из своего состава даже и отдельные боевые суда для капитального ремонта, требующего продолжительного пребывания в порту» [4. Кн. 3. С. 10].

В начале марта 2-я эскадра продолжила плавание. З. П. Рожественский полагал, что эскадра Н. И. Небогатова догонит ее в пути. Соединение обеих эскадр произошло лишь у побережья французского Индокитая. В этом районе они задержались почти на месяц. Длительное пребывание здесь объединенной эскадры и интенсивный обмен телеграммами между З. П. Рожественским и Морским министерством представляют интерес, так как позволяют понять истинное отношение З. П. Рожественского к посылке эскадры на Дальний Восток и его личные планы в этом отношении. Судя по приказам, вице-адмирал З. П. Рожественский очень низко оценивал силы эскадры и совершенно не верил в ее способность решить поставленную задачу. Однако он не считал возможным открыто заявить об этом: царь ожидал победу. К тому же, будучи одним из главных инициаторов посылки эскадры на Дальний Восток, З. П. Рожественский не мог решительно потребовать от правительства возвращения кораблей на Балтийское море.

Но, подойдя вплотную к театру военных действий, он понял, что шансов на успех почти нет и наступил последний момент, когда еще можно спасти эскадру от неминуемой гибели, и поставил вопрос о нецелесообразности дальнейшего движения эскадры во Владивосток. З. П. Рожественский телеграфировал: «29 марта нахожусь в 300 милях от бухты Камранг (Камрань. — *Авт.*), в которой полагаю ожидать приказаний, если не буду атакован и не допущен в бухту следящим за эскадрой японским флотом. Испрашиваю высочайшее повеление о дальнейшем движении соответственно положению дел на театре военных действий и положению Вла-



дивостока особенно. Если надо идти дальше, то необходимо очень поспешить»<sup>1</sup>. Это первая телеграмма, в которой З. П. Рожественский робко, но достаточно ясно намекнул на нежелательность дальнейшего движения во Владивосток. А в следующей телеграмме, посланной вскоре после первой, он довольно определенно и ясно высказался о необходимости возвращения: «...Если эскадра нужна еще во Владивостоке, если там есть пища для лишних тридцати тысяч, если остались боевые запасы для флота, то необходимо идти — немедленно, не ожидая Небогатова... Если же поздно уже высылать эскадру во Владивосток, то необходимо возвратить ее в Россию...»<sup>2</sup>.

Но то, что наконец-то осознал вице-адмирал З. П. Рожественский — бессмысленность дальнейшего движения во Владивосток, — в Петербурге не хотели понимать. В ответной телеграмме царя говорилось, что «Владивосток открыт с сухого пути, запасы есть, <...> следует идти, не ожидая Небогатова»<sup>3</sup>. Несмотря на приказание Николая II, З. П. Рожественский некоторое время продолжал оставаться у побережья Индокитая, всячески оттягивая предстоящую встречу с японским флотом.

Анализ документов по русско-японской войне позволяет сделать следующее предположение. Вице-адмирал З. П. Рожественский горячо поддерживал решение о посылке кораблей на Дальний Восток, рассчитывая, что демонстрация внешне внушительной русской эскадры заставит японцев прекратить военные действия и согласиться на мирные переговоры с русским правительством. В этом случае З. П. Рожественский, вставший во главе 2-й Тихоокеанской эскадры, оказался бы героем. Во время перехода на Дальний Восток он терпеливо ждал, когда японцы заговорят о мире. Но время шло, а противник вместо мирных переговоров непрерывно усиливал натиск на суше и на море. Даже когда 2-я Тихоокеанская эскадра прибыла на театр военных действий, З. П. Рожественский все

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1925. № 5. С. 77.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. С. 78.

еще надеялся на мирный исход военно-морской демонстрации и всячески затягивал пребывание у побережья Индокитая и выход во Владивосток. В показаниях после войны вице-адмирал З. П. Рожественский говорил: «...Убедившись, что и месячным присутствием эскадры в Южно-Китайском море нельзя было воспользоваться для переговоров о мире, <...> я избрал последнее решение — идти во Владивосток» [4. Кн. 3. С. 13].

Понимая, что встреча с японским флотом закончится неминуемым разгромом эскадры, и получив категорическое приказание царя прорываться во Владивосток, З. П. Рожественский предпринял последнюю попытку избежать боя с противником или уйти с поста командующего эскадрой по состоянию здоровья. В телеграмме от 2 мая 1905 г. он доносил: «Небогатов присоединился. Фелькерзам (младший флагман) — пятую неделю не встает с постели. Едва ли встанет. Состояние здоровья ухудшается. Прошу прислать поспешно во Владивосток здорового и способного командующего флотом или эскадрой. Я с трудом хожу, не могу обойти палубы своего корабля. Поэтому состояние эскадры весьма плохое. Если останусь жив, то под начальством командующего флотом могу продолжить командование эскадрой, пока двигаюсь» [4. Кн. 7. С. 246—247].

Содержание данной телеграммы свидетельствует о том, что З. П. Рожественский надеялся убедить правительство вернуть, пока не поздно, эскадру в Россию или, в крайнем случае, заменить его на посту командующего. Однако царь и его правительство остались непреклонными в своем решении. З. П. Рожественский вынужден был повести совершенно неподготовленные к бою корабли навстречу японскому флоту.

Когда за кормой остались тяжелейшие 18 тыс. миль, последовало несравненно более серьезное испытание боеспособности эскадры. Цусимское сражение, которое произошло в Корейском проливе 14—15 мая 1905 г., стало трагическим эпилогом похода 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток. Если оценивать соотношение сил сторон только по числу кораблей основных классов, принимавших участие в сражении (табл. 13), то можно сделать вывод, что численность броненосных кораблей была при-

мерно равная, но японцы имели большое (почти двойное) преимущество в крейсерах и многократное (в семь раз) превосходство в миноносцах и эскадренных миноносцах.

Таблица 13

**Состав 2-й Тихоокеанской эскадры и Японского флота перед Цусимским сражением**

Формирование	Броненосцы		Крейсеры					Эскадренные миноносцы	Миноносцы	Аviso и канонерские лодки
	Эскадренные	Береговой обороны	Броненосные	1 ранга (1-го класса)	2 ранга (2-го класса)	3-го класса	Вспомогательные			
2-я эскадра	8	3	1	5	3	—	1	9	—	—
Японский флот	4	1	8	—	7	8	24	21	42	8

Примечание. Таблица составлена по данным источников: Русско-японская война 1904—1905 гг. Пг., 1917. Кн. 7. С. 36, 37, 80—83; Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II. С. 13

Однако боевой потенциал сил флотов определялся не только числом кораблей, но и их тактико-техническими элементами и качеством оружия. Сравнение важнейших показателей боевой мощи главных сил сторон показывает, что японские броненосные корабли превосходили русские в крупнокалиберной (203 — 305 мм) артиллерии в 1,43 раза, по общему числу выстрелов в минуту в 4,29 раза, по массе металла и взрывчатого вещества, выбрасываемых в минуту, в 2,51 и 14,45 раз соответственно (табл. 14).

Площадь бронирования борта японских и броненосных крейсеров на 30% превышала площадь бронирования русских кораблей соответствующих классов. Корабли про-

## Мощность артиллерийского огня кораблей и японского флота в Цусимском сражении

Формирование	Калибр орудий, мм					Всего орудий
	305, 254, 228, 203					
	Всего орудий	Тем стрельбы, число выстрелов из орудия в минуту	Общее число выстрелов в минуту	Масса, кг		
Металла, выбрасывае- мого в минуту				Взрывчатого вещества, выбрасываемого в минуту		
2-я эскадра	42	0,33	14	3886	92	83
Японский флот	60	1,0	60	4500	1330	150
Соотношение	1:1,43	1:3	1:4,29	1:2,51	1:14,45	1:1,8

Примечание. Таблица составлена по данным источника: *Павлович Н. Б.* Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II. С. 20—21.

тивника имели также и более высокий процент покрытия толстой броней (25% против 1% у русских). Если учесть, что японские снаряды были заряжены шимозой, сила взрыва которой была в два раза выше, чем у русского пироксилина, а масса выбрасываемого взрывчатого вещества в снарядах за одну минуту почти в 15 раз больше, то можно сделать вывод, что по фугасному воздействию японские корабли превосходили корабли русской эскадры в 30 раз. Это важное преимущество давало японскому флоту возможность причинять русским кораблям, имевшим около двух третей небронированной площади корпуса, значительные разрушения (табл. 15).

Из табл. 15 видно, что пробивная способность снарядов главного калибра противника превышала аналогичный показатель русских снарядов на дистанциях артиллерийского боя более 30 кб, к которому корабли 2-й эскадры

**2-й Тихоокеанской эскадры  
(14—15 мая 1905 г.)**

Калибр орудий, мм					Итого			
152, 120					Всего орудий	Общее число выстрелов в минуту	Масса, кг	
Темп стрельбы, Число выстрелов из орудия в минуту	Общее число выстре- лов в минуту	Масса, кг						
		Металла, выбрасыва- емого в минуту	Взрывчатого вещества, выбрасываемого в минуту	Металла, выбрасывае- мого в минуту			Взрывчатого вещества, выбрасываемого в минуту	
1,5	125	113	4504	125	139	8190	205	
2	300	1740	12 449	210	360	21 949	3070	
1:1,33	1:2,4	1:15,37	1:2,76	1:1,7	1:2,59	1:2,68	1:15	

подготовлены были слабо. Этот фактор сыграл затем в Цусимском сражении важную роль в выборе неприятелем выгодной для него дистанции стрельбы. Кроме того, броненосные силы японского флота имели большую (на 3—4 узла) эскадренную скорость, что давало им возможность во время боя осуществлять маневр охвата головы русской эскадры. Таким образом, главные силы японского флота значительно превосходили корабли русской эскадры по всем важнейшим тактико-техническим элементам.

Но это только одна, тактико-техническая, сторона боеспособности кораблей 2-й эскадры. Вторую, не менее важную, сторону ее составляла подготовка личного состава к бою. История русского флота знает немало примеров достижения решающей победы над численно превосходящим противником. Например, победы Ф. Ф. Ушакова или Д. Н. Сенявина достигались главным образом благодаря лучшей подготовке экипажей и более высокому военно-

**Пробивная способность снарядов корабельных орудий  
периода русско-японской войны 1904—1905 гг.**

Дальность стрельбы	Толщина пробиваемой брони снарядами русского/японского флота, мм	
	305-мм орудия	203-мм орудия
10	311/306	182/176
20	251/254	126/131
30	201/218	88/97
40	159/170	64/71
50	131/140	50/56
60	92/104	46/56

**Примечания.** 1. Основные ТТХ снарядов (русских/японских): 305-мм — масса 331,7/385,4 кг, начальная скорость 792,5/762 м/с; 203-мм — масса 87,9/113,4 кг, начальная скорость 899,1/756 м/с. 2. Таблица составлена по данным источника: *Павловича Н. Б.* Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II. С. 22.

морскому искусству флотоводцев. Перед Цусимским же сражением ни боевая подготовка личного состава кораблей 2-й эскадры, ни флотоводческое искусство З. П. Рожественского и младших флагманов не были высокого уровня. Личный состав, наспех набранный, подготовлен и обучен был плохо. Корабли не могли вести огонь на больших дистанциях, что и показали результаты Цусимского сражения.

Вступая в решающее сражение с японским флотом, имевшим большой боевой опыт, приобретенный в боевых действиях с 1-й Тихоокеанской эскадрой, вице-адмирал З. П. Рожественский уже растерял и те положительные качества военачальника, которые позволили ему обеспечить успешный переход эскадры из Кронштадта на Дальний Восток. Это был больной, физически разбитый и духовно подавленный человек, а не волевой, энергичный командующий. У него не оказалось и достойных помощников — младших флагманов, которые в случае крайней необходимости могли бы взять на себя руководство боем. Контр-адмирал

Фелькерзам перед боем умер, а контр-адмирал Н. И. Небогатов не обладал широтой оперативно-тактического мышления и необходимыми для флотоводца морально-боевыми качествами.

Да и сложившаяся в русском флоте традиция жесткой централизации управления — личного руководства командующего эскадрой деятельностью всех кораблей эскадры, минуя младших флагманов, — порождала безынициативность последних. Вот, например, как объяснял позже на следственной комиссии начальник отряда крейсеров контр-адмирал Энkvист свою бездеятельность в отношении крейсера «Идзуми», следившего с утра 14 мая 1905 г. за эскадрой: «До начала боя я считал, что не могу выходить из строя для каких-либо действий против неприятеля без приказа начальника эскадры, так как управление эскадрой было сосредоточено в его руках, и он, наверно, не одобрил бы такие действия» [4. Кн. 7. С. 116].

Организация сил 2-й Тихоокеанской эскадры в бою была следующая. Броненосные корабли разделили на три отряда по четыре корабля в каждом. Причем 1-й отряд составляли новейшие эскадренные броненосцы «Князь Суворов» (флаг вице-адмирала З. П. Рожественского), «Александр III», «Орел» и «Бородино». Во 2-й отряд входили эскадренные броненосцы «Ослябя» (флаг контр-адмирала Н. И. Небогатова) и трех броненосцев береговой обороны типа «Адмирал Сенявин». Крейсерские силы были сведены в два отряда: крейсерский — «Олег» (флаг контр-адмирала Энkvиста), «Аврора», «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах», «Жемчуг» и «Изумруд» и разведывательный — «Светлана» (брейд-вымпел капитана 1 ранга Шеина), «Алмаз» и «Урал». Эскадренные миноносцы и транспорты были сведены в самостоятельные отряды.

Наиболее существенным недостатком принятой З. П. Рожественским организации эскадры перед боем являлось включение в ее состав наряду с новейшими броненосцами типа «Бородино» таких старых кораблей, как «Император Николай I» и броненосцев береговой обороны типа «Адмирал Сенявин». Они не повышали боевую мощь новых броненосцев, а скорее снижали ее, так как связывали действия первых двух отрядов своей малой скоростью.

Еще более серьезные осложнения в действия эскадры внесил отряд транспортов, который заставлял командующего больше заботиться о его обороне, чем о нападении на противника. В целом организация сил 2-й Тихоокеанской эскадры была слишком громоздкая, крайне затруднявшая управление главными силами в бою.

Японский флот состоял из восьми боевых отрядов; главные силы были сведены в 1-й и 2-й отряды. В 1-й отряд входили четыре эскадренных броненосца и два броненосных крейсера. Ими командовал непосредственно вице-адмирал Х. Того, державший свой флаг на броненосце «Микаса»; 2-й отряд, во главе которого был поставлен младший флагман вице-адмирал Х. Камимура, состоял из шести броненосных крейсеров. Таким образом, в первые два отряда входили новейшие корабли, имеющие примерно одинаковые тактико-технические данные. Будучи не связанными другими второстепенными силами, они могли свободно маневрировать и гораздо эффективнее использовать артиллерию и преимущество в скорости, чем русские новые броненосцы, обремененные старыми кораблями и транспортами.

Плана боя на 2-й Тихоокеанской эскадре по существу не было. Более того, вице-адмирал З. П. Рожественский даже не собирал младших флагманов и командиров, чтобы дать им указания на предстоящий бой с противником. Давая объяснения следственной комиссии по этому поводу, З. П. Рожественский говорил: «Собрания флагманов и командиров для обсуждения детально разработанного плана сражения не было, потому что не было и самой разработки» [4. Кн. 3. С. 16]. Он считал, что для выполнения главной задачи — прорваться во Владивосток — вполне достаточно указаний о маневрировании эскадры, о ведении артиллерийского огня и задачах отдельных отрядов кораблей в бою данных им в различных приказах и циркулярах на последнем этапе перехода.

Если все эти указания свести воедино, то получится следующая схема, по которой З. П. Рожественский наметал вести бой:

1. Броненосные корабли 1-го, 2-го и 3-го отрядов действуют соединенно против японских броненосцев, маневрируя



по сигналам командующего или своих флагманов. Их задача — продвижение на север в целях прорыва во Владивосток.

2. Крейсерский отряд противодействует попыткам крейсеров неприятеля обойти фланги боевого построения русских броненосцев с целью взять их в два огня, а также оказывает помощь получившим повреждения.

3. Разведывательный отряд действует самостоятельно по сигналам своего флагмана; его назначение — охрана эскадры.

4. Главная задача эскадренных миноносцев — не допустить атаки японскими миноносцами транспортов, а также обеспечить пересадку флагманов с поврежденных кораблей на другие.

5. Транспорты следуют на удалении 5—6 миль от эскадры в стороне, противоположной неприятелю.

6. Госпитальные суда маневрируют самостоятельно, держась вне пределов дальности стрельбы корабельных орудий и не мешая ведению боя.

Многочисленные приказы, в которых ставились задачи и давались указания на предстоящий бой, не могли, конечно, заменить план боя. Кроме того, из этих приказов невозможно было установить главной цели боевых действий эскадры. Перед ней не ставилась задача нанести удар по противнику в целях обеспечения прорыва; она должна была лишь прорываться во Владивосток, по возможности отбиваясь от атак неприятеля. Перед крейсерами и эскадренными миноносцами ставились пассивные, не свойственные им задачи. Повторилось буквально то же самое, что и с эскадрой контр-адмирала В. К. Витгефта во время боя в Желтом море 28 июля 1904 г. З. П. Рождественский полностью отказался от активных действий, предоставив инициативу противнику.

Военно-морская история учит другому: чем слабее собственные силы, тем сильнее должно быть стремление вырвать инициативу из рук противника. У З. П. Рождественского такого стремления не было. Неверие в благополучный исход боевого столкновения с неприятелем порождало у командующего эскадрой чувство безнадежности и угнетающе действовало не только на него самого, но и на остальной командный состав.

Неправильно был решен З. П. Рожественским и такой важный для боевого управления вопрос, как передача командования. Так, в приказе № 243 от 10 мая 1905 г. говорилось: «Если поврежден и неспособен управляться “Суворов”, флот должен следовать за “Александром” (эскадренным броненосцем «Александром III» — *Авт.*), если поврежден “Александр” — за “Бородино”, за “Орлом”. При этом “Александр”, “Бородино”, «Орел» имеют руководствоваться сигналами “Суворова”, пока флаг командующего не перенесен или пока в командование не вступил младший флагман...» [6. С. 626]. Согласно этому приказу, по сути управление эскадрой при выходе флагмана из строя передавалось фактически не младшему флагману, а командиру корабля, оказавшегося головным. Если же командир головного корабля и его помощники оказались бы убитыми или тяжелоранеными, то кто же в этом случае должен был руководить боем? При такой организации преемственности управления во главе эскадры мог оказаться случайный человек, совершенно не подготовленный для данной роли. В бою так и получилось.

З. П. Рожественский, как известно, прорываться во Владивосток решил кратчайшим путем — через Корейский пролив. К моменту прибытия 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток главные силы японского флота в составе 1-го и 2-го боевых отрядов сосредоточились в корейском порту Мозампо (Масан), а крейсера и миноносцы — у о-ва Цусима. В 120 милях к югу от Мозампо, между о-вами Гото и Квельпарт, японцы развернули дальний дозор, на линии которого одновременно находились четыре вспомогательных крейсера, к востоку от них — два броненосных крейсера. Протяженность линии дальнего дозора достигала 100 миль. Для поддержки дозорных сил были выделены четыре бронепалубных крейсера, державшихся в районе северо-западной оконечности о-ва Сирое. Броненосец «Фудзо» и пять канонерских лодок крейсировали у юго-восточной оконечности о-ва Цусима и представляли собой ближний дозор [4. Кн. 7. С. 95].

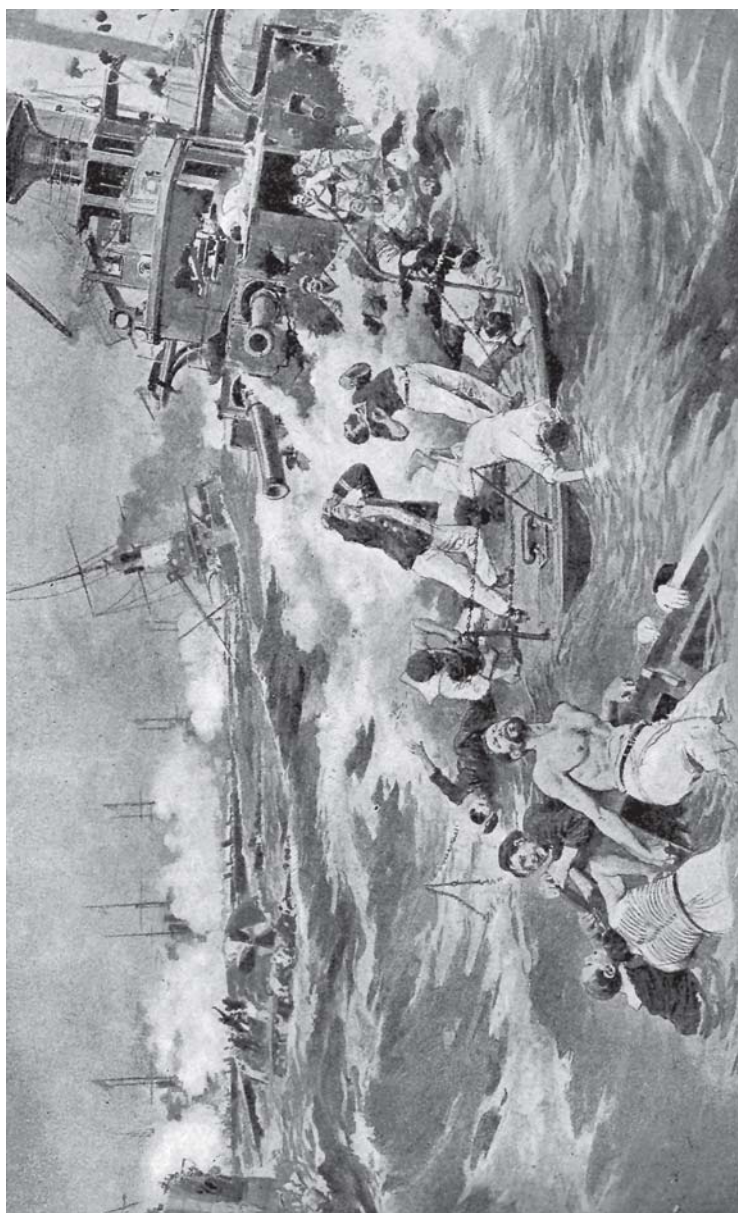
Однако, несмотря на довольно большой наряд сил, выделенных японским командованием для несения дозорной службы, вероятность обнаружения затемненных русских

кораблей в ночное время была низкой — около 0,1. И только лишь пренебрежение светомаскировкой госпитальным судном «Орел» позволило противнику обнаружить 2-ю Тихоокеанскую эскадру, когда она практически уже прошла линию дальнего дозора [3. Ч. II. С. 40—41; 4. Кн. 6. С. 326].

К Корейскому проливу русская эскадра подошла в ночь на 14 мая и построилась в ночной походный порядок. Впереди по курсу были развернуты крейсера. За ними в двух кильватерных колоннах шли эскадренные броненосцы, а между ними — транспорты. Позади эскадры, на расстоянии одной мили, следовали два госпитальных судна. На время движения через пролив З. П. Рожественский, вопреки элементарным требованиям тактики, отказался от ведения разведки и не знал обстановку в районе плавания.

Вспомогательный японский крейсер «Синано-мару», находившийся в дозоре между о-вами Гото и Квельпорт, в 21 ч 25 мин 13 мая обнаружил русскую эскадру по огням «Орла» и донес об этом вице-адмиралу Х. Того. Вскоре по интенсивной работе радиотелеграфных станций противника стало ясно, что эскадра обнаружена. Однако вице-адмирал З. П. Рожественский отказался от всяких попыток помешать переговорам японских кораблей, чтобы, как он считал, не демаскировать себя.

Мера, на первый взгляд, правильная, а по существу — шаблонная и никак не соответствовала сложившейся обстановке. Понимая демаскирующие свойства беспроволочного телеграфа, 10 мая 1905 г., после прохода о-ва Тайвань, командующий эскадрой запретил использовать радиотелеграф для передачи радиogramм; связь между кораблями поддерживалась с помощью трех сигналов. По той же причине 12 мая он не разрешил создавать помехи радиопереговорам противника мощной радиостанцией крейсера «Урал» [3. Ч. II, С. 40—41; 4. Кн. 6. С. 326]. Если эти запреты имели рациональный смысл за несколько дней до сражения, то при фактически уже состоявшемся контакте с силами неприятеля они играли лишь на руку командованию японского флота — давали ему возможность беспрепятственно поддерживать радиосвязь во всей операционной зоне, оперативно управлять силами и ночью, и в тумане, а также быстро реагировать на изменение обстановки.



*Цусимский бой между японской и русской эскадрами*

Получив донесение об обнаружении русских, вице-адмирал Х. Того вывел из Мозампо главные силы своего флота и развернул их на пути 2-й эскадры. Тактический замысел командующего японским флотом сводился к следующему: охватить голову русской эскадры главными силами, при этом сосредоточенным огнем вывести флагманские корабли из строя и тем самым дезорганизовать управление эскадрой, а затем ночными атаками миноносцев развить успех дневного боя и завершить ее разгром.

С наступлением утра 14 мая З. П. Рожественский перестроил эскадру сначала в строй кильватера, а затем двух кильватерных колонн, оставив транспорты позади под охраной крейсеров.

О том, к чему привело запрещение З. П. Рожественского применять радиопомехи, превратившееся в итоге в «игру» в скрытность, свидетельствует следующее высказывание командующего японским флотом вице-адмирала Х. Того: «Несмотря на туманное утро, так что далее чем за 5 миль ничего не было видно, и несмотря на то, что неприятель был от меня на расстоянии 20 миль, я тем не менее имел совершенно точное представление о том, что происходит. Хотя я и не видел еще неприятеля, но знал, что неприятельский флот состоит из всех судов 2-й и 3-й Балтийских эскадр, и этот флот сопровождается семью вспомогательными судами, что неприятельские суда построены в две кильватерные колонны, что их сильнейшие суда находятся в голове первой колонны, а вспомогательные суда в той же колонне в кильватере у них, что неприятель идет на северо-восток со скоростью около 12 узлов, и т. д. На основании всех этих сведений я решил напасть на неприятеля со своими главными силами около двух часов дня в районе Окиносима и притом нападение вести на головные суда левой колонны» [4. Кн. 7. С. 129].

Главные силы японского флота были обнаружены в Корейском проливе в 13 ч 30 мин справа по курсу. Они шли на пересечение курса эскадры. Х. Того стремился охватить голову 2-й Тихоокеанской эскадры, но не рассчитал маневра и прошел от головного русского корабля на расстоянии 70 кб. В то же время З. П. Рожественский, считая, что противник стремится атаковать левую колонну,

состоявшую из старых броненосцев, снова перестроил корабли из двух кильватерных колонн в одну колонну.

1-й и 2-й боевые отряды главных сил японского флота, выйдя на левый борт русской эскадры, начали последовательный поворот на 16 румбов в целях охвата ее головы. Этот поворот, проводившийся на расстоянии 38 кб от головного русского корабля и продолжавшийся в течение 15 мин, поставил японские корабли в чрезвычайно невыгодное положение. Делая поворот на обратный курс, они описывали циркуляцию последовательно почти в одном месте. Если бы корабли русской эскадры вовремя открыли сосредоточенный огонь по точке поворота японского флота, последнему мог быть причинен существенный урон. Однако этот благоприятный момент был упущен. Головные корабли русской эскадры огонь открыли только в 13 ч 49 мин, причем из-за отсутствия централизованного управления он не был сосредоточен на последовательно поворачивающихся на обратный курс кораблях и оказался малоэффективным.

Корабли противника огонь открывали по мере окончания поворота с дистанции 38 — 43 кб и сосредоточивали его на флагманских кораблях «Князь Суворов» и «Ослябя». Массированный артиллерийский огонь по «Суворову» японцы открыли в 13 ч 52 мин, по «Ослябя» — в 13 ч 53 мин. «Суворова» атаквали четыре эскадренных броненосца и броненосный крейсер «Адзума», «Ослябя» — пять, а в течение нескольких минут — восемь броненосных крейсеров.

Такое большое сосредоточение огня по наиболее важным целям боевого порядка противника предусматривалось изданным в 1903 г. японским наставлением «Управление судовыми орудиями». Умелая реализация его требований дала большой эффект. Через 27 мин после начала боя, в 14 ч 20 мин, объятый пламенем «Ослябя», имея большой дифферент на нос и крен на левый борт около 12°, вышел из строя, а в 14 ч 40 мин перевернулся и затонул. В 14 ч 26 мин вышел из строя тяжело поврежденный и горящий «Суворов». В последующем он неоднократно подвергался атакам миноносцев; по нему было выпущено в общей сложности 23 торпеды. В 19 ч 20 мин три из

них попали в броненосец. В 19 ч 30 мин «Суворов» перевернулся и затонул [2. Т. VI. С. 87, 94; 4. Кн. 7. С. 139].

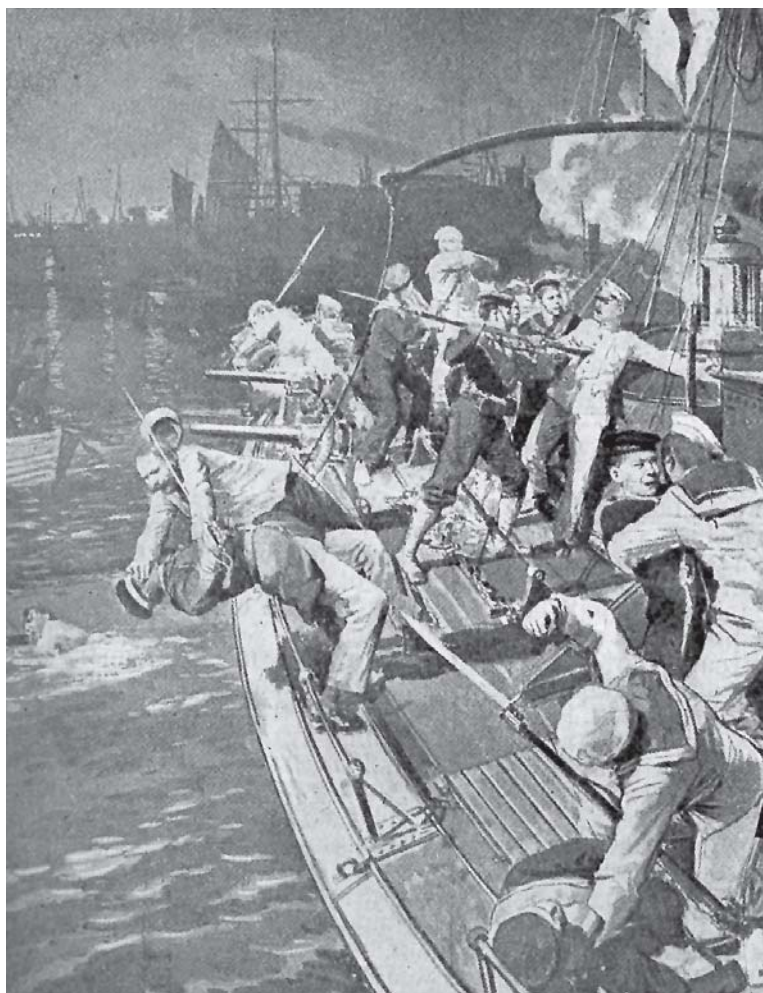
Русские эскадренные броненосцы также предприняли попытки вести сосредоточенный огонь, но из-за отсутствия соответствующих правил, опыта подобных стрельб и низкого уровня огневой подготовки кораблей эскадры не добились положительных результатов. Превосходство японцев в артиллерии и несовершенство системы бронирования русских кораблей были среди решающих факторов, предопределивших разгром 2-й Тихоокеанской эскадры и крушение надежд царя на достижение благоприятного исхода войны в целом.

После выхода из строя броненосцев «Ослябя» и «Суворов» боевой порядок русской эскадры нарушился: управление ею оказалось фактически потерянным. Только около 17 ч в командование эскадрой вступил контр-адмирал Небогатов. Но к этому времени судьба эскадры уже практически была предрешена.

После выхода из строя «Суворова» во главе русской эскадры оказался броненосец «Александр III», а после его гибели — «Бородино». Стремясь прорваться во Владивосток, корабли шли генеральным курсом 23°. Японские броненосные корабли, обладавшие значительным преимуществом в скорости, охватывали голову русской эскадры и сосредоточивали огонь на ведущем корабле. Экипажи русских кораблей, несмотря на тяжелое положение, сражались мужественно, до последней возможности. Так, тяжело поврежденный и пылающий, как огромный факел, броненосец «Суворов» почти полтора часа отражал атаки японских миноносцев из единственной уцелевшей на корме 76-мм пушки. Подобных примеров мужественного поведения русских моряков в Цусимском сражении было немало.

В 15 ч 5 мин опустился туман; видимость настолько уменьшилась, что противники, разойдясь на контркурсах, потеряли друг друга. Вновь русские корабли японцы обнаружили через 35 мин, в 15 ч 40 мин, и бой возобновился.

Около 16 ч 2-я эскадра, уклоняясь от охвата, повернула на юг. Вскоре опять опустился туман, видимость ухудшилась. Бой снова прекратился. Хорошо организовав раз-



*Защита миноносца «Решительный»*

ведку перед боем, в ходе сражения вице-адмирал Того пренебрег ею, в результате вторично потерял контакт с противником. На этот раз он в течение полутора часов не мог найти русскую эскадру и вынужден был использовать для ее поиска главные силы.

В дневной фазе Цусимского сражения японские миноносцы, которые держались недалеко от главных сил свое-



го флота, провели ряд торпедных атак кораблей, поврежденных в артиллерийском бою. Торпеды выстреливались с дистанции от 1,7 до 9 кб одновременно группой миноносцев (по четыре корабля в группе) и с различных направлений, причем из 30 торпед в цель попало только пять, в том числе три — в броненосец «Суворов».

В 17 ч 52 мин главные силы японского флота обнаружили и вновь атаковали русскую эскадру, которая до этого уже вступила в бой с крейсерами. Чтобы в третий раз не потерять контакт с неприятелем, японский командующий отказался от маневра охвата головы 2-й эскадры и вел бой на параллельных курсах. К концу дневного сражения, которое продолжалось до 19 ч 12 мин, были потоплены еще два эскадренных броненосца — «Александр III» и «Бородино».

С наступлением темноты вице-адмирал Х. Того прекратил артиллерийский огонь и с главными силами направился в Японское море, к о-ву Дажелет, где намеревался перехватить на следующий день прорвавшиеся через пролив русские корабли. Перед этим он приказал миноносцам атаковать 2-ю эскадру торпедами. На всех возможных направлениях движения русских кораблей были развернуты 43 истребителя и миноносца [3. Ч. II. С. 32]; на севере — 13, на востоке — 12, на юге — 18. Около 20 ч миноносцы, сведенные в небольшие отряды, стали охватывать эскадру. Первые атаки начались в 20 ч 45 мин. Развитие событий в японской исторической литературе описывается так: «Был 9-й час времени, стало темно. Адмирал Небогатов вторично изменил курс на 23° <...> и пошел ходом около 12 узлов прямо во Владивосток. Подждавшие случая атаки наши миноносцы вдруг нагрянули с трех сторон — с востока, севера и юга. Так как на нескольких неприятельских судах засветили прожекторы, то это, наоборот, только обнаружило место неприятеля, и наши миноносцы <...> подошли вплотную к неприятелю...» [2. Т. IV. С. 131].

Однако атаки, продолжавшиеся до 23 ч, носили довольно неорганизованный характер. Поэтому, несмотря на исключительно благоприятные условия, эффективность торпедных стрельб составила около 17%. Из выпущен-

ных с дистанций 1 — 3 кб 35 торпед в цели попали только шесть. Малая эффективность атак объясняется не только их плохой организацией, но и несовершенством правил торпедных стрельб, предусматривавших стрельбу одиночными торпедами.

В результате попадания торпед получили серьезные повреждения эскадренные броненосцы «Сысой Великий», «Наварин», броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», крейсер 1 ранга «Владимир Мономах». Отражая атаки, русские корабли уничтожили два и повредили 12 миноносцев противника. Кроме того, в результате столкновений между собой затонул один и получили повреждения шесть японских миноносцев.

К утру 15 мая русская эскадра как организованная сила перестала существовать. Из-за частых уклонений от атак миноносцев корабли рассредоточились по всему Корейскому проливу. Днем 15 мая бой хотя и продолжался, но исход сражения в целом был уже предreshен. Только отдельные корабли русской эскадры пытались самостоятельно прорваться во Владивосток. Встречаясь с превосходящими силами противника, они смело вступали с ними в бой и вели его до последней возможности, после чего экипажи уничтожали свои корабли, но не сдавались врагу. Так, броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков», имевший серьезные повреждения, в 17 ч 30 мин 15 мая был обнаружен двумя японскими броненосными крейсерами. Командир корабля капитан 1 ранга В. Н. Миклухо-Маклай, свято храня боевые традиции русского флотоводца, именем которого был назван броненосец, отклонил предложение противника сдаться в плен и вступил с ним в неравную артиллерийскую дуэль. Бой носил напряженный и ожесточенный характер. И лишь после того, как был израсходован почти весь боезапас и выведена из строя артиллерия, В. Н. Миклухо-Маклай приказал затопить корабль.

Не менее героически сражался крейсер «Дмитрий Донской» под командованием капитана 1 ранга И. Н. Лебедева. В течение двух часов он успешно отражал яростные атаки шести японских крейсеров. С наступлением темноты крейсер укрылся под берегом о-ва Дажелет. Но повреж-

дения, полученные в бою, были столь значительными, что дальше «Дмитрий Донской» идти не мог, был затоплен на большой глубине, а команда свезена на берег.

Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков» и крейсер «Дмитрий Донской» погибли, но не спустили свои флаги перед врагом. Совершенно иначе поступил младший флагман эскадры контр-адмирал Н. И. Небогатов, который без боя сдался в плен японцам вместе с оставшимися в его распоряжении кораблями. Лишь крейсер «Изумруд», не подчинившись сигналу о сдаче, прорвался во Владивосток. Но в бухте Владимира крейсер наскочил на камни и по приказанию командира был взорван. Экипаж по суше пришел во Владивосток.

В Цусимском сражении русский флот потерял восемь броненосных кораблей, четыре крейсера, вспомогательный крейсер, пять эскадренных миноносцев и несколько транспортов. Четыре броненосных корабля и один эскадренный миноносец вместе с раненым, находившимся без сознания З. П. Рожественским, сдались в плен. Часть кораблей была интернирована в иностранных портах. И только крейсер «Алмаз», эскадренные миноносцы «Грозный» и «Бравый» прорвались во Владивосток. Японцы потеряли лишь три миноносца, многие их корабли получили повреждения.

Результаты Цусимского сражения окончательно лишили надежды на благоприятный исход военных действий. Однако Цусимское сражение — это не только трагедия русского флота, но и пример редкого мужества и героизма его моряков. Оказавшись в безвыходном положении, они самоотверженно сражались с превосходящими силами противника.

Анализ боевых действий противоборствующих сторон в Цусимском сражении позволил сделать следующие выводы и тем самым извлечь уроки:

боевое построение сил флота в одну кильватерную колонну при большом числе кораблей затрудняло маневрирование, использование оружия и управление силами в бою;

основным методом нанесения удара японцы избрали охват головы русской эскадры с одновременным сосредоточением артиллерийского огня нескольких кораблей

на русских флагманах; этот выбор обуславливался значительным преимуществом японских кораблей в скорости и относительной свободой выбора маневра, в то время как русская эскадра была лишена такой возможности из-за отсутствия альтернативных путей прорыва во Владивосток в районе боевых действий;

качество и обоснованность решения командующего относительно тактики ведения боя во многом зависят от полноты сведений, добытых о противнике силами и средствами разведки, которая должна вестись непрерывно как перед боем, так и в ходе его; наиболее успешно задачи разведки выполняли крейсера, имевшие хорошее вооружение и большую скорость;

появление радио существенно расширило возможности командования в организации централизованного оперативного и непрерывного управления силами в бою в пределах практически всей акватории боевых действий; умелое использование радиосредств при боевом управлении позволило японскому командованию достичь гармоничного единства деятельности разнородных сил и эффективного их применения почти на всех этапах сражения; и наоборот, запрещение использования радиотелеграфа командованием 2-й эскадры, оправданное соображениями соблюдения скрытности до начала сражения, в ходе его привело к резкому снижению эффективности боевого управления;

в связи с ростом пространственного размаха и дистанции боя главным средством нанесения удара была крупнокалиберная артиллерия, которая и решила исход сражения; по той же причине роль артиллерии среднего калибра в бою уменьшилась;

способы управления артиллерийским огнем русских кораблей оказались недостаточными действенными при стрельбах на больших расстояниях;

повышение пробивной способности бронебойных и разрушительного действия фугасных снарядов потребовало совершенствования всей системы бронирования корабля;

миноносцы использовались главным образом для выполнения ночных торпедных атак с целью развить успех дневного артиллерийского боя;

применение торпедного оружия показало, что торпеды нуждаются в увеличении массы взрывчатого вещества, скорости и дальности хода.

После уничтожения 2-й Тихоокеанской эскадры при Цусиме поражение России в войне было окончательно предreshено. 23 августа 1905 г. русское правительство заключило с Японией Портсмутский мир, согласно которому к Японии отошли Корея, Порт-Артур и южная часть Сахалина.

В русско-японской войне военно-морской флот играл столь исключительно важную роль, как ни в одной из предыдущих войн, в которых участвовала Россия. Это объясняется островным положением Японии, отсутствием общей сухопутной границы и необходимостью перебрасывать японские войска на материк по морю. В связи с этим вопрос господства на море как для Японии, так и для России имел решающее значение. Однако руководители Военного министерства и русское командование сухопутных сил на Дальнем Востоке не понимали, что успешность боевых действий армии в Маньчжурии находится в прямой зависимости от эффективности действий сил флота, а исход войны в целом во многом обусловлен согласованностью действий морских и сухопутных сил, организованным и искусно осуществленным стратегическим и тактическим взаимодействием между ними. Весь ход русско-японской войны как нельзя лучше подтвердил необходимость учитывать эту закономерность военного и военно-морского искусства.

К сожалению, руководители Военного министерства и высшее командование не только недооценивали роль и значение морских сил в вооруженной борьбе, но и не знали историю флота России. Убедительным подтверждением этого служит выступление А. Н. Куропаткина перед генералами Маньчжурской армии после Цусимского сражения. Он заявил: «Прежде всего надо выяснить, какое значение для нашего положения имеет поражение нашей эскадры в Корейском проливе. Конечно, известие об этом поражении произвело тяжелое впечатление, оно тяжело для нашего самолюбия, но можно ли признать за ним решающее значение в борьбе с Японией России с ее

140-миллионным населением. Можно ли приписать решающее значение в деле защиты чести и достоинства могучей России уничтожению нескольких железных ящиков с горсточкой русских людей? Не флот создал Россию в ее настоящих границах, создала ее исключительно сухопутная армия, а из нее пока участвовала только незначительная часть. Поражение нашего флота окажет лишь то влияние, что если России суждено когда-либо господствовать в водах Тихого океана, то от этой мечты нам придется отказаться на более или менее продолжительное время <...> нельзя в какие-нибудь 5—10 лет из глубоко сухопутной нации, без естественной, природной школы моряков, сделаться вдруг первоклассной морской державой и добиваться господства на Тихом океане. Неудаче нашего флота нельзя удивляться. Ведь японцы все природные моряки, все население Японии живет на море, флот их действовал в родных водах, имея подавляющее превосходство в минной флотилии, при этих условиях наша победа над японским флотом могла быть только результатом какого-нибудь счастливого случая. <...> Япония — победительница на море — не страшна. Ведь Япония и с самого начала войны вполне владела морем, и поражение нашего флота никакого существенного изменения в условия нашей борьбы с нею не внесло»<sup>1</sup>.

Такого же мнения о флоте придерживались и генералы А. М. Стессель и А. В. Фок, руководившие сухопутной обороной Порт-Артура: оба смотрели на флот не как на опору сухопутных войск в обороне крепости, а как на обузу. Такое отношение к флоту затрудняло использование его сил для решения совместных боевых задач и организацию взаимодействия с сухопутными войсками. Причины этого лежали в ведомственной разобщенности руководства армии и флота, которая особенно характерна была в последние десятилетия существования царизма.

Русско-японская война, в которой впервые участвовали крупные силы паровых броненосных флотов, оснащенные разнообразной боевой техникой, с одной стороны,

---

<sup>1</sup> Русско-японская война: Из дневника А. Н. Куропаткина и Н. П. Линевича. Л., 1925. С. 163—164.

подвела итоги развития парового броненосного фронта и военно-морского искусства за предыдущие полвека, а с другой — предопределила дальнейшие пути совершенствования военно-морской техники, разработки новых форм и методов применения военно-морских сил в боевых действиях на море. В Русско-японской войне стратегические задачи обе стороны стремились решать одним-двумя генеральными сражениями, тогда как опыт вооруженной борьбы на море показал, что стратегия, ориентированная на сокрушение военно-морской мощи противника лишь генеральным сражением, не соответствует уровню развития материальной базы флотов, и требуется выработка новых форм и методов применения военно-морских сил. Однако военная наука того времени, находившаяся во власти так называемых «вечных» и «неизменных» принципов военного и военно-морского искусства, интерпретировала опыт Русско-японской войны как подтверждение теории Мэхэна-Коломба. В качестве «неоспоримого» аргумента исследователи выдвинули утверждение, что эта война была решена исключительно усилиями флота, который генеральным сражением и блокадой добился господства на море, а вместе с ним и победы. Но данное утверждение находится в полном противоречии с действительным ходом и результатом войны.

Военно-морские флоты противоборствующих сторон действительно играли в войне очень важную роль. Но исход войны определили не только их боевые действия; он явился результатом совместных усилий армии и флота. Японский флот, захватив вначале инициативу, а затем и господство на море, почти беспрепятственно перебросил войска на материк, где они, получая морем снабжение и подкрепление, нанесли ряд поражений русской армии в Маньчжурии. Путем совместных действий армии и сил флота противник захватил Порт-Артур и уничтожил 1-ю Тихоокеанскую эскадру. Падение Порт-Артура, поражение под Мукденом, разгром 2-й эскадры в Цусимском сражении поставили Россию перед фактом бессмысленности дальнейшего кровопролития без всякой надежды на победу.

Таким образом, не генеральное сражение на море в сочетании с блокадой решили исход войны, а скоординиро-

ванные совместные действия армии и флота Японии. Кроме того, развитие материальной базы вооруженной борьбы на море неизбежно повлияло на формы и методы боевых действий.

Утверждалась принципиально новая форма боевых действий — систематических (повседневных), которые велись практически непрерывно и включали борьбу на морских коммуникациях противника, защиту своих морских перевозок, охрану водного района, разведку и дозорную службу, атаки кораблей неприятеля миноносцами в море и базах, постановку минных заграждений и траление мин, оказание артиллерийской поддержки приморским флангам частей и соединений сухопутных войск, контрбатареиную борьбу. Эти действия сил флота оказывали существенное влияние на ход боевых действий не только на море, но и на континентальном театре военных действий, а также на изменение обстановки в целом. На русских минах, например, поставленных на подходах к Порт-Артуру, японский флот без боев и сражений потерял одну треть своих блокирующих сил.

Систематическая боевая деятельность флота была направлена на создание и поддержание благоприятной обстановки как в отдельных районах морского театра военных действий, так и в пределах всей операционной зоны деятельности сил флота. Такая форма боевого использования сил потребовала большого их напряжения. Ведущую роль в повседневных боевых действиях сыграли легкие силы, без которых эскадренные броненосцы и бронированные крейсера — ядро флота — в ходе боев и сражений уже не могли самостоятельно решать возложенные на них задачи.

Морские бои все еще содержали наиболее существенные черты, свойственные боям эпохи парусного флота: длинная кильватерная колонна и артиллерийская дуэль по канонам линейной тактики. В то же время возрастание дальности стрельбы и скорострельности корабельной артиллерии, мощности броневой защиты, применение торпедного оружия, использование радио в процессе боевого управления, включение в боевые порядки кораблей различных классов во многом изменили характер морского



боя. Сражение стало распадаться на отдельные бои, разнесенные во времени и в пространстве, но объединенные между собой общей целью — уничтожение сил противника.

Развитие классов кораблей и боевой техники потребовало поиска новых путей наиболее полной реализации возросших боевых возможностей и мобильности военно-морских сил, а также организации взаимодействия их в ходе боевых действий различного масштаба. В частности, в ходе войны зародилась по существу новая форма боевых действий — морская операция. Наиболее полно ее основные черты — согласование по цели, задачам, месту и времени действий группировок сил — проявились при нанесении японским флотом первого удара по кораблям 1-й Тихоокеанской эскадры и обеспечении высадки войск на материк. Боевой опыт вооруженной борьбы на море в 1904—1905 гг. послужил первоосновой разработки в дальнейшем новой составной части военно-морского искусства — оперативного искусства.

Опыт вооруженной борьбы на море выявил необходимость более четкой классификации кораблей в зависимости от их боевого предназначения, а также улучшения качественных и повышения количественных показателей тактико-технических элементов:

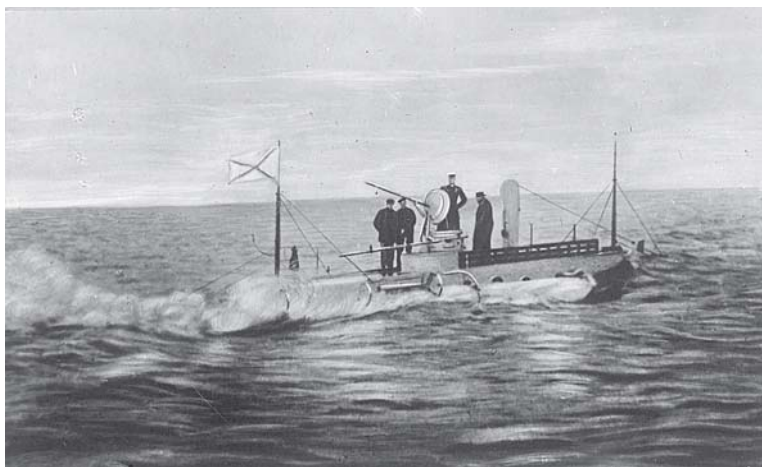
- эскадренных броненосцев — увеличения числа крупнокалиберных орудий, усиления бронирования, повышения живучести и увеличения скорости;

- броненосных крейсеров — усиления артиллерийского вооружения, значительного увеличения скорости;

- легких крейсеров — значительного увеличения скорости и дальности плавания;

- эскадренных миноносцев — усиления торпедного вооружения, оснащения их минами, увеличения скорости и улучшения мореходных качеств.

В ходе русско-японской войны впервые в истории были применены подводные лодки. К началу войны в России в строю имелась лишь одна подводная лодка «Дельфин», способная вести боевые действия на море. Ее проект был разработан в 1901 г. ученым-кораблестроителем профессором И. Г Бубновым и капитаном 2 ранга М. Н. Беклемишевым по заданию Морского технического комитета.



*Первая русская боевая подводная лодка  
«Дельфин» на испытаниях. 1903 г.*

Подводная лодка «Дельфин», построенная в Петербурге на Балтийском заводе, в конце 1903 г. вступила в строй. Хорошие результаты испытаний убедили Морское министерство в необходимости дальнейшего строительства подводных лодок. В 1904 г. Балтийскому заводу были заказаны подводные лодки типа «Касатка», проект которой также разработал И. Г. Бубнов с учетом результатов испытаний «Дельфина».

Начавшаяся война дала толчок быстрейшему пополнению флота подводными лодками. В первой половине 1904 г. Морское министерство закупило несколько подводных лодок за границей. По мере готовности подводные лодки, построенные на отечественных и иностранных верфях, отправлялись на Дальний Восток по железной дороге. К концу лета 1905 г. их во Владивостоке находилось уже 15 единиц [З. Ч. I. С. 258—259]. Это был первый в истории маневр подводными силами между морскими театрами.

Одновременно с постройкой подводных лодок велась подготовка для них кадров. Личный состав готовился из числа матросов и офицеров надводных кораблей, изъявивших желание служить на подводных лодках. Было отобрано 30 офицеров и 250 матросов, которые проходили

обучение на подводной лодке «Дельфин» под руководством командира капитана 2 ранга М. Н. Беклемишева. Таким образом, «Дельфин» был не только первой русской боевой подводной лодкой, но и первой лабораторией по подготовке специалистов-подводников, а капитан 2 ранга Беклемишев — их первым учителем.

Ограниченность учебной базы, отсутствие опытных специалистов и недостаток времени не позволили успешно решить задачу по подготовке экипажей для первых подводных лодок, принимавших участие в Русско-японской войне; да и техническое состояние подводных лодок еще не отвечало требованиям ведения активных боевых действий на море (табл. 16).

К началу русско-японской войны ни в одной из стран мира не было выработано определенных взглядов на роль подводных лодок в составе флотов и их задачи. Военно-морскому командованию России приходилось разрабатывать планы использования подводных лодок, не имея никакого опыта. Поэтому нет ничего удивительного в том, что до марта 1906 г. они числились миноносцами.

Перед подводными лодками ставилась в качестве главной задачи нарушение морских коммуникаций противника в районе Сангарского и Корейского проливов. Учитывая ограниченную дальность плавания подводных лодок и сравнительно большую удаленность указанных проливов от Владивостока, командование флота решило доставлять лодки в район боевых действий на буксире миноносцев. В каждый из намеченных районов одновременно должны были направляться по две подводные лодки. Выход их из Владивостока планировался с таким расчетом, чтобы в район Сангарского и Корейского проливов они могли прибыть в ночное время. По прибытии в назначенное место миноносцы должны были производить артиллерийские обстрелы неприятельских портов, а подводные лодки — осуществлять поиск судна в море. Однако этот смелый, довольно оригинальный план осуществить не удалось: подводные лодки оказались непригодными для таких действий. Поэтому их боевая деятельность свелась к несению дозорной службы, ведению ближней разведки и охране своего побережья в районе Владивостока.

**Тактико-технические элементы подводных лодок,  
участвовавших в Русско-японской войне**

Тип подводной лодки	Год спуска на воду	Водоизмещение, т	Скорость, узлов	Глубина погружения, м	Дальность плавания, мили (скорость уз)
«Дельфин»	1903	113/124	10/4,5	50	243(9)/28(4,5)
«Касатка»	1904	152/172	8,5/5,5	50	700(5,5)/46(4)
«Сом» (бывшая «Фультон»)*	1904	105/124	8,5/7,6	30	500(8,5)/30(7,6)

Тип подводной лодки	Род двигателя надводного/подводного хода	Продолжительность погружения из надводного в подводное положение, мин	Число и тип торпедных аппаратов
«Дельфин»	Бензиновый/Электрический	4	2, типа Джевецкого
«Касатка»	Керосиновый/Электрический	3,5—4	4, типа Джевецкого
«Сом» (бывшая «Фультон»)*	Газолиновый/Электрический	3	1, носовой трубный

Примечания. 1. В числителе значения, соответствующие надводному положению подводной лодки, в знаменателе — подводному. 2. Таблица составлена по фактическим данным источника: Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. I. С. 260—261.

\* Куплена у фирмы «Голланд» (США).

Подводные лодки использовались довольно напряженно. Так, подводная лодка «Сом» за шесть месяцев боевых действий прошла 1318 миль в надводном положении и 93 мили под водой. Лодка удалялась от Владивостока на расстояние до 120 миль. Наибольшая продолжительность пребывания подводной лодки в море составила восемь суток, а время нахождения под водой — 1,5 часа.

При ведении разведки и несении дозорной службы подводным лодкам только в одном случае удалось обнаружить японские военные корабли. Это произошло 28 апреля 1905 г., когда подводные лодки «Дельфин», «Касатка» и «Сом», находясь в районе бухты Преображения (в 70 милях от Владивостока), обнаружили два японских миноносца. Командир подводной лодки «Сом», первый обнаруживший противника, решил атаковать миноносцы. Но когда подводная лодка, погрузившись, начала маневрировать, чтобы занять позицию для залпа, миноносцы обнаружили ее и уклонились. Вскоре опустился туман, видимость резко ухудшилась, и вражеские миноносцы скрылись. Атака «Сомы», хотя и не увенчалась успехом, сыграла свою положительную роль. Японцы, убедившись, что подводные лодки представляют реальную угрозу, отказались от использования своих крупных надводных кораблей для обстрела Владивостока с моря и ограничились ведением разведки с помощью эскадренных миноносцев [1. С. 82].

Опыт войны выдвинул новые требования к оружию и техническим средствам флота. Увеличение дистанции боя и толщины брони потребовало дальнейшего усиления огневой мощи артиллерии и создания более совершенных приборов и методов управления артиллерийской стрельбой. Малая эффективность применения торпедного оружия миноносцами (японские миноносцы выпустили за время войны 208 торпед, из которых в цель попали только 19) вызвала необходимость увеличения дальности хода торпед и разработки новых правил торпедной стрельбы. Широкое использование минного оружия (за время войны было выставлено всего 6475 мин, из них 4385 — русскими заградителями) показало, что его можно успешно применять не только для обороны, но и для активных наступательных целей, в том числе и в блокадных действи-

ях. Первое использование радио как средства связи и управления силами в боевых действиях на море выявило необходимость дальнейшего совершенствования и повышения мощности радиоаппаратуры.

Опыт борьбы за Порт-Артур выявил потребность в создании более развитой системы базирования флота на театре. Он еще раз подтвердил, что оборона военно-морских баз должна быть достаточно надежной как с моря, так и с суши; при этом передний рубеж их сухопутной обороны должен оборудоваться на расстоянии, исключающем возможность обстрела стоящих на внутреннем рейде кораблей и объектов самих баз дальнобойной артиллерией с сухопутных направлений. Использование минно-торпедного оружия против кораблей, находящихся в базе, потребовало создания надежной системы противоминной и противоторпедной обороны.

В русско-японскую войну был получен некоторый опыт и в ведении боевых действий по нарушению морских коммуникаций противника крейсерами, базировавшимися во Владивостоке. Однако слабость крейсерских сил и отсутствие удобной системы базирования не позволили добиться существенных результатов в борьбе с морскими воинскими перевозками неприятеля. Тем не менее боевые действия владивостокского отряда крейсеров сыграли все же положительную роль, так как они отвлекали часть сил японского флота из-под Порт-Артура для защиты морских коммуникаций.

Русско-японская война предъявила новые, более повышенные требования к штабу флота как органу управления. До ее начала в штабах флотов не было оперативных органов. Образованы они были уже в ходе боевых действий. Так, по инициативе вице-адмирала С. О. Макарова при штабе командующего флотом на Тихом океане был создан военно-морской отдел, который занимался в основном оперативными вопросами. Придавая большое значение организации взаимодействия сил флота с сухопутными войсками, С. О. Макаров учредил в штабе должность офицера по военно-сухопутным войскам, который занимался организацией взаимодействия сил флота с сухопутными войсками.

Недостатки в организации и ведении вооруженной борьбы на море русским флотом в определенной степени явились следствием отсталости взглядов руководства морского ведомства на формы и методы применения военно-морских сил. В то же время передовые адмиралы и офицеры, в первую очередь, такие, как С. О. Макаров, Н. О. Эссен, Н. Ф. Иванов, сознавали необходимость качественных изменений в теории и практике ведения боевых действий и внесли немалый вклад в различные области военно-морского искусства — в организацию обороны военно-морской базы, действий на коммуникациях противника с использованием броненосных и вспомогательных крейсеров, использование подводных лодок для несения дозорной службы и защиты подходов к базе, минного оружия в контрблочной борьбе, противоминной обороны и т. д.

Специалисты штаба 1-й Тихоокеанской эскадры под руководством С. О. Макарова в короткий срок разработали инструкции для действий миноносцев при ведении разведки и производства атак, по управлению артиллерийским огнем в бою на ходу и при перекидной стрельбе и ряд других руководящих тактических документов, ориентированных на ведение активных боевых действий [З. Ч. II. С. 116]. Однако после гибели С. О. Макарова во флоте не нашлось достойного ему преемника, способного организовать и вести вооруженную борьбу на море в духе славных боев традиций российского флота.

В войне с Японией военно-морской флот России впервые со времени его создания потерпел тяжелое поражение. Причин тому много. Главные из них: экономическая и техническая отсталость государства; неготовность страны и ее вооруженных сил к войне; недооценка русским правительством Японии как противника; серьезные стратегические ошибки, допущенные высшим командованием, и низкий уровень боеспособности армии и флота.

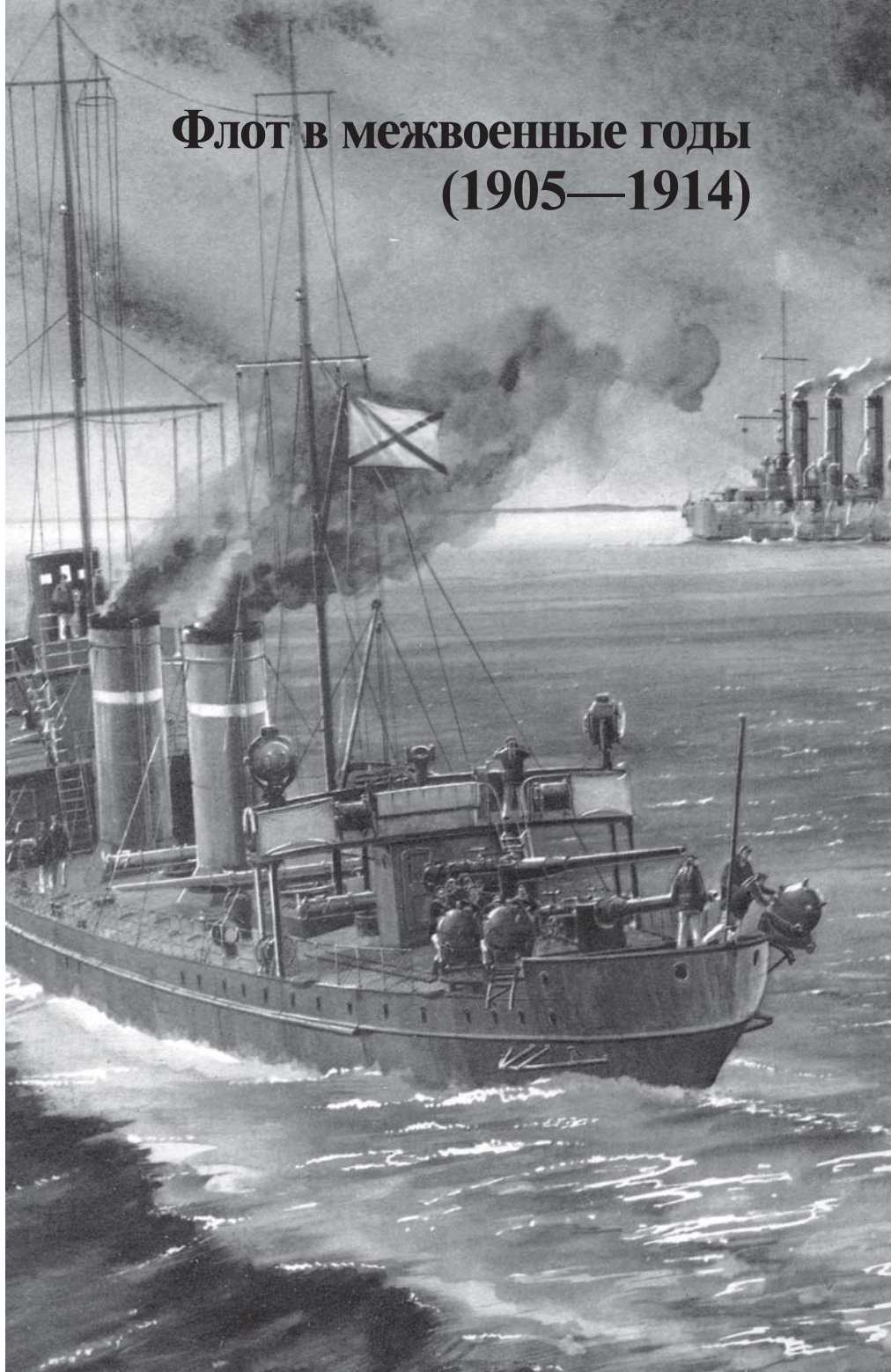
Русско-японская война оказала большое влияние на дальнейшее развитие сил и средств флота, форм и методов их использования в вооруженной борьбе на море. Она, с одной стороны, «подвела итоги» развития броненосного флота, а с другой — определила новые пути совершенствования материальной базы флота и военно-морского искусства.

## Литература

1. *Быков П. Д.* Русско-японская война 1904 — 1905 гг.: Действия на море. М., 1942.
2. Описание военных действий на море в 37 — 38 гг. Мейдзи (в 1904 — 1905 гг.) / Пер. с яп. СПб, 1909.
3. *Павлович Н.Б.* Развитие тактики Военно-Морского Флота. М., 1979.
4. Русско-японская война 1904 — 1905 гг.: Действия флота: Документы. Отдел III. СПб, 1911. Кн. 1; 1914. Кн. 3; 1917. Кн. 6 и 7.
5. Русско-японская война 1904 — 1905 гг.: Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войне 1904 — 1905 гг. при Морском генеральном штабе. СПб, 1912.
6. Сборник приказов и циркуляров по 2-й эскадре Тихого океана за 1904 — 1905 гг.



# ФЛОТ В МЕЖВОЕННЫЕ ГОДЫ (1905—1914)



Поражения армии и флота в войне с Японией и удары первой русской революции до основания потрясли самодержавный строй России. Часть офицеров флота, потеряв веру в военное могущество страны, разочаровались в военной службе. Среди них стали распространяться упадническое настроение и пренебрежительное отношение к нижним чинам. Заметно снизилась дисциплина. Наиболее реакционные офицеры жестокими наказаниями стремились возродить во флоте старые, давно ожившие крепостнические порядки и тем самым подавить революционные настроения среди матросских масс.

Однако прогрессивно настроенные офицеры понимали, что жестким обращением с матросами навести порядок на кораблях и укрепить боеспособность флота невозможно. Это были главным образом молодые офицеры, принимавшие участие в обороне Порт-Артура. Находясь длительное время в осажденной крепости, в условиях крайне напряженной боевой обстановки, они особенно остро ощутили все пороки и недостатки существовавшей системы подготовки вооруженных сил России. В то же время мужество и героизм солдат и матросов, с которыми им приходилось делить и радость побед, и горечь поражений, вызвали у них чувство уважения к рядовому составу. Поэтому, вернувшись в Россию, «порт-артурцы» и другие прогрессивные офицеры открыто критиковали существовавшие порядки во флоте, в интересах его возрождения и лучших боевых традиций решительно выступали за проведение военных реформ, требовали коренного пересмотра всей организации и системы подготовки военно-морских сил. Среди этой группы офицеров особым влиянием во флоте пользовались: И. К. Григорович, Л. А. Брусилов, Н. О. Эссен, А. В. Шталь, А. Н. Щеглов, Л. Г. Гончаров и др. Их взгляды разделяли и горячо поддерживали различные слои общественности страны.

Под давлением общественного мнения и учитывая уроки войны, русское правительство вынуждено было провести ряд реформ, направленных на восстановление и укрепление военной мощи России. Одной из первых среди них явилось учреждение в июне 1905 г. Совета государственной обороны, подчинявшегося непосредственно

царю. С его образованием все важнейшие мероприятия по военному строительству на утверждение царю представлялись только после предварительного рассмотрения и одобрения их Советом.

Необходимость создания такого органа, который координировал бы деятельность Военного и Морского министерств и устранял постоянно возникавшие между ними разногласия, давно назрела. Ожидалось, что Совет государственной обороны положит конец межведомственным раздорам и будет достигнуто наконец-то полное взаимопонимание и взаимодействие между двумя министерствами, отвечающими за подготовку вооруженных сил страны. На самом же деле этого не произошло. Разногласия между ними по ряду вопросов остались, так как руководящую роль в Совете играли лица, продолжавшие цепляться за старое и не разделявшие прогрессивных взглядов на многие вопросы военного переустройства. На работе Совета отрицательно сказывался также антагонизм между руководством армии и флота, который особенно часто проявлялся при распределении военных ассигнований.

Другой важной реформой стало образование Морского Генерального штаба (МГШ). До 1906 г. основным органом управления военно-морскими силами России был Главный морской штаб (ГМШ), который ведал всеми вопросами деятельности флота — от оперативных и до всевозможных административно-распорядительных. Начальник Главного морского штаба, занимаясь чрезвычайно широким кругом вопросов, просто не в состоянии был уделять должное внимание основным проблемам развития и подготовки морских сил. После Русско-японской войны для многих стала очевидной необходимость реорганизации управления флотом.

Одним из первых этот вопрос поднял лейтенант А. Н. Щеглов. В декабре 1905 г. он подал на имя морского министра докладную записку «Значение и работа штаба на основании опыта русско-японской войны», в которой убедительно доказал полную несостоятельность существовавшей организации управления морскими силами. В целях планомерной подготовки их к вооруженной борьбе на море и улучшения боевой подготовки сил флота А. Н. Щеглов предложил со-

здать Морской Генеральный штаб, ведающий мобилизационными и связанными с ними организационными вопросами. Этот документ был написан настолько смело и обоснованно, что Морское министерство вынуждено было представить его царю. Последний одобрил предложения лейтенанта А. Н. Щеглова, и в мае 1906 г. в России был создан Морской Генеральный штаб.

Согласно правительственному указу, Морской Генеральный штаб должен был ведать «составлением планов войны на море и мероприятиями по организации боевой готовности морских сил, а также устанавливать совместную деятельность Морского Генерального штаба с Генеральным штабом армии в общих интересах, касающихся государственной обороны, в развитии вооруженных сил империи» [РГА ВМФ. Ф. 418. Д. 3410. Л. 6].

Первым начальником Морского Генерального штаба стал бывший командир крейсера «Громобой» капитан 1 ранга Л. А. Брусиллов, пользовавшийся авторитетом и большим уважением среди прогрессивной части офицеров флота. Ему предоставили право укомплектовывать штаб кадрами по собственному усмотрению, чем он и воспользовался: в Морской Генеральный штаб по его предложению назначили молодых, талантливых и энергичных офицеров, понимавших необходимость кардинальных реформ во флоте.

Морской Генеральный штаб развернул энергичную деятельность и добился значительных результатов в деле возрождения флота, упорядочения организации морских сил и улучшения их боевой подготовки. Офицеры Морского Генерального штаба сыграли также большую роль в разработке многих вопросов военно-морской теории и руководящих оперативно-тактических документов, новых, более совершенных методов использования артиллерийского и минно-торпедного оружия. В 1906 г. МГШ провел значительную работу по определению состояния морских сил страны. Было установлено, что организация и боевая подготовка Балтийского и Черноморского флотов находятся в крайне запущенном состоянии. Наиболее серьезными недостатками, отрицательно влиявшими на боеспособность сил флота, являлись, по мнению штаба, следующие:

организация корабельного состава не соответствовала современным взглядам на формы и методы его боевого использования в вооруженной борьбе; оперативные и тактические формирования представляли собой случайный сбор кораблей различных классов и типов;

строительство новых кораблей и ремонт находившихся в строю велись в основном распорядительным порядком; какого-либо четко скоординированного и обоснованного плана кораблестроения и ремонта по существу не было;

комплектование кораблей личным составом производилось непланово;

запасы топлива, мин, торпед, снарядов были минимальными, что крайне затрудняло ведение нормальной боевой подготовки и поддержание сил флота в боеспособном состоянии;

существенная система военно-морских учебных заведений не обеспечивала потребности флота в формировании достаточного контингента хорошо подготовленных и опытных морских офицеров;

боевая подготовка велась непланово и не обеспечивала решения боевых задач в случае начала военных действий.

Морской Генеральный штаб разработал новое положение о центральных и портовых управлениях, в основу которого была заложена идея достижения более тесной связи между оперативными и тыловыми органами управления флота. В соответствии с этим положением Морское министерство провело несколько реформ. Морские силы были подчинены плавающим адмиралам<sup>1</sup> с предо-

---

<sup>1</sup> В мирное время командование всеми силами флота на морском театре предоставлялось командующему морскими силами Балтийского (Черного) моря — высшему местному морскому начальнику. Во всех отношениях командующий морскими силами подчинялся морскому министру. С объявлением военного положения он становился командующим флотом и подчинялся главнокомандующему; у него сосредоточивалась вся полнота власти над морскими силами, находившимися на театре военных действий, и при руководстве ими в ходе боевых действий. У командующего морскими силами прав было меньше, чем у командующего флотом (не мог распоряжаться объектами в прибрежных районах, награждать и т. д.).

ставлением им инициативы в деле организации боевой подготовки морских сил. Продолжительность летней кампании увеличилась, а в ряде случаев боевая подготовка не прекращалась и в зимнее время; с окончанием кампании команды оставались на кораблях.

Морские силы получили более стройную и стабильную организацию. 8 октября 1907 г. было утверждено «Положение о составе и подразделении флота». Согласно Положению, флот подразделялся на действующий и резервный (1-го и 2-го резерва). Корабли действующего флота сводились в эскадры и отряды. Эскадра предназначалась для действий в открытом море против линейных кораблей неприятеля и состояла из соединений кораблей различных классов: дивизии линейных кораблей (8 единиц) и бригады броненосных крейсеров (4 единицы), составлявших ядро эскадры, дивизий крейсеров (8 единиц) и эскадренных миноносцев (36 ЭМ и один крейсер); в эскадру включались также и вспомогательные суда. Дивизии линкоров и крейсеров подразделялись на две бригады. Дивизия эскадренных миноносцев также имела в своем составе две бригады, каждая из которых, в свою очередь, делилась на два дивизиона (по девять ЭМ). Формирования меньшего состава назывались отрядами. Такая организационная структура морских сил существовала (с некоторыми изменениями) и в годы Первой мировой войны [1. Ч. II. С. 242].

Новая организация повлекла пересмотр правил службы на кораблях и расширила права начальников различных управленческих уровней на самостоятельное принятие ими решений. Так, в разработанном в 1914 г. Морским Генеральным штабом «Наставлении для боевой деятельности высших соединений флота» указывалось, что каждый начальник должен распоряжаться только тем, чем не могут самостоятельно распорядиться подчиненные при выполнении поставленных им задач.

Особое внимание было обращено на улучшение военно-морского образования офицерского состава. С этой целью в Морской академии, по образцу Военной академии Генерального штаба, вместо ранее существовавших краткосрочных курсов был учрежден военно-морской от-

дел с двух- и трехгодичным сроком обучения. Лица, окончившие двухгодичный курс обучения, назначались на должности командиров кораблей 1 ранга или соединений, а наиболее способные из них оставлялись в академии еще на год и после этого назначались в Морской Генеральный штаб или на военно-дипломатическую работу за границу в качестве военно-морских атташе. Подготовка офицерских кадров в Морском корпусе и минно-артиллерийских классах стала вестись по новым программам с упором на изучение тактики флота и военно-морской истории.

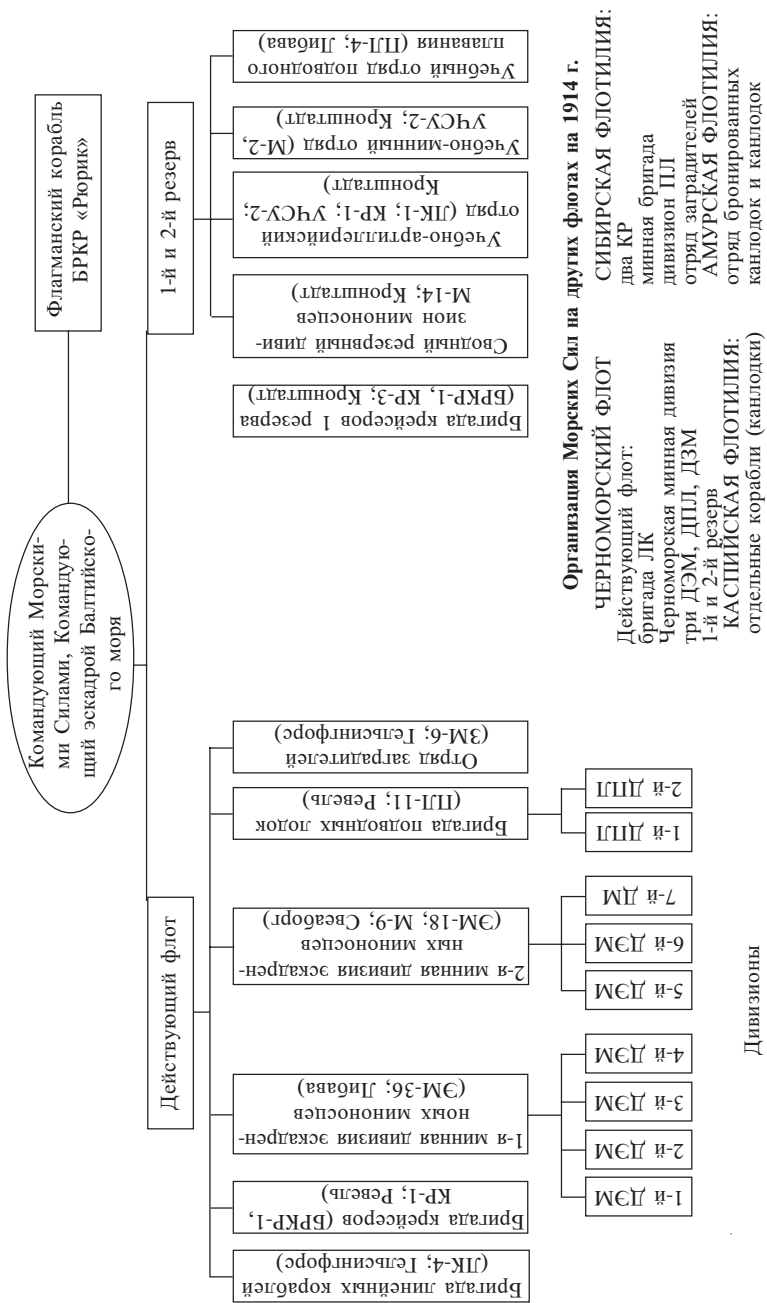
Строевые офицеры, имеющие большой практический опыт службы на кораблях и боевой опыт, полученный в Русско-японской войне, стали шире привлекаться к разработке проблем военно-морской теории. В Морской академии и на флотах стали широко практиковать дискуссии по теоретическим вопросам, связанным со строительством флота и использованием его в случае войны. Среди офицерского состава образовывались различного рода общества и кружки, ставившие целью изучение военно-морской теории. Для улучшения подготовки будущих офицеров была увеличена продолжительность практики корабельных гардемарин, которые на кораблях учебного отряда ежегодно зимой ходили в заграничное плавание. Цензовая система прохождения службы была отменена, что дало возможность назначать наиболее способных офицеров на высшие должности вне зависимости от того, сколько кампаний они проплавали<sup>1</sup>.

Из всех проблем, вставших перед флотом России после войны с Японией, наиболее сложной явилось строительство новых кораблей. По существу надо было заново комплектовать корабельный состав Балтийского флота и одновременно усиливать Черноморский флот.

---

<sup>1</sup> Цензовая система прохождения службы офицерами флота введена в 1885 г.; заменена новым положением о прохождении службы в 1913 г. Морской ценз предусматривал производство в чины и назначение на должность только офицеров, имеющих определенный стаж плавания на кораблях: для кадетов, гардемарин, мичманов — 40 месяцев, лейтенантов — 58 месяцев, капитанов 2 ранга — 24 месяца. Определялся также предельный возраст службы для каждого чина, по достижении которого лица, не имевшие установленного ценза, увольнялись со службы.

## Организация сил Балтийского флота накануне Первой мировой войны (1914 г.)





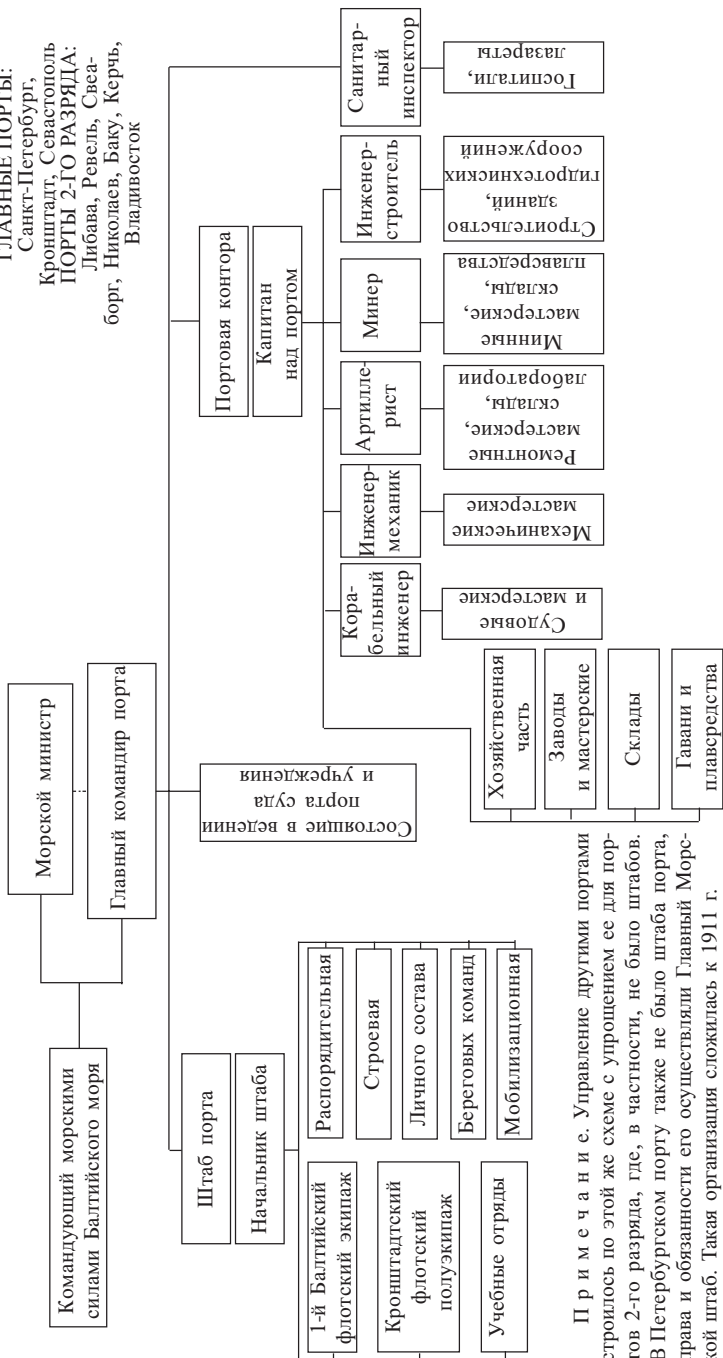
В первые годы после русско-японской войны основное ядро Балтийского флота составляли минно-торпедные силы: 20 эскадренных миноносцев, 11 миноносцев типа «Сокол», 10 миноносцев типа «Циклон» и 40 номерных миноносцев. Материальное и техническое обеспечение кораблей было неудовлетворительным. Многие из них нуждались в ремонте и доукомплектовании личным составом. Из дел, принятых Морским Генеральным штабом от Главного морского штаба, вообще невозможно было установить численность личного состава Балтийского флота, равно как и определить истинное состояние баз и портов на театре, а также наличие материальных запасов. То есть флот на Балтийском море к началу 1907 г. как по составу, так и по уровню подготовки представлял собой весьма незначительную, при этом плохо организованную силу, был намного слабее своего вероятного противника — германского флота — и не мог успешно решать задачи по обороне столицы с моря.

Черноморский флот находился в лучшем состоянии, чем Балтийский. В 1906 г. в его составе имелось восемь эскадренных броненосцев, два крейсера 1-го ранга, три минных крейсера, 13 эскадренных миноносцев, два минных заградителя и шесть канонерских лодок.

15 октября 1906 г. Морской Генеральный штаб обратился в правительство со специальным докладом, в котором охарактеризовал состояние морских сил Балтийского моря и наметил пути их воссоздания. Предлагалось, в первую очередь, упорядочить организацию морских сил, определить цель и исходя из нее разработать программу дальнейшего развития флота. Поскольку наиболее вероятным противником России в то время могла быть Германия, начальник МГШ, считая, что Балтийский морской театр в вооруженной борьбе на море будет наиболее ответственным, рекомендовал все силы и средства сосредоточить в основном на воссоздании Балтийского флота. Морской Генеральный штаб выдвинул идею не восполнять морские силы отдельными кораблями, а создавать «сразу целый тактический организм — эскадру». Подробные обоснования состава эскадры были изложены в специальном докладе на имя морского министра от 20 февраля 1907 г.

## Организация управления портом Кронштадт в 1914 г.

ГЛАВНЫЕ ПОРТЫ:  
 Санкт-Петербург,  
 Кронштадт, Севастополь  
 ПОРТЫ 2-ГО РАЗЯДА:  
 Либав, Ревель, Свеа-  
 борг, Николаев, Баку, Керчь,  
 Владивосток



Примечание. Управление другими портами строилось по этой же схеме с упрощением ее для портов 2-го разряда, где, в частности, не было штабов. В Петербургском порту также не было штаба порта, права и обязанности его осуществляли Главный Морской штаб. Такая организация сложилась к 1911 г.

В нем говорилось, что судостроение должно вестись дивизиями, а корабли следует заказывать сразу по одним и тем же чертежам. Причем на восемь линейных кораблей предлагалось строить четыре линейных крейсера и восемь легких крейсеров. Миноносцы считалось целесообразным использовать отделения в составе не менее девяти единиц с одинаковыми тактико-техническими элементами. Потому, отмечалось в докладе, заказывать миноносцы необходимо сериями — не менее девяти миноносцев в каждой; для одной эскадры надо построить 36 миноносцев и один легкий крейсер (для начальника минного отряда). Данный расчет состава эскадры был положен позже в основу программы судостроения Балтийского флота. Одновременно в докладе акцентировалось внимание на необходимости оборудования баз, в частности, строительства доков для линейных кораблей дредноутного типа и легких крейсеров, а также на других вопросах, связанных с возрождением флота.

Программный доклад Морского Генерального штаба 15 октября был представлен царю. Однако морской министр адмирал А. А. Бирилев вместо того, чтобы принять меры для ускорения решения поднятых МГШ вопросов, по собственной инициативе, без согласования с начальником Морского Генерального штаба, 30 октября 1906 г. обратился в Совет министров с ходатайством отпустить средства на постройку двух новых линейных кораблей для Балтийского флота. Так как содержание этого документа не было достаточно обоснованным, Совет министров передал его на рассмотрение Совету государственной обороны, который 9 ноября отклонил просьбу морского министра и предложил разработать «обоснованную судостроительную программу для Балтийского флота на ближайшие годы» с указанием очередности выполнения предложенных мероприятий.

В соответствии с этим решением морской министр приказал начальнику Морского Генерального штаба срочно разработать программу судостроения для Балтийского флота. Проект ее был представлен министру 1 января 1907 г. Программой, получившей наименование «малой судостроительной программы на ближайшее четырехлет-

тие», предусматривалась постройка четырех линейных кораблей, броненосного крейсера, трех легких крейсеров и 10 эскадренных миноносцев.

Одновременно А. А. Бирилев приказал выполнить аналогичную работу и начальнику Главного морского штаба, так как считал, что «доцусимские» адмиралы, к числу которых принадлежал и сам А. А. Бирилев, лучше справятся с ней, чем молодые офицеры из МГШ. Этим шагом морской министр проявил недоверие к Морскому Генеральному штабу, созданному вопреки его воле и желанию, в очередной раз попытался скомпрометировать деятельность МГШ и выдвинуть Главный морской штаб на первые роли в системе управления Морского министерства.

Судостроительная программа, представленная Главным морским штабом, существенно отличалась от программы, разработанной Морским Генеральным штабом. Обе программы адмирал А. А. Бирилев направил на заключение в Совет государственной обороны без предварительного их согласования в Морском министерстве. Совет государственной обороны рассмотрел обе судостроительные программы и счел невозможным принять по ним какое-либо решение, так как они принципиально отличались друг от друга. После скандального случая с судостроительными программами адмирал А. А. Бирилев вынужден был оставить пост министра.

Замена А. А. Бирилева адмиралом И. М. Диковым не внесла существенных изменений в ускорение темпов строительства Балтийского флота. Свою деятельность новый министр начал с того, что 15 апреля 1907 г. обратился к царю с просьбой дать указания по вопросам, поднятым начальником Морского Генерального штаба в докладе от 15 октября 1906 г. Однако царь уклонился от принятия решения о строительстве новых кораблей для Балтийского флота и вновь передал этот вопрос на рассмотрение Совета государственной обороны. Заседание Совета по нему состоялось 22 апреля 1907 г. и носило характер острой полемики между представителями Морского и Военного министерства. Некоторые представители военного ведомства договорились вообще до абсурда. Например,

генерал А. Н. Куропаткин заявил, что для России гораздо целесообразнее создать несколько новых корпусов, чем вообще строить флот. На основании проведенного обсуждения Совет государственной обороны принял решение воздержаться от постройки новых кораблей до того времени, пока не будут разработаны и утверждены планы строительства вооруженных сил и обороны государства в целом. Вопрос о судостроительной программе вновь был отложен на неопределенное время.

После долгих споров, заседаний и обсуждений в различных инстанциях «малая судостроительная программа 1907—1911 гг.», разработанная Морским Генеральным штабом, наконец-то была утверждена, и Морское министерство получило возможность летом 1909 г. приступить к постройке четырех новых линкоров, предназначавшихся для усиления Балтийского флота. К этому времени в Англии уже был построен новый линейный корабль «Дредноут» (1907 г.), который по вооружению, бронированию и скорости значительно превосходил эскадренные броненосцы периода русско-японской войны. С появлением «Дредноута» во всех крупных западных странах началось интенсивное строительство линейных кораблей так называемого дредноутного типа.

Учитывая новые тенденции в развитии линейных кораблей, Морской Генеральный штаб одновременно с составлением «малой» судостроительной программы разработал и основные тактико-технические требования к линейным кораблям, предназначенным для усиления Балтийского флота: водоизмещение — 23 тыс. т, максимальная скорость — 23 узлов, дальность плавания экономическим ходом — 5570 миль, вооружение — двенадцать 305-мм орудий в 52 калибра, шестнадцать 120-мм орудий в 50 калибров, бронирование — главного пояса 225 мм (в носу — 125 мм, в корме — 100,3 мм), боевых рубок и вращающейся части башен артиллерии главного калибра — 200 мм. В качестве главных машин должны были использоваться четыре турбины. Существенным недостатком этих тактико-технических требований являлось относительно слабое бронирование по сравнению с аналогичными кораблями, строившимися в то время за границей.

### Тактико-технические элементы основных классов

Класс корабля и название	Год закладки и вступления в строй	Водоизмещение (ПЛ надв./подв.) уз.	Скорость (ПЛ надв./подв.), уз.	
Линейный корабль «Севастополь»	1909—1914	23000	23,0	
Линейный крейсер «Бородино»	1912—1915	32500	26,5	
Легкий крейсер «Светлана»	1913	6800	29,5	
Эскадренный миноносец «Новик»	1910—1913	1260	37	

**Примечание.** Таблица составлена по фактическим данным источников: Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота. М., 1981. С. 14, 15, 17, 25, 185; Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II. С. 184, 185, 192, 193, 200, 201, 210, 222, 223.

После рассмотрения и одобрения тактико-технических заданий (ТТЗ) на постройку линейных кораблей в Морском техническом комитете и Адмиралтейств-совете Морское министерство в декабре 1907 г. объявило конкурс на составление проекта линейного корабля.

Из 51 эскизного проекта, представленного на конкурс к лету 1908 г., лучшим признали проект Балтийского завода, по которому и решено было строить линейные корабли. Он отличался от проектов иностранных фирм, участвовавших в конкурсе, наличием четырех трехорудийных башен главной артиллерии с линейным распо-

**кораблей флота России, строившихся в 1909—1915 гг.**

Артиллерийское вооружение		Число торпедных аппаратов надв./подв.	Бронирование (главный пояс), мм	Примечание
Число	Калибр			
12 16 4	305/52 120 47	0/4	225	С марта 1921 г. по май 1943 г. — «Парижская Коммуна»
12 24 8	356/52 130 75	0/6	240	—
15 4	130 63 зен. (по проекту)	0/2	—	Вступил в строй в 1928 г. С 1925 г. — «Профинтерн», с 1939 г. — «Красный Крым»
4 4 пу- лем.	102	4×2/0	—	Возможность принимать до 100 мин. В 1913 г. двойные ТА заменены трехтрубными. С 1926 г. — «Яков Свердлов»

ложением, лучшей конструкцией корпуса и большей скоростью движения.

По доработанному проекту Балтийского завода, утвержденному 15 июня 1909 г., были заложены в Петербурге четыре линкора: «Севастополь» (с 31 марта 1921 г. по 31 мая 1943 г. — «Парижская коммуна») и «Петропавловск» («Марат») — на Балтийском заводе, «Гангут» («Октябрьская революция») и «Полтава» («Фрунзе») — на Адмиралтейском заводе (табл. 17). Из-за недостаточного технического оборудования отечественных кораблестроительных заводов, задержки с созданием паровых турбин, которые до этого не строились в России, потому производство их пришлось осваивать, а также неоднократных изменений самого проекта

в сторону его улучшения строительство линейных кораблей типа «Севастополь» крайне затянулось.

Обострение международной обстановки, с одной стороны, и непрерывный рост германского флота — с другой, настоятельно требовали дальнейшего наращивания морских сил Балтийского и Черноморского флотов. В связи с этим Морской Генеральный штаб в 1909 г. разработал новую («большую») судостроительную программу, рассчитанную на 10-летний срок (1910—1920).

«Большая» судостроительная программа была рассмотрена 15 августа 1909 г. на специальном заседании правительства. Большинство присутствовавших высказалось за сокращение программы, считая ее непосильной для России. Морской Генеральный штаб учел высказанные замечания, и 23 ноября 1909 г. представил правительству сокращенный вариант программы, по которой намечалось построить для Балтийского флота в те же сроки 8 линкоров, 4 линейных и 4 легких крейсера, 18 эскадренных миноносцев и 12 подводных лодок. Программа была сокращена за счет легких надводных сил и подводных лодок, в которых Балтийский флот ощущал большую потребность.

Но и сокращенная судостроительная программа не удовлетворила правительство, и она снова была возвращена в Морское министерство на доработку. «Большая» судостроительная программа была одобрена правительством и царем только в марте 1910 г., после чего председатель Совета министров внес законопроект в Государственную думу о размере ассигнований для ее реализации. Дума санкционировала предоставление средств на постройку трех линейных кораблей для Черноморского флота, а рассмотрение остальной части «большой» судостроительной программы вновь отложила.

В конце 1911 г. в Николаеве были заложены три линейных корабля типа «Императрица Мария», которые по своим тактико-техническим элементам несколько отличались от балтийского варианта линейного корабля типа «Севастополь». Одновременно для Черноморского флота началось строительство девяти эскадренных миноносцев и шести подводных лодок.



Постройка кораблей для Балтийского флота по «большой» судостроительной программе снова задержалась; повторилась та же история, что и с «малой» судостроительной программой. Один из непосредственных виновников этого — вице-адмирал С. А. Воеводский, сменивший адмирала И. М. Дикова на посту морского министра. Он не пользовался авторитетом ни в правительстве, ни в Думе, ни на флоте и не мог успешно защищать интересы флота. Неспособность С. А. Воеводского руководить отечественным министерством была настолько очевидна, что в марте 1911 г. он был снят с должности. Вместо него назначили адмирала И. К. Григоровича — высокообразованного, опытного, энергичного военачальника и хорошего организатора. Он пользовался большим уважением и авторитетом среди офицеров флота, полным доверием в правительстве; поэтому назначение его морским министром всеми было встречено с большим одобрением.

И. К. Григорович понимал, что война с Германией может начаться в недалеком будущем и слабость Балтийского флота неизбежно приведет к тяжелым последствиям. Поэтому сразу же после вступления на пост морского министра он 25 марта 1911 г. направил царю обстоятельный и хорошо аргументированный доклад о недопустимости дальнейшего промедления со строительством кораблей для Балтийского флота. Минимальной программой для Балтийского флота адмирал И. К. Григорович считал постройку 4 линейных крейсеров, 4 легких крейсеров, 36 эскадренных миноносцев и 12 подводных лодок с вводом их в строй не позднее 1916 г. К этому же времени намечалось закончить и оборудование главной базы флота в Ревеле. Доклад морского министра был одобрен царем и правительством, и в соответствии с их решением Морской Генеральный штаб переработал «большую» судостроительную программу из расчета постройки вышеперечисленных кораблей для Балтийского флота к 1917 г. В июне 1912 г. Государственная дума большинством голосов приняла законопроект о предоставлении ассигнований на их строительство.

19 декабря 1912 г. в Петербурге состоялась закладка четырех линейных крейсеров: «Измаила» и «Кинбур-

на» — на Балтийском заводе, «Бородино» и «Наварина» — на Адмиралтейском. По первоначальному проекту, разработанному на Балтийском заводе в 1911 г., эти корабли должны были иметь водоизмещение 28,5 тыс. т, скорость 26,5 узлов, вооружение — девять 356-мм орудий (длина ствола 52 калибра) в трех трехорудийных башнях с линейным расположением, двадцать 130-мм орудий (длина ствола 50 калибров) и четыре 47-мм противозенитные (зенитные) пушки; бронирование борта, башен и рубок — 250—125 мм. В 1912 г. в проект внесли некоторые изменения: решено было установить двенадцать 356-мм орудий (в четырех трехорудийных башнях), двадцать четыре — 130-мм, восемь — 75-мм. В связи с этим водоизмещение линейных крейсеров значительно увеличилось — до 32,5 тыс. т. По тому времени они были самыми сильными крейсерами в мире. Но бронирование их, так же как и однотипных линейных крейсеров, строившихся в Англии, Германии и других странах, было относительно слабое, что не позволяло им успешно вести бой с линейными кораблями.

В 1913 г. заложили легкие крейсера «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Спиридов» (на Путиловском заводе в Петербурге), «Светлана» («Профинтерн», «Красный Крым») и «Адмирал Грейг» — на Ревельском заводе Русского балтийского судостроительного общества. Два легких крейсера «Муравьев-Амурский» и «Адмирал Невельской» были заказаны германской фирме «Шихау» в Эльбинге; эти крейсера с паровыми турбинными установками строились главным образом для учебных целей.

В 1912—1913 гг. на Путиловском заводе был построен «Новик» — первый эскадренный миноносец с энергетической установкой, работавшей на нефти. По тактико-техническим элементам он заслуженно считался лучшим в мире кораблем этого класса. В 1912—1914 гг. по несколько измененному первоначальному проекту «Новика» для Балтийского флота было заказано 36 эскадренных миноносцев со сроком готовности последнего из них к 15 апреля 1916 г. Одновременно с эскадренными миноносцами для Балтийского флота было заказано 12 подводных лодок, из них 4 — на Балтийском заводе и 8 в Ревеле.

После Русско-японской войны строительство подводных лодок в России шло по пути увеличения скорости, дальности и автономности плавания, сокращения времени погружения, усиления вооружения и улучшения мореходных качеств. В течение 1906—1910 гг. были заложены и построены подводные лодки «Минога» и «Акула» (табл. 18) по проекту кораблестроителя профессора И. Г. Бубнова, «Почтовый» (проект С. К. Дзевецкого) и начата постройка подводной лодки «Краб» (проект М. П. Налетова).

На «Миноге» впервые в истории подводного плавания в качестве двигателя надводного хода были установлены два дизеля мощностью по 120 л. с. каждый, изготовленные в Петербурге на заводе Л. Нобеля (позднее завод «Русский дизель»). На ней впервые в практике отечественного подводного судостроения были установлены трубчатые торпедные аппараты. «Минога» сыграла существенную роль в создании мореходных дизельных подводных лодок.

Следующим крупным шагом вперед по пути развития подводных лодок в России была постройка подводной лодки «Акула». По всем наиболее важным показателям она существенно отличалась от своих предшественников. Значительно возросшее водоизмещение «Акулы» (в три раза) обеспечило существенное увеличение дальности плавания (в два раза), лучшую мореходность и установку более мощного торпедного вооружения. Подводная лодка «Акула» явилась важным этапом на пути создания в России мореходных боевых лодок с сильным торпедным вооружением.

В истории развития подводного плавания в России особый интерес представляет подводная лодка «Почтовый», построенная на Петербургском металлическом заводе в 1909 г. На этой подводной лодке впервые был применен единый двигатель внутреннего сгорания для надводного и подводного хода (два бензиновых двигателя мощностью по 130 л. с. каждый). В подводном положении использовался лишь один двигатель. Проектная скорость составляла в надводном положении 11,5 узлов, в подводном 6,2 узла, дальность плавания — соответственно 350 и 28 миль [2. С. 62—63]. В надводном положении воздух засасывался

### Тактико-технические элементы подводных лодок

Тип подводной лодки	Год спуска на воду	Водоизмещение надв./подв., т	Скорость надв./подв., уз	Дальность плавания надв./подв., мили	Род двигателя надв. хода/подв. хода	
<b>Россия</b>						
Минога	1908	123/152	11/5	600/90	Дизель/Электродвигатель	
Акула	1908	370/468	10,7/6,4	1000/28	То же	
Краб	1912	560/740	11/7,5	1900/82	То же	
Морж*	1913	630/758	12/8,5	2750/120	То же	
Нарвал	1914	621/994	13/9,8	4000/120	То же	
<b>Германия</b>						
U-4	1908	420/510	11,5/9,5	3000/55	Керосиновый/Электродвигатель	
U12	1910	500/620	14,2/8,1	3400/80	То же	
U-18	1911	560/690	15,0/9,5	1210/75	То же	
U-22	1912	650/840	15,5/9,6	5200/80	Дизель/Электродвигатель	
U-41	1913	680/870	16,5/9,5	4440/80	То же	

Примечание. Таблица составлена по данным источников: *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флотов. М., 1948; *Трусов Г. М.* Подводные лодки в русском и советском флоте. М., 1957; *Павлович Н. Б.* Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II.

\* Вступили в строй после начала войны.

## России и Германии, построенных в 1908—1914 гг.

Тип подводной лодки	Время погружения в подводное положение, мин	Минно-торпедное вооружение: число мин; торп. аппаратов, калибр ТА, мм	Артиллерийское вооружение	
			Число пушек	Калибр, мм
Россия				
Минога	3,5	2 — носов., 450		
Акула	3	4 — сист. Джевецкого; 2 — носов., 2 — корм., 450		
Краб	4	60 мин; 2 — носов., 450		
Морж*	3	8 — сист. Джевецкого; 2 — носов., 2 — корм., 450	1 1 1 пуле-мет	57 47
Нарвал	1	4 — сист. Джевецкого; 2 — носов., 2 — корм., 450	1 2 пуле-мета	75
Германия				
U-4	1	2 — носов., 2 — корм., 450	450	
U12	1,1	То же		
U-18	1,2	То же		
U-22	1,3	2 — носов., 2 — корм., 500	1 (затем 2)	88 88
U-41	0,9	То же	1 (затем 2)	88 105

непосредственно из машинного отделения, а продукты сгорания отводились за борт через выхлопную трубу. В подводном положении воздух для двигателя подавался из воздушной батареи, состоявшей из 50 баллонов общим объемом 12 м<sup>3</sup>, в которых воздух был сжат до 200 атмосфер. Запаса воздуха хватало почти на пять часов работы двигателя. Продукты сгорания топлива отводились в герметически закрытый глушитель, откуда откачивались газовым насосом за борт через отводную трубу, проложенную вдоль киля.

Испытания «Почтового» показали, что единый двигатель работает исправно, но при движении под водой за подводной лодкой оставался демаскировавший ее белый пузырчатый след. Этот серьезный технический недостаток, а также тяжелые условия обитаемости сводили на нет преимущества единого двигателя и практически исключали возможность использовать подводную лодку «Почтовый» для военных целей. В 1913 г. она была сдана на слом. «Минога», «Акула» и две подводные лодки типа «Дельфин» («Макрель» и «Окунь») составили первый дивизион подводных лодок Балтийского флота [2. С. 81].

В 1911—1912 гг. в России в соответствии с программой военного кораблестроения началась серийная постройка подводных лодок: 6 — для Черноморского флота и 18 — для Балтийского [1. Ч. II. С. 215]. Основу будущих подводных сил составили подводные лодки, спроектированные И. Г. Бубновым. К 1911 г. И. Г. Бубнов представил в морское министерство два новых проекта подводных лодок, незначительно отличавшихся друг от друга. Вскоре в Николаеве для Черноморского флота начали строить подводные лодки (головная «Морж») по первому проекту, несколько позже в Петербурге и Ревеле — по второму проекту (типа «Барс») для Балтийского флота и Сибирской флотилии.

Существенное возрастание водоизмещения подводных лодок типа «Барс» позволило вдвое (по сравнению с «Акулой») увеличить дальность плавания, улучшить обитаемость экипажа и мореходные качества. По числу торпедных аппаратов «Барсы» превосходили подводные лодки других стран того времени (четыре трубчатых аппарата

в прочном корпусе и восемь решетчатых, расположенных в ограждении легкого корпуса, — по четыре аппарата с каждого борта).

В связи с возникшей угрозой со стороны авиации и необходимостью ускорения погружения лодки на подводных лодках военной постройки были увеличены размеры кингстонов и труб вентиляции цистерн главного балласта, оборудованы цистерны быстрого погружения, а также установлена противоаэропланная артиллерия. Прорабатывался и вопрос зарядки аккумуляторных батарей при нахождении подводной лодки на перископной глубине. Первым предложил и в 1915 г. разработал специальное устройство для работы дизелей на перископной глубине командир подводной лодки «Акула» лейтенант Н. А. Гудим, а реализовал его на подводной лодке «Волк» лейтенант И. К. Мессер. Таким образом, моряки России первыми в мире создали устройство для работы двигателя под водой, которое в годы Второй мировой войны широко применялось на германских подводных лодках под названием «шнорхель».

Первые лодки, предназначенные для Балтийского и Черноморского флотов, начали вступать в строй лишь в конце 1914 — начале 1915 г. Строительство их затянулось из-за отсутствия дизелей. Только на двух подводных лодках были установлены по два дизеля мощностью 1320 л. с. каждый постройки Петербургского завода Л. Нобеля, которые проектировались специально для этих лодок. Однако недостаточные производственные возможности завода не позволили обеспечить все строившиеся подводные лодки 1320-сильными двигателями в нужные сроки. Поэтому было принято решение установить на них менее мощные, но надежные и удобные в эксплуатации дизели Коломенского машиностроительного завода, предназначавшиеся для канонерских лодок Амурской флотилии, а также 420-сильные дизели, закупленные в США [2. С. 81—82].

О высоком уровне подводного кораблестроения в России свидетельствует тот факт, что одна из подводных лодок типа «Барс» — «Пантера» (до 1934 г. — «Комиссар», а затем — «Б-2») из состава Балтийского флота была исключена лишь в 1940 г.

После Русско-японской войны 1904—1905 гг. на основе ее опыта во многих странах развернулись работы по созданию подводного минного заградителя, способного производить скрытые минные постановки в водах противника. В 1910 г. в Николаеве по проекту Михаила Петровича Налетова был заложен первый в мире подводный минный заградитель «Краб», который в августе 1912 г. был спущен на воду, а в 1915 г. вступил в строй и принял участие в боевых действиях на Черном море. Подводный заградитель «Краб» по числу мин не имел себе равных в Первую мировую войну. Мины (якорные гальваноударные) располагались в двух трубах, проложенных в надстройке легкого корпуса (по 30 мин в каждой). При постановке мины передвигали по трубам к кормовому срезу с помощью конвейерной цепной ленты, приводимой в движение электродвигателями, находившимися внутри прочного корпуса. Интервал постановки мин зависел от скорости лодки, а глубина постановки регулировалась с помощью специального механизма перед сбрасыванием мин в воду.

Вслед за Россией подводные минные заградители начали строить и в других странах, и прежде всего в Германии. Однако ни один из иностранных заградителей по числу принимаемых мин не мог сравниться с «Крабом». Например, немецкие подводные заградители принимали от 20 до 42 мин.

Кроме строительства подводных лодок типа «Барс», Россия в период Первой мировой войны закупила за границей и построила по лицензиям около 30 подводных лодок других типов. Лучшими из них были лодки типа «Нарвал» и АГ американской фирмы «Голланд». Подводные лодки типа «Нарвал» строились по американским чертежам на русских заводах, а типа АГ — в США, которые по секциям перевозились на транспортах во Владивосток, а оттуда по железной дороге в Петроград и Николаев, где их собирали. Всего таким путем было доставлено в Россию 11 подводных лодок, из них 6 — на Балтийское море и 5 — на Черное.

Из неосуществленных проектов подводных лодок накануне Второй мировой войны особый интерес пред-



ставляет проект автономного подводного бронепалубного крейсера корабельного инженера Б. М. Журавлева, представленный им Морскому министерству в 1911 г. Корабль, по замыслу конструктора, должен был иметь внушительные размеры и мощное вооружение: длину — 128 м, ширину — 10,3 м, осадку — 6,8 м, водоизмещение — 4500 т надводное и 5435 т подводное, скорость: 26 узлов — надводную и 14 узлов — подводную, дальность плавания — 15 тыс. миль над водой и 250 миль под водой, рабочую глубину погружения — 125 м, 30 торпедных аппаратов, 60 торпед, 120 мин, пять 120-мм орудий. И хотя проект Журавлева не был принят и реализован Морским министерством, все же он оставил глубокий след в истории развития мирового подводного судостроения, но для того времени оказался с технической точки зрения преждевременным.

К началу Первой мировой войны в составе военно-морского флота России находились 22 боеспособные подводные лодки (на Балтийском море — 11, на Черном море — 4 и на Тихом океане — 7) и 24 — в достройке<sup>1</sup>.

Строительство подводных лодок потребовало подготовки для них кадров. Первым учебным центром подготовки специалистов для отечественного подводного флота стал Учебный отряд подводного плавания, созданный по инициативе патриотов подводного дела в 1906 г. в Либаве (Лиепаяе). Во главе учебного центра был поставлен контр-адмирал Э. Н. Щенснович, бывший командир броненосца «Ретвизан». Переменный состав Учебного отряда комплектовался офицерами и матросами с надводных кораблей. Продолжительность обучения для офицеров составляла 10 месяцев, а матросов — от 4 до 10 месяцев. К преподаванию на офицерских классах привлекались крупные специалисты (И. Г. Бубнов, М. Н. Беклемишев и др.) в области проектирования, постройки и боевого использования подводных лодок. Учебный отряд подводного плавания являлся не только учебным, но и научным центром подводного флота. Преподаватели и слушатели офицерских классов принимали активное участие в разработке тактики подводных лодок и способов применения ими орудия.

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Ч. 1: Описания к картам. С. 750, 752.

Во флоте России, так же как и в иностранных флотах, к началу Первой мировой войны не была разработана теория использования подводных лодок в боевых действиях на море. Различные взгляды на роль и задачи подводных лодок широко обсуждались на страницах журнала «Морской сборник». На основании опыта Русско-японской войны и уровня технического развития подводных лодок большинство специалистов считало, что подводные лодки могут успешно решать задачи разведки, постановки минных заграждений и борьбы с надводными кораблями противника в своих прибрежных водах. В отечественном флоте получила широкое распространение идея совместного использования подводных лодок и надводных кораблей при ведении боя на минно-артиллерийской позиции, оборудованной в прибрежном районе. Данная идея нашла практическое воплощение в оперативном плане Балтийского флота 1912 г.

Велись работы по исследованию возможности плавания подводных лодок в зимних условиях. Большой интерес в этой связи представляет первое в истории 1,5-часовое экспериментальное подледное плавание, осуществленное 19 декабря 1908 г. подводной лодкой «Кефаль» под командованием мичмана В. А. Меркушева на Дальнем Востоке. Перед Первой мировой войной во всех флотах отработывалась торпедная стрельба с подводных лодок одиночными торпедами. Как уже отмечалось выше, в 1912 г. в русском флоте впервые в истории была разработана теория залповой торпедной стрельбы веером. Этот более эффективный метод был апробирован на опытных стрельбах и маневрах Балтийского флота в 1913 г.

В 1910 г. на Балтийском флоте началась регулярная боевая подготовка подводных лодок. Личный состав бригады подводных лодок отработывал тактические приемы атак боевых надводных кораблей и транспортов. Так как в то время не существовало правил маневрирования подводных лодок при выходе в атаку, то командиры подводных лодок атаки выполняли каждый по-своему. Первый документ, в котором были изложены эти правила, вышел в свет в начале 1914 г.

Большинство подводных лодок регулярно привлекалось к участию во всех учениях и маневрах флота, в ходе

которых они решали задачи, вытекавшие из оперативного плана войны. Подводные лодки успешно атакывали, как правило, корабли наступающего противника; атаки проводились скрытно с дистанции 2—3 кб. В целом русские подводные лодки к началу Первой мировой войны были подготовлены к выполнению поставленных перед ними оборонительных задач. Что касается активных наступательных действий по нарушению морских коммуникаций противника, то к ним подводники не готовились, что явилось существенным недостатком боевой подготовки подводных лодок в предвоенное время.

Корабли, заложенные для Балтийского флота по «малой» и «большой» судостроительным программам, к началу Первой мировой войны не были достроены. В наибольшей степени готовности находились линейные корабли типа «Севастополь», но и они смогли вступить в строй только в конце 1914 — начале 1915 г., а линейные и легкие крейсера так и не были достроены.

Не лучше обстояло дело и с постройкой кораблей для Черноморского флота. Линейные корабли, эскадренные миноносцы и подводные лодки, заложенные в Николаеве в 1911 г., к августу 1914 г. тоже оказались недостроенными. Черноморский флот, как и Балтийский, вступил в вооруженную борьбу на море с устаревшими кораблями<sup>1</sup>.

Строительство новых, более мощных типов линейных кораблей, линейных и легких крейсеров, эскадренных миноносцев, подводных лодок и других кораблей, а также модернизация некоторых устаревших обусловили необходимость дальнейшего совершенствования всех видов оружия и боевых средств флота, а также создания новых сил и средств вооруженной борьбы в связи с появлением подводных лодок и авиации. В 1911—1914 гг. было спроектировано и создано несколько типов артиллерийских башен для корабельной и береговой артиллерии, причем все морские орудия отличались хорошими баллистическими характеристиками и высокой живучестью.

---

<sup>1</sup> Новые эскадренные миноносцы «Гневный», «Дерзкий», «Пронзительный» и «Пылкий» вступили в строй в день начала боевых действий на Черном море — 29 октября 1914 г.

Большие успехи были достигнуты в развитии и минно-торпедного оружия. Опыт русско-японской войны показал, что торпеды не обладали достаточной разрушительной силой и нуждались в увеличении скорости и дальности хода. Именно в этом направлении и шло развитие торпедного оружия отечественного флота. Последовательно были созданы торпеды образца 1908, 1910 и 1912 г. с улучшенными тактико-техническими характеристиками (табл. 19).

Получили дальнейшее развитие и торпедные аппараты для надводных кораблей и подводных лодок. Трехтрубный торпедный аппарат с растворением крайних труб, созданный для эсминцев типа «Новик» инженерами Путиловского завода по проекту старшего лейтенанта Л. Г. Гончарова, являлся лучшим накануне Первой мировой войны<sup>1</sup>. Его заимствовали многие иностранные флоты, в том числе английский и немецкий.

Особенно большие успехи перед Первой мировой войной были достигнуты в развитии минного оружия. В межвоенный период на вооружение отечественного флота были приняты превосходные мины образца 1908, 1909, 1910 и 1912 г. (табл. 20). В них в качестве взрывчатого вещества стали применять тол и тротил, значительно превосходившие своей бризантностью порох и пироксилин, использовавшиеся в более ранних образцах мин. Наиболее широко во время Первой мировой войны применялись мины образцов 1908 г. и 1912 г. Мина образца 1912 г. по своим тактико-техническим характеристикам значительно превосходила иностранные мины того времени. Ее можно было ставить на больших скоростях (до 24—30 узлов), а оригинальная конструкция якорного устройства позволяла регулировать время автоматического всплытия мины с грунта на заданное углубление и тем самым обеспечивать безопасность минных заградителей при постановке мин, а также существенно сокращать время минных постановок, что особенно важно было при постановке активных минных заграждений в районах боевых действий кораблей противника.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. М., 1963. Т. 1. С. 230.

**Тактико-технические характеристики торпед российского  
и германского флотов перед Первой мировой войной**

Образец	Калибра, мм	Масса боевого заряда, кг	Род взрывчатого вещества	Дальность хода, м	Скорость (уз.), при дистанции, м				
					1000	2000	3000	4000	5000
<b>Россия</b>									
1908	450	94,9	Тол	3000	38,5	34,5	29,5	—	—
1910	50	99,8	То же	5200	39,0	35,0	30,0	26,0	24,0
1912	450	99,8	То же	6000	43	43	35	32	30
<b>Германия</b>									
7-й	500	200	Пикрисплавы	10300	36	32	—	—	—
10-й	550	250	То же	12000— 15000	38,5	38,5	—	5	—

Примечание. Таблица составлена по данным источников: Павлович Н. Б. Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II. С. 141; Морской атлас. Т. III. Ч. 1: Описание карт. Рис. 256.

### Тактико-технические характеристики мины перед Первой мировой войной

Образец	Тип мины по способу взрывания	Род взрывчатого вещества	Диаметр корпуса, мм	Масса мины с якорем, кг	Масса взрывчатого вещества, кг	Скорость при постановке мин, уз.
1908 г.	Гальваноударная	Тол или пикросплавы	875	582	80	9—16
1910 г.	Ударномеханическая	То же	775	До 480	80—95	До 18
1912 г.	То же	То же	875	609	65	
ПЛ	То же	То же	875	До 582	55	
Р	То же	Тротил	270	175	21	

Примечание. Таблица составлена по данным источников: *Павлович Н. Б.* Развитие тактики Военно-Морского Флота. Ч. II. С. 155; Морской атлас. Т. III. Ч. 1: Описание к картам. Рис. 256.

Расширение масштабов применения минного оружия выдвинуло на повестку дня требование оснащения кораблей различных классов и типов специальными устройствами для постановки мин. Правилами минной службы того времени предусматривалось использование для этой цели и крейсеров. «Постановка мин заграждения с крейсеров, — указывалось в правилах, — производится сбрасыванием мин с особых рельсовых приспособлений. Эти рельсовые приспособления должны входить в вооружение тех крейсеров, которые предназначены для постановки мин заграждений» [РГА ВМФ. Ф. 418. Д. 1346. Л. 164].

Морской Генеральный штаб неоднократно ставил вопрос об оборудовании крейсеров для постановки активных минных заграждений. Так, в августе 1909 г. начальник МГШ обратился к морскому министру с предложением о переделке для этой цели находившихся в строю крейсеров «Россия», «Паллада», «Адмирал Макаров», «Олег», «Богатырь», «Аврора» и «Диана». Однако министр отклонил данное предложение без каких-либо веских оснований. «Большой» судостроительной программой предусматривалась переделка крейсеров «Олег» и «Богатырь» в быстроходные заградители, но к началу Первой мировой войны она не была закончена. В результате недальновидности морского министра к августу 1914 г. на Балтике к постановке активных минных заграждений могли привлекаться лишь миноносцы типа «Сибирский стрелок» и тихоходные минные заградители «Амур» (в 1922—1929 гг. — «Блокшив № 2») и «Енисей». Не лучше обстояло дело и на Черноморском фронте, где также не было современных минных заградителей или других кораблей, приспособленных для этой цели.

Развитие минного оружия в России после войны с Японией потребовало дальнейшего совершенствования тральных сил и средств и организации их применения. Благодаря плодотворной творческой деятельности морских офицеров (К. Ф. Шульца и П. П. Киткина, впоследствии контр-адмирала советского ВМФ, и др.) в русском флоте имелись достаточно совершенные для того времени подсекающие и уничтожающие мины тралы.

Большой парный трал Шульца, например, позволял вести траление при скорости тральщика 5—6 узлов и обеспечивал ширину тральной полосы до 183 м. Велись также работы по созданию быстроходных подрывных и режущих тралов. Однако подобные тралы (одно- и двусторонние змейковые) на вооружение флота стали поступать лишь после начала Первой мировой войны [1. Ч. II. С. 158].

Одновременно с работой по созданию новых тралов велись поиски наиболее целесообразных методов траления, исследования по обоснованию тактико-технических требований к тральщикам и их вооружению. Некоторые руководители Морского министерства настаивали на принятии за организационную основу тральных сил тралящего каравана, подобного созданному при обороне Порт-Артура. Однако в 1907 г. все же возобладала иная точка зрения благодаря в основном капитану 1 ранга В. И. Иванову и капитану 2 ранга П. П. Киткину — крупным специалистам в области минно-трального дела, настаивавшим на планомерной организации траления как особого вида боевой деятельности сил флота.

На Балтийском и Черном морях были созданы партии траления, которые, согласно приказу по Морскому ведомству № 176 от 10 июля 1909 г., по указанию Морского министерства подчинялись командирам портов или флагманам. В зависимости от района траления партии подразделялись на морские, рейдовые и портовые. В военное время предполагалось развертывание на флотах по несколько партий и полупартий (по семь-девять и пять тральщиков в каждой соответственно). Первоначально основу тральных партий составляли старые миноносцы. Однако затем их стали постепенно заменять тральщиками специальной постройки. Так, в 1910—1912 гг. для Балтийского флота было построено пять тральщиков типа «Минреп»<sup>1</sup>.

Появление боевых подводных лодок, впервые примененных в Русско-японскую войну, заставило специалистов заняться созданием необходимых средств борьбы с ни-

---

<sup>1</sup> *Киреев И. А.* Траление в Балтийском море в войну 1914—1918 гг. М., 1939. С. 6.



ми. Русские изобретатели добились известных успехов в этой области. В 1912 г. на вооружение русского флота был принят противолодочный бон с кольчужными сетями. Лейтенант Максимов изобрел штоковую противолодочную бомбу-мину с массой заряда 6,5 кг; испытания ее начались еще в 1905 г. Бомбы могли выстреливаться из корабельных орудий на дистанцию до 1,5 кб. В 1906 г. лейтенант Кротков впервые разработал специальный станок для выстреливания противолодочных бомб ракетного типа, явившихся прообразом современных бомбометов. Дальность стрельбы составляла 2,5—10 кб [1. Ч. II. С. 162]. Но, несмотря на положительные результаты испытаний, эти противолодочные средства на вооружение приняты не были. В 1914 г. началась разработка буксируемой противолодочной мины, которая была создана в 1915 г.<sup>1</sup>.

Однако любые средства борьбы с подводными лодками малоэффективны без технических средств наблюдения за подводной средой. Первые образцы таких средств наблюдения были созданы отечественными учеными и инженерами — чечевицеобразный и мечевой гидроакустические приемники. Таким образом, было положено начало использованию гидроакустической техники для обнаружения подводной лодки с корабля. Многие изобретения и предложения отечественных ученых и конструкторов не были по достоинству оценены даже в Морском Генеральном штабе, который лучше, чем любой другой орган управления флота, должен был понимать важность разработки средств и методов противолодочной обороны. Видимо, накануне Первой мировой войны мало кто думал, что подводные лодки в ближайшем будущем могут превратиться в столь грозную силу, какой они стали в 1914—1918 гг., и противолодочной обороне поэтому не придавали особого значения.

В межвоенный период широкое развитие получило радио как одно из основных средств связи военно-морских сил. Перед войной в системе наблюдения и связи русского флота имелись на Балтийском море 14 береговых радиостанций большой мощности (свыше 10 кВт), на чер-

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1951. № 9. С. 30.

ном море — две, на Тихом океане — одна. Подобные радиостанции перед войной были установлены также на линкоре «Андрей Первозванный», крейсерах «Громобой» и «Память Меркурия» («Коминтерн»), на царской яхте «Штандарт» (с 1934 г. — «Марти», с 1948 г. — «Ока»). Кроме того, ими оснащались достраивающиеся линкоры типа «Севастополь». Радиостанции большой мощности обеспечивали дальность связи около 500—600 миль, средней мощности (2—10 кВт) — 200—400 миль, малой (менее 2 кВт) — от 10 до 100 миль<sup>1</sup>. Развитие радиосвязи повлекло за собой и развитие радиотехнических средств наблюдения. Изобретенный отечественными специалистами радиопеленгатор широко использовался во время войны для ведения радиотехнической разведки.

Готовясь к войне за передел мира, генеральные штабы империалистических государств большое внимание уделяли разработке планов войны, которые составлялись на основе существовавших военных теорий и доктрин. Почти во всех странах планы военных действий на суше и на море разрабатывались отдельно и, как правило, не согласовывались между собой. Некоторым исключением в этом отношении являлась Россия, где план развертывания морских сил на Балтике был согласован с планом стратегического развертывания войск на приморском направлении.

Накануне мировой войны в России не было единой военной доктрины. Среди высшего командного состава армии и флота преобладали взгляды, основанные на преклонении перед различными иностранными военными и военно-морскими теориями. Руководство Морского Генерального штаба, например, разделяя теорию «господства на море», настаивало на преимущественном строительстве линейных кораблей. Но в том же морском штабе многие выступали против оснащения флота артиллерийскими кораблями и предлагали развивать главным образом минно-торпедные силы. Однако практическая необходимость подготовки военно-морского флота к надвигающейся войне заставила их поступиться в некоторой степени своими взглядами и сфор-

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1939. № 7. С. 52.

мулировать принципиальные положения по использованию сил и боевых средств флота исходя из конкретной обстановки на морских театрах, на которых предстояло воевать морским силам России, а не на основе канонов теории «господства на море».

Учитывая возможность борьбы с превосходящим по силе германским флотом, штаб Балтийского флота главное внимание уделял разработке теории и практики проведения оборонительной операции в Финском заливе с нанесением главного удара по наступающему противнику на заранее подготовленной минно-артиллерийской позиции. Иными словами, вновь возродилась идея оборонительного боя на минно-артиллерийской позиции, зародившаяся еще в Крымскую войну и нашедшая практическое применение в 1904—1905 гг. в боевых действиях у Порт-Артура.

Разрабатывать планы вооруженной борьбы на морских театрах Морской Генеральный штаб начал летом 1906 г. Для того чтобы определить цели военных действий на Балтийском морском театре и вытекающие из них задачи флота, начальник Морского Генерального штаба капитан 1 ранга Л. А. Брусилов в июле 1906 г. обратился к министру иностранных дел с просьбой сообщить основные положения внешней политики правительства в отношении прибалтийских стран, но не получил ответа. 15 декабря 1906 г. Л. А. Брусилов задал тот же вопрос царю, но и тот ничего вразумительного не ответил. В связи с этим в январе 1907 г. Морской Генеральный штаб вынужден был приступить к составлению плана военных действий на Балтийском море, не имея руководящих указаний от правительства и опираясь лишь на собственные предположения относительно возможного направления развития военно-политической обстановки в Европе в ближайшие годы, которые, естественно, могли расходиться с официальными взглядами русского правительства.

Разработанные Морским Генеральным штабом стратегические обоснования плана военных действий и вытекавшие из них задачи Балтийского флота 1 апреля 1907 г. были утверждены царем и легли в основу оперативного плана боевого использования морских сил на Балтийском

море на 1907—1908 гг. При составлении плана Морской Генеральный штаб полагал, что наиболее вероятными противниками России на Балтийском море будут Германия и Швеция, а при некоторых политических обстоятельствах, возможно, и Норвегия. Учитывая давнишние стремления немцев к захвату Прибалтики, а шведов — Финляндии, исходили из предположения, что военно-морские силы Германии могут высадить десант на берегах Финского залива для совместного со шведской армией наступления на Петербург с целью овладеть столицей, а Швеция и Норвегия в случае попытки отторгнуть Финляндию от России боевые действия будут вести также с помощью десанта, наступая в направлении Выборг, Петербург. На основании этих выводов начальники генеральных штабов армии и флота пришли к соглашению, что основной задачей армии и флота в прибрежных районах континентального театра и на Балтийском морском театре военных действий является оборона Финского залива и его побережья восточнее меридиана о-ва Гогланд. В соответствии с этой общей задачей силы флота должны были стремиться к тому, чтобы задержать продвижение противника в глубь Финского залива на 12—14 дней и тем самым обеспечить мобилизацию и развертывание сухопутных войск, предназначенных для обороны столицы.

Объективно оценивая состояние боеспособности кораблей, Морской Генеральный штаб пришел к правильному выводу, что линкоры и крейсера Балтийского флота настолько слабы по сравнению с аналогичными кораблями вероятного противника, что могут быть использованы только как вспомогательная сила. Основным средством решения поставленных задач штаб считал минно-торпедные силы, что и нашло отражение в плане войны. Разработанный Морским Генеральным штабом план военных действий на Балтийском море на 1907—1908 гг. показал полное отсутствие согласованности между правительством и ведущими органами страны, занимавшимися подготовкой к войне. Так как Морской Генеральный штаб при разработке плана не имел никакой политической ориентации правительства, то неудивительно, что без всяких оснований Норвегия была отнесена к вероятному противнику России.

Важная роль в обеспечении своевременного развертывания Балтийского флота в случае начала военных действий отводилась оперативной разведке на театре; в ее задачу входило как можно раньше обнаружить приближение кораблей неприятеля к устью Финского залива. Вопрос организации разведки на театре был рассмотрен на трех специальных совещаниях представителей генеральных штабов армии и флота в сентябре 1907 г. Зная, что флот не имеет необходимых сил и средств для ведения оперативной разведки, представители сухопутного и морского командования пришли к выводу о необходимости создания широкой сети наблюдательных постов на побережье и о-вах Финского залива. Кроме того, учитывая возможность появления германского флота в заливе до объявления войны, совещание решило организовать агентурную разведку на территории вероятного противника, в первую очередь, в тех базах и портах, откуда прежде всего можно было ожидать выхода неприятельского флота. На основании данного решения Морской Генеральный штаб организовал в 1908 г. на всех морях службу наблюдения и связи. В ее состав вошли на Балтийском море 53, на Черном море 19, на Тихом океане семь наблюдательных пунктов<sup>1</sup>.

Двусторонние маневры, состоявшиеся в 1908 г., показали, что задачи (весьма скромные по своей сути), поставленные перед Балтийским флотом на 1907 — 1908 гг., оказались невыполнимыми. Маневры были проведены по инициативе Морского Генерального штаба и имели целью выяснить, на какое время наличные силы Балтийского флота могут задержать противника, намеревающегося высадить морской десант в восточной части Финского залива. Для проведения маневров были привлечены все 97 кораблей Балтийского флота. Маневры начались 2 августа. Силы «наступающего» флота, выйдя из Либавы, на четвертые сутки появились перед Кронштадтом. «Обороняющийся» флот не оказал «противнику» никакого противодействия.

---

<sup>1</sup> Бюллетень связи ВМФ. М., № 5. С. 54—56.

Неудача, постигшая «обороняющийся» флот, объяснялась не только слабостью его сил и средств, но и в значительной мере неумелым их использованием. Исключение составляли лишь действия 1-й минной дивизии, которой командовал контр-адмирал Н. О. Эссен. По заключению посредников, это соединение демонстрировало прекрасную подготовку в плавании по шхерам без лоцманов и в совместном плавании в открытом море как днем, так и ночью без огней.

По существовавшей в то время организации морских сил Балтийского моря должности командующего флотом не существовало, а был начальник соединенных отрядов флота, который во время маневров командовал «обороняющимся» флотом. Но он не имел штаба и, естественно, не мог разработать план операции, который соответствовал бы принятой идее обороны Финского залива, и даже сформулировать четко задачи для отрядов кораблей — линкоров, крейсеров, миноносцев и подводных лодок. Поэтому действия отдельных отрядов носили чрезвычайно неорганизованный характер.

В декабре 1908 г. по предложению Морского Генерального штаба на должность начальника соединенных отрядов Балтийского флота был назначен контр-адмирал Н. О. Эссен. По существовавшему тогда положению, в обязанности начальника соединенных отрядов, пользовавшегося правами командующего морскими силами на театре, входила разработка плана развертывания сил флота на случай войны. 7 марта 1909 г. Н. О. Эссен представил в Морской Генеральный штаб разработанный им «зимний вариант плана операций морских сил Балтийского моря». Составлен он был исходя из совершенно иных принципов по сравнению с планом 1907—1908 гг. Н. О. Эссен считал, что германское командование ввиду угрозы английского флота на Северном море не сможет выделить для операций на Балтике крупные силы. Поэтому он полагал, что противником России здесь будет германский флот второй линии плюс шведский флот.

В основе плана лежала идея активных минных постановок у берегов Германии. Разбирая вероятные направления удара германского флота, Н. О. Эссен пришел к выво-

ду, что неприятель, заблаговременно сосредоточив силы в Киле и Данциге, постарается с объявлением войны немедленно атаковать корабли в Либаве и после их уничтожения высадить морской десант на побережье Финского залива. Он предлагал, не дожидаясь подхода противника к Финскому заливу, первыми перейти в наступление и постановкой активных минных заграждений на предполагаемых путях движения задержать развертывание германских кораблей из Киля и Данцига, а угрозой артиллерийской бомбардировки Карльскруны заставить Швецию отказаться от участия в войне на стороне Германии. Н. О. Эссен предлагал также передислоцировать основные соединения морских сил из Кронштадта в незамерзающий порт Либаву, что позволило бы вести активные действия и в зимнее время.

Предложенный Н. О. Эссенем способ решения поставленных перед флотом задач коренным образом отличался от того способа, который рекомендовал Морской Генеральный штаб в предыдущем плане: от оборонительных действий на минно-артиллерийской позиции. Однако штаб посчитал план Н. О. Эссена при существовавшем соотношении сил на театре нереальным и отнесся к нему отрицательно. Несостоятельность этого плана заключалась прежде всего в том, что он строился на недостаточно обоснованном предположении, что Англия в войне обязательно выступит на стороне России, и тогда германское командование, следовательно, не сможет выделить против российского флота на Балтийском море крупные силы, так как будет вынуждено держать значительную их часть для действий против флота Англии в Северном море.

Сосредоточение основных соединений морских сил Балтийского моря в совершенно незащищенной Либаве ставило их под угрозу уничтожения в первые же дни войны. Более того, германский флот мог появиться здесь до объявления войны и, пользуясь превосходством, уничтожить боевое ядро флота России раньше, чем корабли смогут выйти в море. Такой оборот событий позволил бы неприятелю беспрепятственно пройти в Финский залив. Кроме того, Либаву, не защищенную с суши и расположенную недалеко от германской границы, находилась под постоянной угрозой удара немецкой армии.

Таким образом, план Н. О. Эссена не столько был рассчитан на достижение реальной военной цели, сколько опирался на моральное значение первого успеха. В нем по этому поводу, например, говорится: «Нам, хотя и путем несколько рискованных операций, предоставляется случай достижения при самом начале войны, путем частичных и, может быть, не имеющих серьезного военного значения успехов, поднять дух не только личного состава флота, но и сухопутных сил» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 94. Л. 255]. Поэтому Морской Генеральный штаб правильно указал Н. О. Эсену на то, что при сосредоточении флота в Либаве первый, и притом значительный, успех скорее может быть на стороне противника, чем своего флота.

Контр-адмирал Н. О. Эссен, не представляя четко всей сложности политической обстановки в Европе и, в частности, на Балтийском морском театре, а также задач сил флота в общей системе обороны государства, со свойственной ему решительностью выработал очень смелый план действий. Однако тот план не соответствовал имевшимся силам и средствам и не отвечал главной задаче морских сил — обеспечить безопасность столицы с моря. Принятие подобного необоснованного плана могло привести к преждевременным и бесполезным потерям кораблей.

Несмотря на крупные недостатки плана операций морских сил Балтийского моря, предложенного контр-адмиралом Н. О. Эссеном, вместе с тем надо отметить, что в нем имелось и рациональное зерно — идея активных минных постановок у берегов противника. В 1914 г., когда на Балтийском море сложилась благоприятная для русского флота обстановка, выполнение этих операций стало не только возможным, но и целесообразным. Морской Генеральный штаб, отвергнув оперативный план 1909 г., к сожалению, просмотрел в нем это рациональное зерно и не принял соответствующих мер по строительству для Балтийского флота необходимого числа современных кораблей, пригодных для активного использования минного оружия.

Изучив представленный план операций морских сил Балтийского моря, начальник Морского Генерального



штаба 22 апреля 1909 г. сообщил Н. О. Эссену, что «дислокация флота в Либаве <...> не только не соответствует плану его стратегического развертывания, но в случае возникновения войны ранней весной, является даже опасной» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 94. Л. 197] и в связи с этим предложил перевести корабли из Либавы в Кронштадт. Считая, что выполнение возложенной на Морские силы Балтийского моря задачи зависит не столько от места дислокации кораблей, сколько от их состава, контр-адмирал Н. О. Эссен не соглашался с начальником Морского Генерального штаба и продолжал настаивать на оставлении в Либаве крейсеров и миноносцев. Он утверждал, что «отвлечение германского флота на Либаву задержит его долее от приближения к Кронштадту, нежели не могущий выйти из этого порта флот».

По требованию начальника Морского Генерального штаба 29 декабря 1909 г. Н. О. Эссен представил новый план операций морских сил Балтийского флота. Он хотя и отличался от первоначального, но также не отвечал требованиям Морского Генерального штаба по организации развертывания сил. В новом плане предлагалось создать две минно-артиллерийские оборонительные позиции: главную — на линии Нарген — Порккала-Удд и тыловую — на меридиане о-ва Гогланд. Идея плана заключалась в том, чтобы боем сначала на Нарген — Порккала-Уддской, а затем Гогландской позициях максимально задержать продвижение противника к столице. Морской Генеральный штаб в качестве района решающего боя намечал Гогландскую позицию; Н. О. Эссен хотя и согласился с требованием основным районом решающего боя с противником считать Гогландскую позицию, но все же оставил за собой право «оказать противнику первое сопротивление как при помощи минного заграждения, так и линейного, подводного и минного флота на линии Нарген — Порккала-Удд, согласившись отнять от этого столкновения характер решительного боя» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 94. Л. 28].

18 апреля 1910 г. царь утвердил представленный Морским Генеральным штабом новый «План стратегического развертывания Балтийского флота на 1910 г.».

По-прежнему спорным и неразрешенным остался вопрос о дислокации сил флота. В рапорте на имя морского министра от 20 июля 1910 г. Н. О. Эссен писал: «Если флот на зимнее время сосредоточить в Кронштадте, то окажется, что с конца ноября до конца апреля он будет обречен на бездеятельность. Однако министр не согласился с его точкой зрения. Вопрос о дислокации флота дошел в конце концов до царя. Царь, чтобы примирить стороны, принял компромиссное решение: 1-ю минную дивизию оставить на зиму в Либаве. Компромиссный план развертывания сил Балтийского флота на 1910 г. не мог полностью удовлетворить ни командующего, ни тем более Морской Генеральный штаб, который правильно считал, что лучше иметь одну хорошо оборудованную позицию и на ней дать бой, чем две недостаточно оборудованные.

С усилением флота на Балтийском море встал вопрос о пересмотре плана войны 1910 г. и приведении его в соответствие с изменившейся обстановкой на театре. На основании указаний Морского Генерального штаба штаб морских сил Балтийского моря в конце 1911 г. приступил к разработке плана развертывания флота на 1912 г.

25 июня 1912 г. «План операции морских сил Балтийского моря на случай европейской войны на 1912 г.» был утвержден царем. Несмотря на то, что соотношение морских сил на театре к 1912 г. несколько изменилось в лучшую сторону, флот России на Балтике по-прежнему оставался значительно слабее германского. Поэтому при разработке нового плана главная задача морских сил Балтийского моря и способ ее решения в основном остались без изменения. Расширялась лишь обороняемая зона Финского залива.

Идея плана заключалась в том, чтобы боем на заранее подготовленной минно-артиллерийской позиции оказать максимальное сопротивление неприятельскому флоту в случае попытки его прорваться в восточную часть Финского залива. Из предложенных штабом морских сил Балтийского моря нескольких позиций Морской Генеральный штаб остановился на Нарген — Порккала-Уддской, которая получила наименование Центральной позиции. Она располагалась в наиболее узком месте цент-

ральной части Финского залива и уже поэтому была наиболее выгодной.

В связи с тем, что правый фланг Центральной позиции примыкал непосредственно к шхерному району, возникла необходимость оборудовать фланговую шхерную позицию, которую можно было бы использовать в качестве удобной, хорошо укрытой со стороны моря базы для минно-торпедных сил флота. Базируясь на нее, русские миноносцы могли наносить внезапные торпедные удары по неприятельским кораблям, пытающимся прорваться через Центральную позицию.

Создание Центральной и фланговой шхерных позиций самым тесным образом было связано с переоборудованием старых русских приморских крепостей на Балтийском море и строительством Ревельской крепости. Отказ от Гогландской позиции и перенесение района оперативного развертывания сил флота на линию Нарген — Порккала-Удд потребовали перебазирования флота. В качестве главной базы предусматривался Ревель, а до окончания его оборудования предполагалось использовать также Свеаборг и Гельсингфорс.

В плане войны 1912 г., в отличие от всех предыдущих, указывался полный состав сил, предназначенных для решения поставленной задачи, и имелась подробная схема оперативного развертывания сил флота.

Все работы по окончательному оборудованию минно-артиллерийской позиции и уничтожению навигационного оборудования в западной части Финского залива и в районе Моонзундского архипелага должны были закончиться согласно плану на четвертый день мобилизации, а выполнение наиболее важной задачи — постановки минного заграждения на Центральной позиции — через 8 часов после ее объявления.

Основные положения плана развертывания Морских сил Балтийского моря 1912 г. показывают, что командование в целом довольно объективно оценивало военнополитическую и военно-географическую обстановку на театре и в соответствии с ней правильно поставило перед флотом главную задачу и вместе с тем нашло оригинальный метод решения ее: ведение боя на минно-артиллерий-

ской позиции, заранее подготовленной и оборудованной в наиболее узкой части Финского залива. Однако план все же не был безупречным. Главный его недостаток заключался в том, что предусматривался только один вариант развертывания сил и их действий в случае сосредоточения германского флота на Балтийском море. Кроме того, в нем не была определена оперативная перспектива, то есть последующие операции и боевые действия после боя на минно-артиллерийской позиции.

Анализ плана показывает, что он ориентировал морские силы Балтийского моря не только на оборонительные, но и на активные наступательные действия. В нем указывалось: «В зависимости от обстановки и намерений противника <...> я (командующий флотом. — *Авт.*) перейду к активному образу действий <...> Если по выяснении действительной обстановки окажется, что со стороны противника на нас наступают силы второй линии, или если попытка противника овладеть позицией окажется неудачной, то явится возможность выйти с нашими оперативно способными силами и искать боя с противником при благоприятных для нас условиях» [РГА ВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 146. Л. 9]. Но эти высказывания — всего лишь декларация Н. О. Эсеном своей концепции вооруженной борьбы с более сильным противником. В плане же операций морских сил достаточно детально были разработаны только оборонительные действия, наступательные действия почти не рассматривались. Причина такого положения нашла отражение в материалах Морского Генерального штаба, относящихся к разработке плана операций морских сил Балтийского моря на 1914 г. В них отмечалось, что конечной целью вооруженной борьбы на Балтийском море должно быть «бесспорное владение всеми водными районами Балтийского моря <...> Однако настоящее состояние нашего флота на Балтике совершенно исключает возможность, хотя бы с какими-либо шансами на успех, стремиться к этой цели. Силы нашего Балтийского флота по отношению к германскому несоизмеримы. Более того, как бы благоприятна ни была стратегическая обстановка на морском театре, все равно наш теперешний Балтийский

флот не может вести борьбу за обладание морем, ибо он по своему составу слаб».

Совершенно в иных условиях проходила разработка планов операций морских сил Черного моря, где в качестве вероятного противника России рассматривалась Турция, а при некоторых внешнеполитических условиях на Балканах допускалась возможность выступления в союзе с Турцией ряда европейских государств, прежде всего Германии и Австро-Венгрии. Первые после Русско-японской войны стратегические обоснования для составления плана применения морских сил Черного моря были разработаны Морским Генеральным штабом в 1907 г. Перед ними ставилась цель «возможно дольше сохранить обладание морем», что целиком вытекало из теории «господства на море». В соответствии с этой целью ставились основные задачи — недопущение в Черное море неприятельского флота. Овладеть проливами планировалось, высадив десант в прибрежные районы Босфора с последующей поддержкой его действий силами флота. Выход противника в Черное море предусматривалось блокировать, заградив Босфор минами при недопущении траления их неприятелем. В связи с этим все боеспособные силы развертывать планировалось возможно ближе к проливной зоне и, во всяком случае, не далее линии Калиакра—Эрегли.

Следовательно, в плане 1907 г. вновь проявилась традиционная для внешней политики русского правительства на южном направлении задача: захват черноморских проливов стратегическим морским десантом. В плане 1908 г. эта задача морских сил Черного моря хотя и была оставлена, но формулировалась она иначе, более конкретно: «Оказать в случае надобности содействие возможной десантной экспедиции». В качестве же главной задачи ставилось уничтожение турецкого флота, если он попытается выйти в Черное море, или блокада Босфора для достижения господства на Черном море. При блокаде проливной зоны планировалось поставить в районе Босфора последовательно в три очереди обширное минное заграждение из 2700 мин: сначала миноносцами 800 мин в глубине пролива, затем крейсерами 900 мин между мысами Юм-Бурну и Румели-Бур-

ну и, наконец, специально оборудованными транспортами 1000 мин на подходах к проливу.

Боевое обеспечение постановки минного заграждения возлагалось на надводные корабли и подводные лодки, которые должны были сосредоточиться в районе Босфора через 26 часов после получения приказа начать заграждение пролива. Исходным моментом для отдачи такого приказа должно было стать появление в Дарданеллах неприятельского флота, обнаружение которого входило в обязанность разведки, в том числе предполагалось использовать для этого дирижабли. При прорыве кораблей противника через минное заграждение силы флота должны были вступить с ними в бой, используя заранее подготовленную минную позицию у Босфора. В случае неудачи в бою корабли должны были отойти к своим берегам и в дальнейшем вести боевые действия с целью не допустить прорыва противника в северо-западный район Черного моря и в Азовское море.

План военных действий на Черном море против морских сил коалиции европейских государств еще в большей степени, чем план борьбы против флота одной Турции, был построен без достаточного учета соотношения сил на театре и на не вполне обоснованных предположениях в развертывании морских сил у Босфора и постановки обширного минного заграждения в зоне дальности стрельбы береговых батарей Турции. В связи с этим Морской Генеральный штаб при разработке плана в 1912 г. отказался от заданной задачи. Вместо нее предусматривались периодические действия у Босфора. Однако командующий морскими силами адмирал А. А. Эбергард не согласился с Морским Генеральным штабом, он настаивал на закупке Босфора минами и блокаде пролива. Это принципиальное разногласие так и не было разрешено до начала мировой войны.

В 1913 г. штаб морских сил Черного моря разработал новый план, в основе которого лежала идея решительного боя с противником на заранее подготовленной позиции на подходах к Севастополю. Таким образом, командование Черноморского флота отказалось от блокады пролива. Правда, в случае благоприятной обстановки пре-

дусматривалась и постановка мин у Босфора, но не столько для блокады пролива, сколько для нарушения судоходства противника. Этот план морской министр не утвердил, в результате Черноморский флот к началу Первой мировой войны не имел ни плана, ни конкретных задач, что с началом боевых действий сразу поставило его в довольно затруднительное положение.

Существенным недостатком планов ведения вооруженной борьбы на Черном море являлось то, что они разрабатывались без учета развертывания сухопутных войск на приморских флангах континентального театра военных действий и не предусматривалось взаимодействия между войсками и морскими силами.

Оборонительная стратегия использования морских сил флотов потребовала совершенствования системы их базирования. К началу 1907 г. состояние приморских крепостей на Балтийском море было крайне запущено. Они подчинялись сухопутному командованию, которое рассматривало их только с точки зрения своих интересов и совершенно не считалось с требованиями флота. Поэтому до 1912 г. только крепость Кронштадт — ключ к столице моря — поддерживалась в надлежащем состоянии.

Разногласия между сухопутным и морским командованием о приморских крепостях достигли кульминации, когда встал вопрос о создании Ревель-Порккала-Уддского укрепленного района в строительстве Ревельской крепости с крупным военным портом, который, по плану морского командования, должен был стать главной военно-морской базой с дислокацией в ней двух полноценных эскадр. Проект вооружения Ревельской крепости был разработан в начале 1912 г. Намеченные проектом работы по строительству Ревельской крепости и порта были рассчитаны на пять лет и должны были закончиться в 1917 г. По окончании их Ревельская крепость по вооружению и оборудованию должна была стать одной из самых сильных приморских крепостей в мире. Однако строительство ее из-за недостатка средств и продолжавшихся разногласий между военным и морским ведомствами велось крайне медленно, а с началом войны почти прекратилось.

Понимая, что выполнение задач, поставленных перед флотом, во многом зависит от состояния приморских крепостей, обороняющих военно-морские базы, а также от взаимодействия их сил, вице-адмирал Н. О. Эссен настаивал на подчинении крепостей командованию флота. Его рапорт, отражавший разногласия между морским и сухопутным командованием по этому вопросу, был доложен морским министром царю, и тот наложил резолюцию: «Согласен с мнением адмирала Эссена». На основании резолюции Николая II была создана комиссия из представителей Военного и Морского министерств, которая приняла решение о передаче Ревельской крепости морскому ведомству. Предложения комиссии были одобрены, и в январе 1913 г. строительство крепости перешло в ведение морского ведомства, по ходатайству которого в мае 1913 г. ее переименовали в морскую крепость Петра Великого. Работы по созданию крепости Петра Великого несколько оживились, но упущенное из-за споров время наверстать до начала войны не удалось.

Не лучше обстояло дело и с оборудованием Ревельского порта. Расширение и оборудование его к началу войны также не было закончено; он остался по существу таким же, как и до образования крепости, и мог обеспечить базирование только небольшой части кораблей флота. Это крайне затрудняло развертывание сил в районе Центральной позиции.

Одновременно со строительством Ревельской крепости велись работы и по оборудованию фланговой шхерной позиции, тесно связанной с Ревель-Порккала-Уддским укрепленным районом. Учитывая наличие у противника броненосцев береговой обороны, способных действовать в шхерах, командование флота предложило установить на наиболее глубоководных фарватерах специальные плотники с торпедными аппаратами, которые можно было бы использовать против крупных надводных кораблей, прорвавшихся в шхеры. В зависимости от обстановки такие плотники легко можно было перебрасывать с одного фарватера на другой. Однако от изготовления таких плотников отказались, так как считали, что для этой цели с большим успехом могли быть использованы устаревшие номерные миноносцы.



Для усиления обороны фланговой позиции предусматривалось формирование специального шхерного отряда кораблей. В состав отряда, сформированного в 1911 г., были включены все канонерские лодки и часть номерных миноносцев.

Таким образом, к началу мировой войны не были завершены работы по оборудованию не только Центральной, но и фланговой шхерной позиции, что ставило морские силы Балтийского моря в довольно тяжелое положение.

Один из самых серьезных недостатков системы базирования сил флота на Балтийском море перед войной — отсутствие баз за пределами Финского залива. Более подходящим местом для базирования легких сил в той обстановке, которая сложилась на Балтике накануне войны, являлся Моонзунд. В плане операций морских сил Балтийского моря говорилось: «Эта позиция является очень выгодной для использования ее русскими минными силами» [РГА ВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 146. Л. 31]. Однако от укрепления Моонзунда и оборудования здесь базы пришлось отказаться. При принятии такого решения Морской Генеральный штаб исходил из того, что при существовавшем неблагоприятном соотношении сил флот не сможет удержать Моонзундские острова. Однако планом 1912 г. все же предусматривалось использование Моонзундских островов при благоприятной обстановке на театре и в качестве базы легких сил.

Не менее важным в общей системе оборудования Балтийского морского театра перед войной было создание постов наблюдения и связи. В условиях крайней ограниченности средств корабельной разведки они были призваны обеспечить боевую деятельность морских сил, и прежде всего — своевременное развертывание эскадры для боя на Центральной позиции.

Наряду с наблюдательными постами для обеспечения связи на театре создавались и радиостанции; наиболее мощные были установлены в Петербурге, Кронштадте, Котке, Свеаборге, Ревеле, Або, Хаапсале, Либаве. Согласно мобилизационному плану, в случае войны намечалось развернуть дополнительные радиостанции и наблюдательные посты. Благодаря плодотворной деятельности контр-

адмирала А. И. Непенина, возглавлявшего службу наблюдения и связи Балтийского флота, эта новая служба была настолько хорошо организована, что в годы войны не только успешно выполняла возложенные на нее функции, но и вела оперативную разведку, в том числе с использованием радиотехнических средств. Под руководством А. И. Непенина и его помощника капитана 2 ранга И. И. Рейнгартена на Балтийском флоте накануне войны были созданы радиопеленгаторы и разработаны основы ведения радиотехнической разведки. А. И. Непенин одним из первых адмиралов флота России оценил значение нарождавшейся морской авиации как одного из важнейших средств разведки.

Первые гидросамолеты в составе Балтийского флота появились в 1913 г., когда в составе службы наблюдения и связи флота были созданы две станции — в Либаве и на о-ве Эзель. К началу войны на Балтийском море были оборудованы еще три такие станции, которые в ходе боевых действий были объединены в авиаотряды. Первые гидросамолеты имели небольшой радиус действия и не могли использоваться в качестве дальних разведчиков. Поэтому еще до начала военных действий по инициативе контр-адмирала А. И. Непенина была предпринята попытка приспособить для дальней морской разведки многооторный сухопутный самолет типа «Илья Муромец», но она не увенчалась успехом. Проводились опыты по выявлению возможностей применения самолетов-разведчиков с крейсеров, но и они не дали желаемых результатов, так как не хватало ни средств, ни технической базы.

Если оборудованию Балтийского морского театра военных действий перед мировой войной уделялось более или менее достаточное внимание, то о Черноморском театре этого сказать нельзя. Отношение военных руководителей России к нему как к второстепенному отрицательно сказывалось на строительстве не только кораблей, но и военно-морских баз. Намечавшиеся по плану 1912 г. мероприятия по оборудованию Черноморского театра, так же как и Балтийского, к началу войны закончены не были. На Черном море к началу войны относительно была оборудована только главная база флота — Севастополь. Но и Севастополь с моря был укреплен слабо. Поэтому бе-

зопасность находившихся в Севастополе кораблей в военное время не гарантировалась. Недостаточно был оборудован и порт. Остальные базы находились в крайне неудовлетворительном состоянии. Военное ведомство, которому они подчинялись до 1910 г., неоднократно требовало ликвидировать укрепления в Батуми и Очакове. И только решительное выступление Морского министерства против этого необдуманного шага позволило сохранить их в качестве возможных пунктов базирования флота во время войны.

Самым серьезным недостатком системы базирования сил флота на Черноморском театре являлось отсутствие хорошо оборудованной и защищенной военно-морской базы на Кавказском побережье. К началу войны на побережье Черного моря были установлены, как уже отмечалось, радиостанции и развернуты посты наблюдения и связи, а уже в ходе войны построено несколько аэродромов.

Из всех вопросов, связанных с подготовкой военно-морских сил к войне, наиболее важным, пожалуй, являлась организация боевой подготовки, от которой, как показал опыт Русско-японской войны, зависит не только уровень подготовки экипажей кораблей, но и боеспособность соединений, а в конечном счете — исход боев и сражений. Наиболее четко в межвоенный период организация боевой подготовки была отработана на Балтийском флоте. Большая заслуга в этом принадлежала Н. О. Эссену. Военно-морское образование Н. О. Эссен получил в Морском корпусе, а затем на механическом отделении Морской академии. Во время Русско-японской войны он успешно командовал крейсером «Новик», а затем эскадренным броненосцем «Севастополь». Как боевой командир Н. О. Эссен сформировался в Порт-Артуре в условиях напряженной боевой обстановки, которая выработала в нем профессиональные и волевые качества, необходимые для флотоводца.

Будучи одним из наиболее талантливых учеников вице-адмирала С. О. Макарова, Н. О. Эссен воспринял все лучшее от своего учителя, в том числе основные принципы боевой подготовки сил флота: обучать личный состав тому, что нужно на войне; вести боевую подготовку в ус-

ловиях, максимально приближенных к боевым; считать плавание лучшей школой выработки прочных практических навыков; ориентировать боевую подготовку на достижение высокого уровня боевой готовности.

Н. О. Эссен как флотоводец внес большой вклад в дело возрождения русского Балтийского флота после Русско-японской войны. Флот, в который входили в основном устаревшие корабли, при слабо подготовленном личном составе, потерявшем веру в силу своего оружия, Николай Оттович Эссен в короткий срок, всего за каких-нибудь 5—6 лет, смог превратить в хорошо организованную и отлично подготовленную морскую силу, способную вести успешную борьбу с сильным германским флотом на Балтийском море. И это полностью было подтверждено опытом войны на Балтийском море в 1914—1915 гг., когда русский флот успешно решил не только те оборонительные задачи, которые ставились перед ним планом войны, но и ряд новых задач, возникших в ходе войны.

Адмирал Н. О. Эссен как флотоводец дал прекрасный пример сочетания оборонительных действий на театре и активных наступательных операций с широким применением минного оружия и добился крупных оперативных успехов, заставив более сильный германский флот отказаться от активных боевых действий против русских и целиком перейти к обороне. Н. О. Эссен первым в русском флоте разработал способ ведения оборонительного морского боя на минно-артиллерийской позиции с использованием разнородных сил флота: надводных кораблей, подводных лодок и береговой артиллерии — и первым применил в войне на море авиацию. Таким образом, после С. О. Макарова адмирал Н. О. Эссен достойно занял место в ряду выдающихся флотоводцев российского флота, оставив глубокий след в развитии русского военно-морского искусства в период Первой мировой войны, и внес существенный вклад в организацию боевой подготовки и повышение боеготовности русского Балтийского флота накануне войны.

Став во главе морских сил Балтийского моря, Н. О. Эссен настойчиво и неуклонно проводил эти принципы в жизнь

и добился значительных результатов в подготовке сил флота к войне. По возвращении из Порт-Артура Н. О. Эссен, не имевший связей и протекций при дворе и в Главном морском штабе, несмотря на большой боевой опыт и незаурядные способности, был назначен на строившийся в Англии броненосный крейсер «Рюрик». Этим назначением «доцусимские» адмиралы из Главного Морского штаба постарались убрать принципиального Н. О. Эссена подальше от Балтийского флота. И только после создания Морского Генерального штаба Л. А. Брусилов, хорошо знавший и ценивший Н. О. Эссена по боевым делам в Порт-Артуре, помог ему вернуться из «ссылки» и занять в 1906 г. должность командира 1-й минной дивизии — основного в то время боевого ядра морских сил Балтийского моря.

В качестве начальника 1-й минной дивизии Н. О. Эссен начал свою деятельность с замены старых командиров кораблей способными молодыми офицерами. При подборе командиров кораблей он обращал внимание главным образом на способности офицеров и наличие у них боевого опыта. В данном случае он поступил точно так же, как и С. О. Макаров после прибытия в Порт-Артур на должность командующего флотом Тихого океана. При проведении боевой подготовки Н. О. Эссен основное внимание уделял обучению и воспитанию командиров кораблей, наиболее важному звену офицерского состава. Он никогда не подавлял самостоятельность и инициативу подчиненных, относился к ним с большим уважением и всемерно способствовал развитию у них таких же качеств. И это дало свои положительные результаты. Многие из его подчиненных в дальнейшем стали командирами крупных кораблей и соединений и на этих должностях настойчиво проводили в жизнь требования Н. О. Эссена по повышению боеспособности сил флота.

Чтобы сделать из молодых офицеров опытных военных моряков, способных к самостоятельному, инициативному решению боевых задач, Н. О. Эссен требовал от командиров кораблей систематического воспитания этих качеств у подчиненных. Понимая, что германский флот по численности кораблей намного превышает флот России на Балтике, и придавая большое значение морально-

му фактору на войне, Н. О. Эссен всемерно стремился компенсировать слабость материально-технической базы флота высоким уровнем боевой подготовки морских сил.

Считая, что плавание — лучшая школа подготовки командиров, Н. О. Эссен использовал благоприятное качество места базирования дивизии — Либавы как незамерзающего порта — и круглый год занимался боевой подготовкой. Миноносцы часто выходили в море, в базу возвращались только для пополнения запасов, ремонта механизмов и отдыха личного состава. Длительные плавания, особенно в сложных метеорологических условиях осеннего и зимнего времени, закаляли экипажи кораблей и вырабатывали у них такие ценные для военных моряков качества, как выносливость, смелость, инициативу и настойчивость в достижении поставленной цели. Все это позже, в годы войны, сыграло решающую роль в успешном действии 1-й минной дивизии.

Н. О. Эссен первым в российском флоте ввел систему непрерывной, круглогодичной боевой подготовки; в дивизии она проводилась гораздо шире, чем предусматривалось планом подготовки к войне. Миноносцы отрабатывали артиллерийские и торпедные стрельбы, ставили мины. При совместном плавании корабли дивизии решали задачи разведки и дозорной службы. Много внимания уделялось изучению театра, особенно шхер, которые в будущей войне против Германии должны были сыграть заметную роль в обороне Финского залива.

До 1906 г. военные моряки почти не занимались изучением театра военных действий. Даже плававшие долгое время штурманы и командиры не умели ориентироваться в условиях шхерного плавания<sup>1</sup>. При вынужденном плавании в шхерах военные корабли в обязательном порядке прибегали к услугам финских лоцманов. Понимая, что такая зависимость от лоцманов может существенно ограничить возможности использования миноносцев в военное время, Н. О. Эссен поставил перед командирами кораблей задачу: освоить самостоятельное плавание в шхерах.

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1940. № 4. С. 17.

Вначале при плавании без лоцманов было довольно много аварий, за которые раньше командиров отдавали под суд. Н. О. Эссен, считая, что «умение ориентироваться в шхерах, имеющих для русского флота огромное стратегическое значение, с избытком возместит флоту материальный вред, принесенный этими авариями» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 169. Л. 127], брал под защиту командиров, посадивших корабли на мель. Такого рода покровительство начальника способствовало воспитанию у командиров смелости и инициативы. Позже плавание по шхерным фарватерам было освоено крейсерами и линкорами, и не только днем, но и ночью, что свидетельствовало о высокой штурманской подготовке офицеров кораблей.

Перед Первой мировой войной 1-я минная дивизия была наиболее боеспособным соединением флота на Балтийском море, подготовленным к действиям в любых условиях. Командиры миноносцев, приученные в мирное время к трудным плаваниям зимой и в шхерах, легко ориентировались в самой сложной обстановке, что, безусловно, явилось плодом смелых начинаний Н. О. Эссена в поиске новых, более эффективных форм и методов боевой подготовки. Руководимая Н. О. Эссенем 1-я минная дивизия была не только лучшим соединением морских сил Балтийского моря, но и настоящей школой по обучению и воспитанию командного состава, в которой прошло всестороннюю подготовку большинство командиров кораблей и соединений флота накануне Первой мировой войны.

Естественно, что командир лучшего соединения морских сил Балтийского моря пользовался большой популярностью и уважением среди офицеров и в Морском Генеральном штабе, где его ценили за профессиональные и организаторские способности. Поэтому когда в 1908 г. встал вопрос о назначении нового начальника соединенных отрядов, пользовавшегося правами командующего морскими силами Балтийского моря, то Морской Генеральный штаб настоял на назначении на эту должность Н. О. Эссена.

Вступив в ноябре 1908 г. в командование морскими силами, Н. О. Эссен провел тщательный осмотр всех кораблей и баз. Осмотр показал, что служба на кораблях, за исключением 1-й минной дивизии, поставлена неудов-

летворительно. Не было единообразия и четкости в организации службы на кораблях и в низших формированиях кораблей. Главная причина этих недостатков крылась в отсутствии глубоко продуманной единой организационной системы, что отрицательно сказывалось также и на комплектовании экипажей и подготовке личного состава.

Всесторонне оценив обстановку на флоте, Н. О. Эссен объединил разрозненные отдельные части и отряды в соединения кораблей; в основу такой структурной реорганизации были положены оперативно-тактические требования, вытекавшие из задач флота. Нормальному ходу боевой подготовки мешали хронический недокомплект экипажей и неправильное использование корабельных специалистов — командоров, минеров, машинистов и др. Значительную часть их готовили в учебных отрядах; по окончании обучения многие оставались там же или в других береговых частях и учреждениях, а не назначались на боевые корабли. В результате такой порочной системы подготовки и распределения специалистов командирам соединений «приходилось постоянно перемещать специалистов с корабля на корабль в качестве временной меры устранения недостатков» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 169. Л. 229]. Большая текучесть состава экипажей весьма отрицательно сказывалась на боеспособности как кораблей, так и флота в целом.

Для того чтобы исправить это положение, Н. О. Эссен добился разрешения Морского министерства увеличить число сверхсрочнослужащих и с их помощью готовить специалистов не только в учебных отрядах, но и непосредственно на кораблях. С той же целью была создана и школа юнг. Все это позволило существенно улучшить качество подготовки молодых матросов.

Правильной постановке боевой подготовки препятствовало несоответствие Морского устава тем требованиям, которые предъявлялись к флоту как части вооруженных сил, предназначенных для ведения вооруженной борьбы с противником. Главное внимание в нем обращалось на «безопасность плавания, хозяйственную сторону дела и мирный распорядок службы на кораблях». Для Н. О. Эссена и его ближайших помощников было совершенно



ясно, что основным содержанием устава должны быть положения, регламентирующие использование сил флота в боевых условиях. Поэтому командующий морскими силами Балтийского моря выступил за разработку нового устава. В одном из докладов он писал: «Безопасность плавания, соблюдение чистоты и порядка на корабле не должно затмить в умах личного состава высшей цели, для которой только и существует военный корабль и которая состоит в наилучшем использовании его оружия». Обоснованное предложение Н. О. Эссена было поддержано Морским Генеральным штабом и способствовало выходу в свет нового устава, написанного с учетом опыта Русско-японской войны. В нем повышалась ответственность начальствующего состава за боевую подготовку кораблей и соединений.

Все эти мероприятия, в осуществлении которых ведущую роль сыграл Морской Генеральный штаб, обеспечили необходимые условия, при которых Н. О. Эссен и его ближайшие помощники смогли развернуть активную деятельность по подготовке Морских сил Балтийского моря к войне. Система боевой подготовки, внедренная в 1-й минной дивизии и давшая хорошие результаты, с назначением Н. О. Эссена начальником соединенных отрядов была распространена и на другие соединения. До этого крупнейшим недостатком боевой подготовки морских сил Балтийского моря было то, что в соединениях она проводилась кустарно и не имела единой оперативно-тактической цели, что особенно ярко выявилось на маневрах 1908 г.

Маневры показали, что начальники всех степеней не умели отдавать ясные и четкие приказания, отвечавшие требованиям обстановки. Не были организованы взаимодействие между отдельными отрядами, ведение оперативной разведки на театре и тактической — на месте боя. Начальники отрядов не умели управлять кораблями при совместном плавании, не знали основных тактических приемов использования оружия в бою. Было отмечено также слабое знание офицерами театра будущих военных действий. Н. О. Эссен справедливо считал, что лучшим способом повышения оперативно-тактической подготовки сил флота и устранения выявленных недостатков мо-

гут быть только систематические совместные плавания отрядов, во время которых командующий мог бы сплотить личный состав флота и выработать у офицерского состава единство оперативно-тактических взглядов. С этой целью Н. О. Эссен, не нарушая отрядных программ боевой подготовки, стал периодически собирать соединения флота для совместных тактических учений и маневров. В ходе их проводились совместные маневрирования отрядов, решались задачи разведки и дозорной службы, велись артиллерийские стрельбы, торпедные атаки, минные постановки, изучался морской театр. Совместные тактические учения проходили как в Финском заливе, так и в центральной части Балтийского моря. Местом сбора отрядов кораблей в первом случае служил Ревель, во втором — Либава.

Н. О. Эссен требовал от командиров отрядов, чтобы каждый переход кораблей к месту сбора использовался в целях боевой подготовки. Так, когда сбор назначался в Ревеле, 1-я минная дивизия на переходе из Либавы в Ревель и обратно практиковалась в несении дозора, ведении разведки, выполнении и отражении торпедных атак. Систематические сборы отрядов для совместного плавания и учений начались с весны 1909 г. В конце апреля в устье Финского залива были проведены совместные учения линейных кораблей, крейсеров и миноносцев. Они продолжались пять дней, а затем силы флота собрались в Ревеле, откуда отряды разошлись до выполнения задач боевой подготовки по частным учебным программам. В конце того же года сбор отрядов повторился. На учении отрабатывалось в основном совместное маневрирование, после чего миноносцы перешли в шхеры для их изучения.

В дальнейшем совместные плавания и учения отрядов проводились регулярно, по несколько раз в год, и продолжались до конца 1911 г. — до формирования эскадры Балтийского флота. В эскадру вошли все наиболее боеспособные крупные надводные корабли: линкоры, крейсера и миноносцы.

В общей системе боевой подготовки флота важное место отводилось изучению театра. Под театром будущих военных действий Н. О. Эссен понимал не ту ограничен-

ную операционную зону, вплоть до проливной зоны. В одном из докладов Н. О. Эссен писал: «В учебном плане (плане боевой подготовки флота. — *Авт.*) было введено для минных судов изучение финляндских шхер. Естественно, преимущество отдается районам наиболее возможного театра войны. Но, с другой стороны, необходимо некоторое знакомство с побережьем Ботанического залива и южным побережьем Балтийского моря» [РГА ВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 110. Л. 45]. Для решения основной задачи морскими силами Балтийского моря, предусмотренной планом войны, необходимости изучать южную часть Балтийского моря вроде бы не было. Однако такое изучение, по мнению Н. О. Эссена, было необходимо для ознакомления командиров кораблей с районами будущих активных минных постановок у берегов Германии.

Несмотря на то что активные минные постановки на Балтийском море планом войны не предусматривались, Н. О. Эссен настойчиво готовил силы флота к выполнению таких постановок в южной части Балтийского моря. Как позже показали боевые действия в ходе войны, он проявил завидную дальновидность: морские силы Балтийского моря добились в 1914 г. и начале 1915 г. определенных успехов именно благодаря активным минно-заградительным операциям у берегов Германии. Они явились логическим следствием целенаправленной боевой подготовки в мирное время, а не результатом «импровизированной деятельности» флота, как это отмечается в некоторых исторических трудах.

Изучение южной части Балтийского моря как театра будущих военных действий началось с 1909 г., т. е. с момента, когда Н. О. Эссен впервые представил в Морской Генеральный штаб план активных минных постановок у берегов Германии, и продолжалось до начала войны. Оно велось путем систематических плаваний в южной Балтике как отдельных кораблей, так и соединений, предназначенных для выполнения активных минных постановок у берегов вероятного противника. Так, в сентябре 1909 г. 1-я минная дивизия в сопровождении линейных кораблей и крейсеров завершила десятидневное плавание с заходом в порты Германии, Дании и Швеции.

Говоря об этом походе, следует напомнить о плане операций морских сил Балтийского моря, предложенном Н. О. Эссеном в 1909 г. Согласно плану, миноносцы при переходе к району постановки активных минных заграждений между Килем и о-вом Барнхольм должны были сопровождаться силами прикрытия до точки развертывания (район о-ва Борнхольм). Именно такого рода поход в южную часть Балтики и был совершен миноносцами 1-й минной дивизии в сентябре 1909 г., когда до о-ва Барнхольм их сопровождали линейные корабли и крейсера. Аналогичные походы предпринимались и в последующие годы. Так, в сентябре 1912 г. в походе, продолжавшемся десять суток, принимали участие бригада линейных кораблей, бригада крейсеров, надводные минные заградители «Амур» и «Енисей» и миноносцы 1-й минной дивизии — «Сибирский стрелок», «Охотник», «Генерал Кондратенко», «Страшный» и др. В этом походе, наряду с нанесением официального визита в датскую столицу — Копенгаген, проводились также учения.

Эскадра вышла из Ревеля с таким расчетом, чтобы пройти Финский залив в темное время суток. С выходом из залива корабли направились в южную Балтику вне видимости берегов. С наступлением темноты следующих суток эскадра подошла к южной оконечности о-ва Гогланд, чтобы определить свое местонахождение по Хоборгскому маяку. Корабли усиленно тренировались в радиоразведке, чему командующий морскими силами придавал большое значение. Тренировка заключалась в подслушивании радиопереговоров иностранных судов. Кроме того, корабли занимались радиопереговорами при сильных радиопомехах «противника», создаваемых своими же кораблями.

Интересный момент: время выхода кораблей из Финского залива в этот поход, маршрут их перехода в Балтийском море, эскадренный ход (12 узлов), походный порядок крейсеров и надводных минных заградителей, организация дозорной и разведывательной службы, в том числе и радиотехнической разведки — буквально все это повторялось при выполнении активных минно-заградительных операций в южной Балтике в 1914—1915 гг. В 1913 г. 1-я минная дивизия, совместно с заградителями «Амур» и «Енисей»,

снова совершила двухнедельное плавание в южную и юго-западную части Балтийского моря. Театр будущих военных действий изучался также путем плавания офицеров на торговых судах, совершавших регулярные рейсы в германские и английские порты. В частности, для тренировки штурманов широко использовался транспорт «Анадырь», регулярно ходивший в английские порты за углем для флота.

Для повышения квалификации штурманы периодически откомандировывались на корабли Морского корпуса, которые ежегодно совершали длительные заграничные учебные плавания в Средиземном море, Атлантическом, Индийском и Тихом океанах. Нередко в специальных походах штурманы практиковались в плавании только по счислению и в определении места корабля по небесным светилам и глубинам. В последние два-три года перед войной были также проведены мероприятия по улучшению штурманского оборудования кораблей, в первую очередь, крейсеров и миноносцев, которые планировалось использовать для активных действий за пределами Финского залива.

Большое внимание в предвоенные годы уделялось также артиллерийской подготовке кораблей и соединений и разработке методов артиллерийской стрельбы. Кстати, правила стрельбы корабельной артиллерии по морским целям, разработанные в России, были приняты во многих флотах мира, в том числе и англичанами. Однако до 1909 г. подготовка артиллеристов была неудовлетворительной. Положение стало улучшаться только с 1909 г. Н. О. Эссен обязал свой штаб, командиров кораблей и соединений ежегодно составлять планы обучения офицеров-артиллеристов и командоров на каждую кампанию в соответствии с поставленными на год оперативными задачами. Положительные результаты не замедлили сказаться. Наиболее хорошо артиллерийская подготовка была организована в учебно-артиллерийском отряде, бригаде линейных кораблей и на крейсерах, то есть на кораблях, которые предназначались для артиллерийского боя на Центральной позиции или же занимались специальной подготовкой артиллеристов. В 1910 г. Н. О. Эссен в одном из докладов отмечал: «Курс артиллерийских стрельб прохо-

дился всеми отрядами и частями действующего флота с усердием и интересом, обусловленным как сознанием важности этого дела, так и строгой системой, положенной в основание программы. Результаты последней для начала были весьма удовлетворительны, в большинстве случаев процент попаданий был выше назначенного правилами, и случаи повторения уже проделанных однажды номеров учений явились исключением. Наибольший процент попадания на больших дистанциях был достигнут 12" (12-дюймовыми. — *Авт.*) орудиями линейного корабля "Цесаревич"» [РГА ВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 27. Л. 181].

В августе 1912 г. по приказанию морского министра проводилась инспекторская проверка состояния боевой подготовки морских сил Балтийского моря. Несмотря на неблагоприятные метеорологические условия (была пасмурная погода), результаты стрельбы линейных кораблей оказались довольно высокими. В акте инспекции указывалось: «Из рассмотрения графика стрельбы видно, что линейный корабль "Император Павел I", стреляя из орудия главного калибра, с третьего залпа накрыл щит и до конца стрельбы вел огонь на поражение. Еще лучше стрельба прошла из 8" орудий линейного корабля. Стрельба началась с дистанции 74 кб и окончилась на 51 кб. Средняя дистанция 62 кб. Стрельба продолжалась 24 мин. Число попаданий в щит 10» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 226. Л. 6—7]. При испытании противолодочной артиллерии корабля стреляли по щиту, буксируемому миноносцем: «Из 105 выпущенных снарядов в щит попало 39 или 37 — стрельба велась на дистанции 35 кб, и с первых же выстрелов были достигнуты попадания в щит».

Из всех видов боевой подготовки морских сил Балтийского моря накануне войны в наилучшем состоянии все же находилась минная подготовка, так как вся боевая подготовка флота велась с учетом широкого использования мин в будущей войне. Значительную роль в этом сыграла Постоянная комиссия по тактической и организационной части минного дела, созданная по инициативе Морского Генерального штаба осенью 1909 г.; она являлась авторитетным научным органом по минному делу при МГШ.

Ни один вопрос, относящийся к компетенции комиссии, не проводился в жизнь без ее одобрения. Ею были разработаны инструкции и наставления по использованию минно-торпедного оружия.

Как уже говорилось, планами использования Морских сил Балтийского моря в вооруженной борьбе предусматривалась своевременная постановка минных заграждений на Гогландской, а затем Нарген-Порккала-Уддской позициях. Как показали маневры 1908 г., имевшийся в то время в составе флота единственный минный заградитель «Волга» не справился с поставленной перед ним задачей. Заграждение из 420 мин на Гогландской позиции «Волга» ставила в течение четырех суток. Этого времени было вполне достаточно для перехода всего германского флота в Финский залив из баз не только Балтийского моря, но и Северного. В связи с этим сразу же после маневров было принято решение об ускорении постройки ранее заложенных минных заградителей «Амур» и «Енисей» и о переделке в заградители старых крейсеров «Минин» («Ладога»), «Генерал-адмирал» («Нарова») и «Герцог Эдинбургский» («Онега»).

Успешная постановка минных заграждений на позициях зависела не только от числа заградителей, но и от правильной организации управления всеми имевшимися для этой цели силами и их боевой подготовки. Н. О. Эссен предложил сформировать специальное соединение из минных заградителей с непосредственным подчинением командующему морскими силами. Морской Генеральный штаб поддержал его просьбу; приказом по Морскому министерству № 282 от 6 ноября 1909 г. в составе Балтийского флота был сформирован отряд заградителей, в который вошли «Волга», «Амур», «Енисей» и «Ладога». Отряд, пополнившийся позже еще двумя кораблями — «Наровой» и «Онегой», — сыграл большую роль в подготовке сил флота к использованию минного оружия в боевых действиях на Балтике.

В плане боевой подготовки отряда заградителей главное внимание обращалось на отработку задач по постановке минных заграждений как оборонительных, так и активных. Об интенсивности боевой подготовки кораблей

отряда в предвоенный период можно судить хотя бы по тому, что в кампанию 1912 г. они выставили с учебной целью более 3000 мин. За то же время миноносцами 1-й минной дивизии было поставлено 650 мин.

Н. О. Эссен требовал, чтобы учебные минные постановки выполнялись кораблями с максимальной точностью и быстротой. В акте инспекции 1912 г., проверявшей подготовку минных заградителей и миноносцев, было сказано: «Комиссия смотрела постановку минных заграждений судами отряда заградителей и миноносцами. Первое из этих заграждений было поставлено последовательно двумя заградителями: “Енисей” и “Онегой”. Организацию постановки минных заграждений комиссия нашла в полной степени законченности. Сама постановка была исполнена быстро и с большой точностью промежутков между минами. Также вполне успешно было поставлено минное заграждение и с миноносцев» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1673. Л. 6].

По инициативе Н. О. Эссена между минными заградителями и миноносцами проводились состязания. «Эти состязания, — писал Н. О. Эссен, — вызывают у личного состава чрезвычайный к ним интерес, и уже в начале кампании личный состав начинает к ним деятельно готовиться». Состязания проводились ежегодно, обычно в конце кампании. Для повышения интереса к ним личного состава по ходатайству командующего морскими силами в 1913 г. были выделены призовые деньги для рядового состава, жетоны для офицеров и кубки для кораблей, показавших наилучшие результаты.

В 1913 г. Н. О. Эссен лично проверял состояние боевой подготовки 1-й минной дивизии и нашел, что достигнуты большие успехи. Таким образом, подготовка кораблей Балтийского флота, особенно отряда заградителей и 1-й минной дивизии, к постановке оборонительных и активных минных заграждений была настолько высокой, что выполнять боевые задачи они могли в любое время и в установленные сроки. Сложнее обстояло дело с подготовкой к использованию торпедного оружия, и прежде всего миноносцами. В применении торпедного оружия в боевых действиях ведущая роль отводилась 1-й минной дивизии.



В мирное время здесь проводились все испытания новых образцов торпедного оружия и апробирование новых методов его использования. В Морском Генеральном штабе вопросами торпедного оружия много и плодотворно занимался Л. Г. Гончаров (впоследствии крупный ученый, вице-адмирал Советского ВМФ).

Совершенствование торпед (калибр 450 мм) в 1906 — 1912 гг. привело к существенному качественному изменению их тактико-технических характеристик: дальность хода возросла с 3000 до 6000 м, а скорость при максимальной дальности стрельбы — с 21,5 до 30 узлов, что значительно расширило возможности применения торпедного оружия по различным классам кораблей и транспортным судам, а также несколько повысило эффективность его боевого использования. Однако существенного качественного скачка в повышении эффективности торпедных стрельб все же не произошло из-за отсутствия приборов определения элементов движения цели и несовершенства конструкции торпедных аппаратов.

Вероятность поражения цели одним миноносцем, имевшим на вооружении два-три однотрубных торпедных аппарата, была по-прежнему мала; ее можно было повысить увеличением числа одновременно атакующих кораблей и применением залпового метода стрельбы, в том числе и веером. Метод залповой торпедной стрельбы веером был разработан в российском флоте и для подводных лодок. Опытные стрельбы, проведенные в бригаде подводных лодок в 1912—1913 гг., дали довольно хорошие результаты, но их пришлось прекратить в связи с начавшейся войной.

На основании опыта боевой подготовки 1-й минной дивизии и изучения недостатков торпедного вооружения миноносцев старший лейтенант Л. Г. Гончаров в 1912 г. сделал теоретические обоснования вооружения их трехтрубными торпедными аппаратами. Такой аппарат впервые в истории был создан в 1913 г. на Путиловском заводе и принят на вооружение новых миноносцев типа «Новик».

Одновременно с развитием торпедного оружия, его носителей и методов стрельбы совершенствовалась также и организация боевой подготовки минно-торпедных сил

флота. В связи с тем, что использованию этих сил в бою на Центральной позиции отводилось важное место, подготовке миноносцев к торпедным стрельбам уделялось большое внимание. Н. О. Эссен потребовал от командиров соединений и кораблей стрельбы проводить только по подвижным целям как днем, так и ночью. Более того, в курс боевой подготовки миноносцев он ввел практические стрельбы торпедами с боевыми зарядными отделениями, что способствовало выработке у личного состава уверенности в силе своего оружия и умению общаться с ним. При этом число практических торпедных стрельб значительно увеличилось. Например, в кампанию 1912 г. только один учебно-минный отряд произвел 1907 выстрелов торпедами.

В системе боевой подготовки минно-торпедных сил особое место отводилось бригаде подводных лодок, которую по плану войны предполагалось использовать для нанесения предварительных торпедных ударов по силам противника, наступающим на Центральную позицию. Подводные лодки тренировались в проведении атак против боевых кораблей и транспортных судов.

Большинство подводных лодок привлекалось к участию во всех учениях и маневрах флота. Однако при проведении их допускались большие условности: корабли наступающей стороны должны были обязательно проходить через позиции подводных лодок, и командирам, естественно, не требовалось проявлять особого искусства в маневрировании при сближении с целью и ее атаке. Командиры подводных лодок хорошо изучили условия плавания по шхерным фарватерам: могли входить в шхеры и выходить из них даже в подводном положении. Неплохо было поставлено дело и с воспитанием у командиров смелости при выходе в атаку против кораблей. Атаки выполнялись обычно с прорывом довольно сильного охранения, а выпуск торпед производился, как правило, с минимальных дистанций.

Хотя подводные лодки и тренировались в проведении атак транспортов, но целенаправленно к действиям на коммуникациях не готовились. Не отрабатывали они и разведывательные задачи. Несмотря на то, что подводные лод-

ки уже заявили о себе как о боевой силе, вопросы противолодочной обороны, однако, не нашли никакого отражения в планах боевой подготовки, и на флоте ими никто не занимался.

К началу мировой войны морские силы на Балтике в целом неплохо были подготовлены к ведению боя на Центральной позиции. Специальная комиссия, проверявшая их боевую подготовку в 1912 г. в ходе маневров в районе Нарген-Порккала-Удд, пришла к заключению, что «общее исполнение маневра было верно и согласовано со сложившейся обстановкой» [РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 226. Л. 4].

Отрабатывая бой на минно-артиллерийской позиции, Морской Генеральный штаб и командование флота уделяли внимание также и подготовке к совместным действиям с сухопутными силами. Зимой 1912 г. была проведена стратегическая игра с участием руководства Петербургского военного округа и представителей командования Балтийского флота. В ходе игры отрабатывалась совместная оборона столицы от высадившегося неприятельского десанта. В июне того же года участники зимней игры совершили поездку на местность, где наблюдали за двусторонними маневрами с участием бригады крейсеров, отряда заградителей, двух дивизионов миноносцев и дивизиона подводных лодок. На маневрах, в целом не решивших задачу предотвращения высадки «неприятельского» десанта, отличились подводные лодки. Они провели несколько успешных атак против крейсеров и транспортов с прорывом линии охранения миноносцев. Большинство атак было выполнено скрытно и с минимальных дистанций, не превышавших 1,5 кб.

В середине августа 1912 г. прошло совместное учение 2-й дивизии миноносцев с войсками 22-го корпуса по обороне шхерного района, во время которого 3-й и 4-й дивизионы миноносцев провели ночные торпедные атаки из шхер учебного корабля «Океан» (с 1922 г. «Комсомолец»), изображавшего десантный отряд «противника».

Морские силы Черного моря по уровню боевой подготовки накануне Первой мировой войны уступали Балтийскому флоту. Начиная с 1912 г. главное внимание здесь направлялось на отработку задач ведения наступательно-

го боя в море и оборонительного — на заранее подготовленной минно-артиллерийской позиции в районе Севастополя. В качестве второстепенных задач отрабатывались блокадные действия у Босфора и обеспечение воинских перевозок.

К совместным действиям с сухопутными войсками, которые в ходе войны вылились в одну из главных задач на Черноморском театре, силы флота не готовились. Это объясняется двумя обстоятельствами: несогласованностью планов вооруженной борьбы на суше и на море, которые разрабатывались раздельно (Генеральным штабом сухопутных войск и Морским Генеральным штабом), и негативным влиянием теории «господства на море» на разработку командованием планов использования морских сил в войне. В качестве главной цели боевых действий ставилось «обладание Черным морем», а не содействие сухопутным войскам в достижении общей цели — разгром противника на театре.

#### Литература

1. *Павлович Н. Б.* Развитие тактики Военно-Морского Флота. М., 1979.
2. *Шерр С. А.* Корабли морских глубин. М., 1964.

**Войны, сражения, операции, бои и экспедиции  
Российского флота в XIX — начале XX вв.**

**Война с Францией 1804—1807 гг.**

17 декабря 1806 г. — бой 16-пушечного брига «Александр» с пятью французскими кораблями у острова Браццо.

**Война с Турцией 1806—1812 гг.**

10 марта 1807 г. — взятие крепости Тенедос.

29 апреля 1807 г. — взятие крепости Анапа.

10 мая 1807 г. — Дарданелльское сражение.

19 июня 1807 г. — Афонское сражение.

**Война с Англией 1807—1812 гг.**

**Война со Швецией 1808—1809 гг.**

9 июля 1808 г. — сражение у острова Комито.

20 июля 1808 г. — сражение у Рилакс-фиорда.

7 августа 1808 г. — бой у Юнгферзунда.

18 августа 1808 г. — сражение у острова Судсало.

23 июня 1809 г. — бой 36-пушечного фрегата «Богоявление» с двумя шведскими фрегатами в Вазасском проливе.

**Отечественная война 1812 г.**

**Война с Францией 1813—1814 г.**

**Война с Персией 1803—1813 гг.**

1 января 1813 г. — взятие крепости Ленкорань.

**Война с Персией 1826—1828 гг.**

**Наваринская кампания 1827 г.**

8 октября 1827 г. — Наваринское сражение.

**Война с Турцией 1828—1829 гг.**

12 июня 1828 г. — взятие крепости Анапа.

29 сентября 1828 г. — взятие крепости Варна.

14 мая 1829 г. — подвиг 18-пушечного брига «Меркурий» под командованием капитан-лейтенанта А. И. Казарского.

**Участие русского флота в гражданской войне в Греции 1831—1832 гг.**

**Действия Черноморского флота у Кавказского побережья 1830—1853 гг.**

**Экспедиция Черноморского флота в Босфор 1833 г.**

**Экспедиция Балтийского флота в датские воды 1848—1850 гг.**

**Крымская война 1853—1856 гг.**

5 ноября 1853 г. — бой пароходофрегата «Владимир» с турецко-египетским пароходом «Перваз-Бахри».

18 ноября 1853 г. — Синопское сражение.

6—7 июля 1854 г. — бомбардировка Соловецкого монастыря.

24 августа 1854 г. — Петропавловский бой.

13 сентября 1854 г. — 27 августа 1855 г. — оборона Севастополя.

5 октября 1854 г. — первая бомбардировка Севастополя.

28 марта — 6 апреля 1855 г. — вторая бомбардировка Севастополя.

25—30 мая 1855 г. — третья бомбардировка Севастополя.

5—6 июня 1855 г. — четвертая бомбардировка Севастополя.

28—29 июля 1855 г. — бомбардировка английским флотом крепости Свев-аборг.

5—8 августа 1855 г. — пятая бомбардировка Севастополя.

24—27 августа 1855 г. — шестая бомбардировка и штурм Севастополя.

**Экспедиция русского флота к берегам Северной Америки 18 июля 1863 г. — 20 июля 1864 г.**

**Война с Турцией 1877—1878 гг.**

14 мая 1877 г. — уничтожение турецкого монитора «Сейфи».

11 июля 1877 г. — бой парохода «Веста» под командованием капитан-лейтенанта Н. М. Баранова с турецким броненосцем «Фетхи-Буленд».

12 августа 1877 г. — атака турецкого броненосца «Ассари-Шевкет» на Су хумском рейде.

16 декабря 1877 г. — атака турецкого броненосца «Махмудие» на Батумском рейде.

14 января 1878 г. — уничтожение турецкого военного парохода «Интибах».

**Участие флота в Ахал-Текинской экспедиции 1880—1881 гг.**

**Участие русского флота в подавлении боксерского восстания в Китае 1900 г.**

3—4 июня 1900 г. — штурм крепости Таку.

**Участие русского флота в подавлении боксерского восстания в Китае 1900 г.**

3-4 июня 1900 г. — штурм крепости Таку.

**Война с Японией 1904—1905 гг.**

27 января 1904 г. — нападение японского флота на русскую эскадру в Порт-Артуре.

27 января — 20 декабря 1904 г. — оборона Порт-Артура.

27 января 1904г. — бой крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» с японской эскадрой на рейде Чемульпо.

26 февраля 1904 г. — бой эскадренного миноносца «Стерегущий» с четырьмя японскими эсминцами.

2 мая 1904 г. — гибель японских броненосцев «Хацусэ» и «Яшима» на минах, поставленных русским заградителем «Амур».

28 июля 1904 г. — бой в Желтом море.

1 августа 1904 г. — бой Владивостокского отряда крейсеров в Корейском проливе.

14—15 мая 1905 г. — Цусимское сражение.

**Первая мировая война 1914—1917 гг.**

16 (29) октября 1914 г. — обстрел германо-турецкими кораблями Одессы, Севастополя, Феодосии и Новороссийска.

5 (18) ноября 1914 г. — бой у мыса Сарыч.

13 (26) декабря 1914 г. — подрыв германского линейного крейсера «Гебен» на русском минном заграждении.

19 июня (2 июля) 1915 г. — бой у острова Готланд.

5 (18) июля 1915 г. — подрыв германского крейсера «Бреслау» на русском минном заграждении.

23—27 января (5—9 февраля) 1916 г. — бомбардировка турецкого порта Зунгулдак русскими гидросамолетами с авиатранспортов «Александр I» и «Николай I».

23 января (5 февраля) — 5(18) апреля 1916 г. — участие кораблей Черноморского флота в Трапезундской операции.

29 октября (11 ноября) 1916 г. — гибель семи германских эскадренных миноносцев на русских минных заграждениях.

29 сентября (12 октября) — 7 (20) октября 1917 г. — оборона Моонзундских островов.

1(14) октября 1917 г. — бой на Кассарском плесе.

4(17) октября 1917 г. — бой у Куйваста.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ФЛОТ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА</b> .....	3
Император Павел I и военно-морские силы .....	4
Флот в царствование Александра I .....	10
Экспедиция в Средиземное море 1805—1807 гг. ....	24
Адмирал Д. Н. Сенявин .....	25
<b>Командующий вооруженными силами</b> .....	48
Нарушение коммуникаций противника .....	51
Защита морских сообщений .....	53
Бой брига «Александр» .....	55
<b>Русско-турецкая война 1806—1812 гг.</b> .....	58
Блокада Дарданелл .....	61
Дарданелльское сражение .....	65
Афонское сражение .....	69
Боевые действия на Черном море .....	77
На Дунае .....	81
В войне с Англией и Швецией .....	85
На Балтийском море .....	89
Действия корабельного флота .....	93
Каспийская флотилия в войне с Персией 1803—1814 гг. ....	96
Балтийский флот в войне 1812—1814 гг. ....	98
<b>Флотоводческое искусство Д. Н. Сенявина</b> .....	105
<b>Кругосветные плавания и географические открытия военных моряков</b> .....	115
<b>Русский флот снова в Средиземном море</b> .....	153
«Азов» — лучший российский линкор .....	154
Героический поступок мичмана А. А. Домашенко .....	156
Наваринское сражение .....	158
<b>Адмирал М. П. Лазарев</b> .....	166
Первые годы службы .....	166
В кругосветных плаваниях .....	172
По стопам Д. Н. Сенявина .....	188
Босфорская экспедиция .....	194
Абхазская экспедиция .....	202
Десантные операции .....	206
Совершенствование парусных кораблей .....	217
Первые паровые корабли русского флота .....	220
Развитие вооружения .....	222
«В случае нападения на Севастополь...» .....	224
В духе наступательной тактики .....	229
Воспитание офицеров флота .....	231

<b>РУССКИЙ ФЛОТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА</b> .....	247
<b>Флот эпохи Николая I</b> .....	248
<b>Крымская (Восточная) война</b> .....	260
На Крымском театре военных действий .....	264
<b>Адмирал В. А. Корнилов</b> .....	268
Испытание на зрелость .....	268
«Примерным попечением командира...» .....	273
Береговые будни .....	283
У истоков пароходного дела .....	287
Во главе штаба флота .....	290
В начальный период Крымской войны .....	301
Организатор обороны Севастополя .....	317
Высадка десанта союзников у Евпатории .....	322
Затопление кораблей .....	324
Оборона Севастополя .....	326
<b>Адмирал П. С. Нахимов</b> .....	338
В Морском корпусе .....	338
В качестве вахтенного начальника .....	341
«Павел Степанович служит 24 часа в сутки...» .....	345
Командир «Силистрии» .....	348
«За отличие по службе» .....	352
«Начать военные действия...» .....	358
Синопская победа .....	362
На бастионах Севастополя .....	375
На Балтике .....	401
Падение Севастополя .....	408
На Белом море и Тихом океане .....	411
<b>Броненосный флот второй половины XIX в.</b> .....	414
Строительство броненосного флота прибрежного действия .....	418
Российский крейсерский флот .....	435
У истоков пароходной тактики .....	439
Флот в Русско-турецкой войне 1877—1878 гг. ....	449
Строительство мореходного броненосного флота .....	470
«Рассуждения по вопросам морской тактики» .....	495
<b>РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА 1904—1905 гг.</b> .....	505
<b>ФЛОТ В МЕЖВОЕННЫЕ ГОДЫ (1905—1914)</b> .....	617